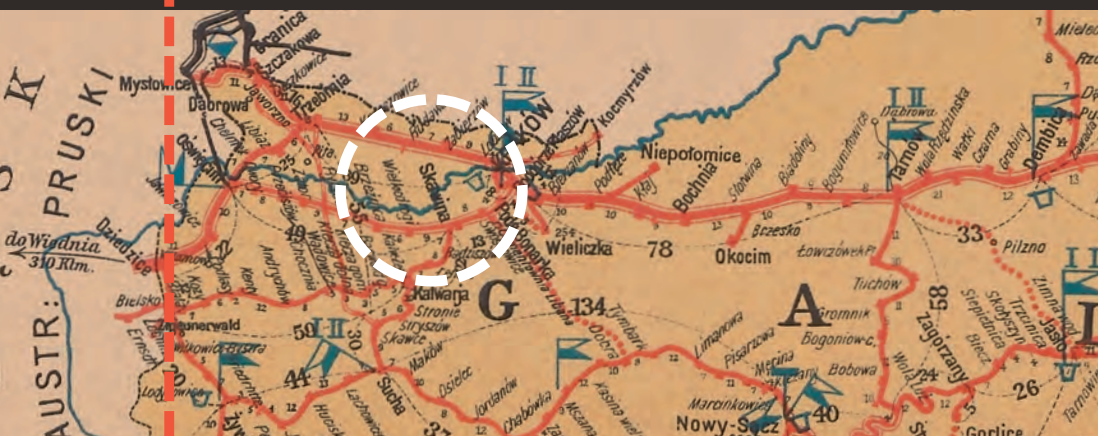


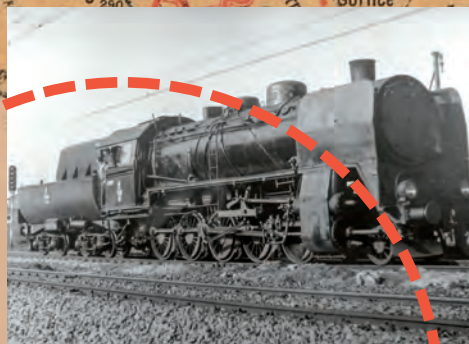
Andrzej Nowakowski

Kolej w Skawinie i gminie skawińskiej (1884-2024)

140 lat historii



STACJA KOLEJOWA W SKAWINIE.



Rozwój kolei żelaznych:

Rok	Galicja z Bukowiną	Austria (Kraje koronne)	Węgry	Austro-Węgry z Bosnią
-----	-----------------------	----------------------------	-------	--------------------------

KOLEJ W SKAWINIE I GMINIE SKAWIŃSKIEJ
(1884-2024)

Andrzej Nowakowski

KOLEJ W SKAWINIE
I GMINIE SKAWIŃSKIEJ
(1884-2024)

140 LAT HISTORII



WYDAWNICTWO
KSIĘGARNIA
AKADEMICKA

Kraków 2025

Andrzej Nowakowski

🌐 <https://orcid.org/0000-0001-6976-7478>

© Copyright by Andrzej Nowakowski & Księgarnia Akademicka, 2025

Recenzent

prof. dr hab. Konrad Meus (Uniwersytet Komisji Edukacji Narodowej w Krakowie)

Opracowanie redakcyjne

Magda Kowalewicz

Projekt okładki

Lesław Sławiński

Tłumaczenie streszczenia na język angielski

Małgorzata Brózda

Tłumaczenie streszczenia na język niemiecki

Agata Krystian

ISBN 978-83-8368-271-6 (druk)

ISBN 978-83-8368-272-3 (PDF)

<https://doi.org/10.12797/9788383682723>

Na okładce wykorzystano zdjęcie dworca kolejowego w Skawinie z początku XX w. ze zbiorów Muzeum Regionalnego w Skawinie, fotografię parowozu towarowego serii Ty45 ze zbiorów Romana Garbacika oraz mapę rozwoju kolei żelaznych Galicji i Bukowiny Kornmana z zasobów elektronicznych Polona.pl

WYDAWNICTWO KSIĘGARNIA AKADEMICKA

ul. św. Anny 6, 31-008 Kraków

tel.: 12 421-13-87; 12 431-27-43

e-mail: publishing@akademicka.pl

<https://akademicka.pl>

Spis treści

Wykaz skrótów	7
Wprowadzenie	9
Rozdział I. Kolej w Skawinie i okolicach w pierwszym okresie istnienia (1884-1918)	13
1. Do I wojny światowej (1884-1914)	13
2. Okres wojenny (1914-1918)	28
Rozdział II. Kolej skawińska w okresie międzywojennym i podczas wojny (1918-1945)	33
1. Okres międzywojenny (1918-1939)	33
2. Okres wojny i okupacji niemieckiej	47
Rozdział III. Ruch kolejowy w Skawinie i w pobliżu miasta w okresie Polski Ludowej (1945-1989)	69
1. Powojenna odbudowa i rozbudowa infrastruktury kolejowej (1946-1969)	69
2. Modernizacja i elektryfikacja kolei skawińskiej w latach 1970-1974	85
3. Skawińska opozycja i skrajne upolitycznienie kolei (1945-1989)	101
Rozdział IV. Kolej skawińska w nowej rzeczywistości (1989-2024)	107
1. Zasadnicze zmiany w zarządzaniu infrastrukturą i ruchem kolejowym	107
2. Rewitalizacja linii kolejowej nr 94	113
3. Rewitalizacja linii kolejowej nr 97	117
4. Ostatnie lata kolei skawińskiej	125

SPIS TREŚCI

Podsumowanie	129
Kalendarium kolei skawińskiej	131
Wykaz tabel i fotografii	135
Bibliografia	137
Summary	143
Zusammenfassung	145
Nota o autorze	147
Indeks osobowy	149
Indeks geograficzny	151

Wykaz skrótów

AK	– Armia Krajowa
ANKr.	– Archiwum Narodowe w Krakowie
BCh.	– Bataliony Chłopskie
b. pag.	– bez paginacji
BPS	– Brygada Pracy Socjalistycznej
b.r.w.	– bez roku wydania
DOKP	– Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych
DP	– Dywizja Piechoty
DPG	– Dywizja Piechoty Górskiej
Dz.P.	– „Dziennik Polski”
FIS	– Federation International Ski and Snowboard
gen. bryg.	– general brygady
GG	– Generalne Gubernatorstwo
GK	– „Gazeta Krakowska”
GL	– Gwardia Ludowa
GP	– „Gazeta Południowa”
IKC	– „Ilustrowany Kurier Codzienny”
IPN	– Instytut Pamięci Narodowej
KBW	– Korpus Bezpieczeństwa Wewnętrznego
KMłp.	– Koleje Małopolskie
KPW	– „Kolejowe Przysposobienie Wojskowe”
Kurier Kolejowy	– Rozkład jazdy pociągów pasażerskich w Galicji i Bukowinie (1911/1912, 1914)
MO	– Milicja Obywatelska
Monografia Skawiny	– <i>Monografia Skawiny. 650 lat tradycji</i> , red. M. Turkawska, D. Góra, Skawina 2014
NRD	– Niemiecka Republika Demokratyczna

WYKAZ SKRÓTÓW

oprac.	– opracował
ORMO	– Ochotnicza Rezerwa Milicji Obywatelskiej
PCK	– Polski Czerwony Krzyż
PDOKP	– Południowa Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych
PKP	– Polskie Koleje Państwowe
PLK S.A.	– Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna
Pp	– pułk piechoty
plk	– pułkownik
pplk	– podpułkownik
PRL	– Polska Rzeczpospolita Ludowa
ps.	– pseudonim
PSP	– Państwowa Straż Pożarna
PW	– Przysposobienie Wojskowe
PZPR	– Polska Zjednoczona Partia Robotnicza
SB	– Służba Bezpieczeństwa
SKA	– Szybka Kolej Aglomeracyjna
Skawina	– <i>Skawina. Zarys dziejów miasta</i> , red. R. Świątek, Skawina 2006
SOK	– Straż Ochrony Kolei
st. spocz.	– stan spoczynku
sygn.	– sygnatura
UBP	– Urząd Bezpieczeństwa Publicznego
Wielgus	– I. Wielgus, <i>Garść wspomnień</i> , Kalwaria Zebrzydowska 1999 (maszynopis)
WKU	– Wojskowa Komenda Uzupełnień
ZMP	– Związek Młodzieży Polskiej
ZMS	– Związek Młodzieży Socjalistycznej
ZSRS	– Związek Socjalistycznych Republik Sowietkich

Wprowadzenie

Niniejsza publikacja stanowi kontynuację poprzednich wydawnictw związanych z historią kolejnictwa (dzisiejszych linii kolejowych nr 94 i 97). Były to kolejno prace: *Zarys dziejów kolei w rejonie nadwiślańskim Spytkowice – Brzeźnica* (1884-2000), *Przyczynek do dziejów powiatu wadowickiego* (Wadowice 2001), *Zarys dziejów kolei w Kalwarii Zebrzydowskiej na tle dziejów kolei galicyjskiej i małopolskiej. W 130-lecie doprowadzenia kolei do Kalwarii* (1884-2014) (Rzeszów 2014) oraz *Zarys dziejów stacji kolejowej w Spytkowicach. Na 140-lecie kolei (1884-2024) i 125-lecie stacji (1899-2024)*, (Albigowa k. Rzeszowa 2023). W tej publikacji, obejmującej lata 1884-2024, pośrednio dotyczącej również kolei skawińskiej i jej teraźniejszych losów, przedstawiono dokładną liczbę pociągów pasażerskich kursujących w różnych okresach na obecnej linii kolejowej nr 94 przebiegającej przez Skawinę.

Skawina, miasto położone u wrót i na zapleczu wielkiego Krakowa, jest od 1884 r. małym, niepełnym węzłem kolejowym, w którym krzyżują się dwie linie kolejowe (obie o znaczeniu państwowym): dwutorowa linia kolejowa nr 94 (Kraków Płaszów – Skawina – Spytkowice – Oświęcim) oraz jednotorowa linia kolejowa nr 97 (Skawina – Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona – Sucha Beskidzka – Żywiec), której naturalnym przedłużeniem są linie kolejowe nr 98 (Sucha Beskidzka – Chabówka) i nr 99 (Chabówka – Zakopane).

Celem publikacji jest ukazanie, choćby skrótowne, najważniejszych wydarzeń ze 140-letniej, niekiedy trudniej i burzliwej, historii kolei skawińskiej –

najpierw w warunkach autonomii galicyjskiej i Wielkiej Wojny, następnie w Polsce Odrodzonej, w okresie wojny i okupacji niemieckiej, Polski Ludowej, a na końcu w czasie przeobrażeń ustrojowych w Polsce, zapoczątkowanych w 1989 r. Obszar terytorialny, na którym skupiono się w niniejszej pracy, obejmuje obecny powiat ziemski krakowski, do którego przynależy Skawina, gminę miejską Skawinę, a także przyległe tereny północno-wschodniej części powiatu wadowickiego, graniczącego bezpośrednio z gminą skawińską (gminy Brzeźnica i Kalwaria Zebrzydowska). W publikacji nawiązano do szerszego kontekstu wydarzeń społeczno-gospodarczych i politycznych, które miały miejsce w całym omawianym okresie, jak również do działalności kolei w Polsce, a przede wszystkim w Galicji i Małopolsce.

Głównym problemem badawczym niniejszej książki jest określenie stopnia, w jakim uczynienie ze Skawiny małego węzła kolejowego w 1884 r. – i to w pobliżu Krakowa – przyczyniło się do rozwoju społeczno-gospodarczego miasta już w okresie zaboru austriackiego, a także w jakim stopniu wydarzenie to miało wpływ na dalszy rozwój Skawiny w okresie międzywojennym, po 1945 r. aż do dzisiaj.

Poza literaturą ogólną oraz dotyczącą bezpośrednio kolejnictwa, w pracy wykorzystano materiały źródłowe w postaci archiwaliów z krakowskiego Archiwum Narodowego (sygnatury akt archiwalnych dostosowano do aktualnej numeracji), archiwalnych rozkładów jazdy z różnych okresów oraz regionalnej prasy krakowskiej, galicyjskiego przedwojennego „Ilustrowanego Kuriera Codziennego”, powojennej „Gazety Krakowskiej” (zwanej okresowo „Południową”) i „Dziennika Polskiego”. Siegnięto również po wewnętrzne dokumenty dawnej PKP (wykazy obiegów składów pociągów pasażerskich kursujących przez Skawinę).

W tym miejscu chciałbym serdecznie podziękować Panu Profesorowi Konradowi Meusowi za cenne uwagi zawarte w jego recenzji oraz Panu Romanowi Garbaciowskiemu za dostarczenie mi ważnych informacji, zarówno źródłowych, jak i ikonograficznych, wzbogacających wiedzę o kolei skawińskiej. Słowa podziękowania należą się również Panu Czesławowi

Gąsiorowskiemu – dyrektorowi Muzeum Regionalnego w Skawinie – za udostępnienie wartościowych materiałów ikonograficznych do publikacji, personelowi Urzędu Miasta i Gminy w Skawinie, a także Pani Joannie Węgrzyn – dyrektorowi Miejskiej Biblioteki Publicznej w Skawinie – oraz Pracownikom skawińskiej księżnicy za udostępnienie wydawnictw poświęconych najnowszej historii miasta. Osobne podziękowania składam Paniom – nauczycielkom języków obcych kalwaryjskiego liceum: Małgorzacie Bróździe oraz Agacie Krystian za sporządzenie obcojęzycznych streszczeń.

Mam nadzieję, że niniejsze wydawnictwo wzbogaci naszą wiedzę nie tylko w zakresie historii kolei galicyjskiej i małopolskiej, ale również w obszarze bezpośrednio dotyczącym najnowszych dziejów podkrakowskiej Skawiny oraz gminy skawińskiej.

Andrzej Nowakowski

Luty 2024

ROZDZIAŁ I

Kolej w Skawinie i okolicach w pierwszym okresie istnienia (1884-1918)

1. Do I wojny światowej (1884-1914)

Okolo połowy XIX w. i w latach następnych w Galicji nastąpił szybki rozwój sieci kolejowej. Już w 1847 r. Kraków otrzymał połączenie kolejowe ze Śląskiem, a poprzez „trójkąt trzech cesarzy” (tj. granice trzech zaborów) – również z Kongresówką. W 1856 r. zakończono budowę linii kolejowej łączącej Wiedeń z Krakowem przez Bogumin, Oświęcim i Trzebinę, która nosiła oficjalna nazwę: C.K. Uprzywilejowana Kolej Północna Cesarza Ferdynanda. W 1861 r. Kraków uzyskał połączenie kolejowe ze Lwowem przez Tarnów, Rzeszów i Przemyśl. Kiedy po 1860 r. Galicja uzyskała szeroką autonomię, dalszy rozwój sieci kolejowej stał się koniecznością, choćby ze względów gospodarczych. Przede wszystkim położono wówczas nacisk na rozbudowę linii kolejowych położonych na południe od Krakowa, dzięki czemu ułożenie sieci kolejowej w Galicji stało się bardziej równomierne. Podjęto decyzję, aby poprowadzić kolej, zwaną wówczas drogą żelazną, z Krakowa przez Skawinę w kierunku Oświęcimia i na południe, bliżej Beskidów, w celu połączenia z planowaną linią biegnącą równolegle do głównej magistrali kolejowej, tzw. transwersalnej¹.

¹ L. Ma z a n, *150 lat dróg żelaznych w Galicji. 1847-1997*, Kraków 1997, s. 35.

Za rozwojem sieci kolejowej w Galicji w dobie autonomicznej przemawiały, obok względów gospodarczych, również kwestie związane z prestiżem – mimo zniesienia w 1846 r. półautonomicznego tworu, jakim była Rzeczypospolita Krakowska, Kraków i okolice nadal tytułowano Wielkim Księstwem Krakowskim, a Habsburgowie na tronie używali w wielkim tytule majestatycznym sformułowanie: Wielki Książę Krakowski. Co najmniej od późnego średniowiecza do okresu zaboru austriackiego, a także współcześnie od Krakowa przez Skawinę w kierunku Zatora i Oświęcimia biegnie droga łącząca niegdyś stołeczny Kraków z księstwami oświęcimskim i zatorskim i dalej, przez Bramę Morawską – z prowincjami Czech i Moraw; jest ona ważnym szlakiem handlowym (obecnie to droga krajowa nr 44)², przebiega kotliną górnej Wisły. Rok przed zbudowaniem linii kolejowej przeprowadzonej przez Skawinę ze wschodu na zachód (w 1883 r.) nadano tej drodze status „drogi cesarskiej”, czyli głównej drogi w Galicji³. W znacznej mierze równoległe do niej wytyczono nowy szlak kolejowy, który z Podgórza przez Skawinę i Oświęcim miał zapewnić bezpośrednie połączenie kolejowe z samym Wiedniem.

Kiedy 1 sierpnia 1884 r. uruchomiono linię kolejową z ówczesnego Podgórza przez Skawinę w kierunku Oświęcimia, liczącą 64,502 km długości, najbliższą stacją kolejową położoną na zachód od Skawiny była stacja w Wielkich Drogach. Znacznie później, 14 lat po otwarciu linii kolejowej, w 1898 r. otwarto przystanek kolejowy w Jaśkowicach. Początkowo była to linia jednotorowa, jednak ze względu na wzmożony ruch towarowy, w 1891 r. dobudowano nowy tor. Wraz z ukończeniem jego budowy uzupełniono infrastrukturę kolejową, a zwłaszcza posterunki dróżników (straż-

² Zob. K.R. Koźbiał, *Osadnictwo oraz trakty komunikacyjne na obszarze księstw oświęcimskiego i zatorskiego*, [w:] *Zarys dziejów gminy Brzeźnica i Doliny Karpia. W 450. rocznicę inkorporacji księstw oświęcimskiego i zatorskiego (1564-2014)*, red. A. Nowakowski, Brzeźnica–Kraków 2014, s. 43-45.

³ J. Zinkow, *Wokół Tyńca i Skawiny. Przewodnik monograficzny*, Kraków 1995, s. 113.

nice) i rogatki. Kilkanaście strażnic i przejazdów strzeżonych powstało już w latach 1886-1887, podobnie jak semafony kształtowe w pierwotnym kształcie. Bardziej nowoczesne semafony zamontowano dopiero w okresie międzywojennym. Budowa tej linii nie nastęrczała zbyt wielu trudności, ponieważ przez większą część trasy przebiegała ona po płaskim terenie⁴. Jedyne zjazdy połączone z ostrym zakrętem występują na odcinku między Skawiną Zachodnią a Podborami Skawińskim oraz między dzisiejszym przystankiem Spytkowice Kępki a stacją w tej miejscowości.

Wspomniana linia kolejowa biegnie częściowo po dosyć podmokłym terenie położonym w kotlinie górnej Wisły, który powoduje liczne obsunięcia toru. Przez znaczną część szlaku linii towarzyszy droga niegdyś łącząca stołeczny Kraków z księstwami zatorskim i oświęcimskim, a następnie ze Śląskiem i posiadłościami czesko-morawskimi, a od 1958 r. na odcinku Brzeźnica – Podborów Skawińskich także kanał Łączany – Skawina, dostarczający wodę z Wisły dla potrzeb skawińskiego przemysłu. Kanał ten powstał w latach 1955-1958 na podstawie niezrealizowanego projektu kanału Śląsk – Wisła, czy nawet Odra – Wisła, który zamierzano zbudować przed 1914 r. (w 1911 r. w okolicach Brzeźnicy rozpoczęto nawet wstępne prace budowlane, których jednak nie dokończono), a po pierwszym niepowodzeniu ponownie planowano jego budowę w okresie międzywojennym⁵.

W celu doprowadzenia linii kolejowej do Skawiny i dalej, w kierunku Oświęcimia, na rzece Skawince zbudowano most kolejowy, który w pierwotnym kształcie (do 1939 r.) był mostem kratownicowym, mieszczącym początkowo dwa, a następnie trzy tory. Z chwilą doprowadzenia kolei do miasta pociągami zaczęto sprowadzać przesyłki pocztowe, łącznie z prasą krakowską i lwowską, wcześniej dostarczane dyliżansem⁶.

⁴ A. Nowakowski, *Zarys dziejów kolei w regionie nadwiślańskim Spytkowice-Brzeźnica (1884-2000). Przyczynek do dziejów powiatu wadowickiego*, Wadowice 2001, s. 11.

⁵ J. Zinkow, *op. cit.*, s. 185.

⁶ *Monografia Skawiny. 650 lat tradycji*, red. M. Turkawska, D. Góra, Skawina 2014 (dalej: *Monografia Skawiny*), s. 376, 381.

Na linii kolejowej biegnącej przez Skawinę w kierunku wschód-zachód, którą można określić mianem równoleżnikowej, w okresie bezpośrednio poprzedzającym I wojnę światową kursowały cztery pary pociągów⁷. Były to wyłącznie pociągi osobowe, zatrzymujące się na wszystkich stacjach i przystankach. Tą linią podróżowali uczniowie szkół skawińskich i krakowskich, pracownicy zatrudnieni w przemyśle i rzemiośle w Skawinie i Krakowie oraz rolnicy odwożący swoje produkty na targi w obu miastach.

Kiedy linia kolejowa z Podgórza, które do 1915 r. było odrębnym miastem – a właściwie z Woli Duchackiej, stanowiącej obecnie wschodnią część Krakowa – została doprowadzona do Skawiny, postanowiono ją przedłużyć również w kierunku południowym: najpierw wzdłuż biegu rzeczki Skawinki, w górnym biegu zwanej Cedronem, a następnie – za Kalwarią Zebrzydowską, pomiędzy Stroniem i Stryczowem – poprowadzić działem wód prawego dopływu górnej Wisły oddzielającym kotlinę Skawinki od kotliny Skawy. To śmiałe i trudne przedsięwzięcie natury inżynierskiej przeprowadzono w zastanawiającym jak na owe czasy tempie: w niespełna pół roku. Pierwszy pociąg pokonał trasę liczącą 46,230 km ze Skawiny do Zabłocia (będącego obecnie zachodnią częścią Suchoj Beskidzkiej) 22 grudnia 1884 r., łącząc się z linią transversalną, biegnącą równoleżnikowo z Czech i Moraw przez Zwardoń, Żywiec, Chabówkę, Nowy Sącz, Jasło, Zagórz i Chyrow do Lwowa⁸. W Zabłociu powstał suski dworzec kolejowy wraz zapleczem, lokomotywnią, warsztatami naprawczymi itp. Linie „suska” – biegnącą do Skawiny do Suchoj – można zatem traktować

⁷ Rozkład jazdy pociągów pasażerskich w Galicji i Bukowinie (dalej: Kurier Kolejowy) 1911/1912, [online] <https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=rjp&id=117-15> XII 2023.

⁸ A. Nowakowski, *Rozwój układu komunikacyjnego na obszarze Kalwarii Zebrzydowskiej*, [w:] *Wybrane zagadnienia z dziejów Kalwarii Zebrzydowskiej. Na 400-lecie pierwszej lokacji Kalwarii Zebrzydowskiej (1617-2017)*, red. A. Nowakowski, Kraków 2017, s. 117-118.

jako odnogę linii transwersalnej⁹. Podczas budowy linii suskiej wykonano liczne rozjazdy stacyjne, dworce, budki dróżników, zwane „koszarkami”, mosty i przepusty, a przede wszystkim długi most kolejowy, liczący 150 m długości, przed stacją w Skawcach na rzece Skawie. W 2014 r. most został wysadzony na potrzeby wybudowania w jego miejscu zbiornika wodnego. Najbliższym postojem dla pociągu pasażerskiego po minięciu Skawiny w kierunku południowym była stacja w Radziszowie, na której krzyżowały się pociągi jadące z przeciwnego kierunku.

Za budową linii kolejowej od Skawiny przez Kalwarię do dzisiejszej Suchej Beskidzkiej przemawiały ważne względy natury społecznej i ekonomicznej. Jak podkreślają historycy zajmujący się Galicją w okresie autonomicznym, czyli po 1860 r., dotarcie kolei do określonej miejscowości nie tylko zwiększało jej prestiż, ale niejednokrotnie przyczyniało się, jak w przypadku Kalwarii i Suchej, do nadania praw miejskich. Aktywizowało miejscową ludność, co z kolei wpływało zarówno na zwiększenie ruchliwości społecznej, jak i pobudzenie wzrostu gospodarczego. Ten czynnik miał duże znaczenie wobec powszechnego zjawiska „biedy galicyjskiej”. Doprowadzenie kolei umożliwiało ponadto docieranie nowinek do danej społeczności, a w Skawinie przejawiało się to np. w utworzeniu gniazda Polskiego Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” w 1896 r. W mieście nad Skawinką doprowadzenie drogi żelaznej do miasta spowodowało na przełomie XIX i XX w. rozwój gospodarczy – powstało kilka zakładów przemysłowych, a niektóre z nich istnieją do dziś. W niektórych przypadkach, w tym Wadowic, doprowadzenie linii kolejowej do konkretnego miasta zapobiegło jego degradacji¹⁰.

⁹ Zob. J. Kachel, *Galicja na torach, czyli kolejowa historia Podbeskidzia*, Łódź 2013, s. 14 i nn.

¹⁰ J. Hoff, *Spółeczność małego miasta galicyjskiego w dobie autonomii*, Rzeszów 1992, s. 8, 80. Zob. ponadto: K. Meus, *Wadowice 1772-1914. Studium przypadku miasta galicyjskiego*, Kraków 2013, s. 116-117.

Według ówczesnego prawodawstwa koncesje na budowę linii kolejowej wydawał sam cesarz Austro-Węgier. Natomiast zgodę na bieżącą eksploatację nowej linii wydawało lwowskie Namiestnictwo, będące organem administracji rządowej dla prowincji Galicji i Lodomerii¹¹. Również lokalne samorządy na szczeblu miast i gmin, powołane na mocy galicyjskiej ustawy samorządowej z 1866 r., opiniowały przebieg tras kolejowych na terenie danej gminy. Często głos miejscowych włodarzy był decydujący¹².

Po 1884 r. stacja skawińska stała się małym i „niepełnym” węzłem kolejowym – od końca 1884 r. ze stacji kolejowej w Skawinie możliwy był wyjazd w trzech kierunkach: wschodnim, zachodnim i południowym. Brakowało jedynie czwartego, północnego, kierunku linii kolejowych. U schyłku XIX w. podobna, co w Skawinie, sytuacja istniała również w Kalwarii, zwanej od 1933 r. Kalwarią Lanckoroną¹³. Na stacji skawińskiej istniał wtedy cały zestaw niezbędnych urządzeń przeznaczonych dla pociągów trakcji parowej wraz ze stacją wodną, czyli wieżą ciśnień, z żurawiami, a nawet – przynajmniej do końca I wojny światowej – z małą parowozownią, zwaną „ogrzewalnią”, usytuowaną na wschodnim krańcu stacji. W parowozowni mieściły się dwa parowozy i była ona wyposażona w obrotnicę; w początkowym okresie istnienia stacji skawińskiej znajdował się na niej parowóz manewrowy służący do formowania składów towarowych. Istnienie takiego obiektu przy mniejszych stacjach było spowodowane tym, że ówczesne parowozy miały bardzo niewielkie wózki przeznaczone na zbiorniki węgla i wody (tendry), co ograniczało ich zasięg. Podobne „ogrzewalnie” w Małopolsce istniały wówczas m.in. w Dobrej koło Limanowej, Kalwarii Zebrzydowskiej

¹¹ S. Grodziski, *Wzdłuż Wisły, Dniestru i Zbrucza. Wędrówki po Galicji dyliżansem, koleją, samochodem*, Kraków 1998, s. 213.

¹² Zob. A. Nowakowski, *Zarys dziejów kolei w Kalwarii Zebrzydowskiej na tle dziejów kolei galicyjskiej i małopolskiej. W 130-lecie doprowadzenia kolei do Kalwarii (1884-2014)*, Rzeszów 2014, s. 13-14.

¹³ Tę nazwę wprowadzono w 1933 r., kiedy położone blisko Kalwarii miasteczko Lanckorona utraciło prawa miejskie.

czy w Wadowicach. Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości w 1918 r. do eksploatacji zaczęto wprowadzać bardziej wydajne parowozy – magazynujące większe ilości węgla i wody – dlatego małe parowozownie, w tym skawińska, z czasem uległy likwidacji¹⁴.

Chociaż obie linie kolejowe biegnące przez miasto oddano do użytku w 1884 r., to dodatkowe prace przy zagospodarowaniu terenów kolejowych trwały jeszcze do 1886 r.¹⁵ Skawiński dworzec kolejowy oddano do użytku dopiero sześć lat po doprowadzeniu kolei do miasta, choć według niektórych opracowań jego budowę rozpoczęto już w 1881 r., a w 1884 r. podstawowe funkcje skawińskiego dworca były czynne¹⁶. Trudno obecnie wskazać na przyczynę ewentualnego opóźnienia. Być może skawiński dworzec został uruchomiony dopiero w 1890 r., ponieważ liczone się ze zwiększonym ruchem kolejowym w związku z budową drugiego toru kolejowego od Podgórza do Oświęcimia. W obu Kalwariach, Zebrzydowskiej i Lanckoronie, oraz w Wadowicach dworce były gotowe niemal równocześnie z przyjazdem pierwszych pociągów. W budynku dworcowym znajdowała się poczekalnia z kasą biletową i bufetem. Na parterze budynku stacyjnego mieściła się siedziba zawiadowcy stacji, dyżurnych ruchu, obsługi wagonów i pomieszczenie dla bagażu podróżnych. Na piętrze budynku znajdowały się mieszkania służbowe. Od początku swego istnienia stacja kolejowa w Skawinie była wyposażona w wystarczającą liczbę torów stacyjnych o odpowiedniej długości i nie występowały na niej problemy z przepustowością pociągów. Na stacji znajdowała się waga do ważenia wagonów towarowych oraz tzw. skrajnik do sprawdzania skrajni wagonów, tj. ich maksymalnej wysokości i szerokości.

¹⁴ A. Adler, *W parowozowni i na szlaku*, Warszawa 1984, s. 14, 26.

¹⁵ Skawina. *Przeszłość, teraźniejszość, przyszłość*, red. M. Turkawska, Skawina 2010, s. 3.

¹⁶ Skawina. *Zarys dziejów*, red. R. Świątek, Skawina 2006 (dalej: Skawina), s. 38-39. Zob. ponadto: M. Krupa, *Skawina w okresie zaborów (1772-1918). Urbanistyka i architektura miasta*, Rzeszów 2017, s. 112.

Na obu krańcach stacji – wschodnim i zachodnim – wybudowano nastawnie, pozwalające na kierowanie pociągów na właściwe tory¹⁷.

Fot. 1. Widok dworca kolejowego w Skawinie w początkach XX w.

Źródło: Własność Muzeum Regionalnego w Skawinie



Pod względem architektonicznym budynek dworca kolejowego w Skawinie i obiekty towarzyszące zostały wzniesione w stylu eklektycznym, charakterystycznym dla architektury dworcowej miast galicyjskich. Eklektyzm w architekturze oznacza łączenie w jednej budowli dwóch lub więcej stylów, niekiedy nawet sprzecznych ze sobą. Nazwisko architekta tych obiektów w Skawinie nie jest znane. Współcześnie trzy obiekty dworcowe – główny budynek dworcowy, budynek mieszkalny w pobliżu dworca, wzniesiony niegdyś z myślą o załodze stacji wraz z rodzinami, i domek dróżnika przy drodze prowadzącej w kierunku Tyńca – nadal posiadają cechy kulturowe i zabytkowe. Prawdopodobnie na przełomie XIX i XX w. w odległości około 0,5 km w kierunku zachodnim od dworca, przed wjazdem na most

¹⁷ Monografia Skawiny, s. 393-394.

na rzece Skawince, wbudowano wieżę ciśnień służącą do poboru wody przez parowozy przy żurawiach stacyjnych. Ta i inne wieże są do dziś charakterystycznym elementem zabudowy niektórych stacji kolejowych w Polsce. Aktualnie jednak wieża nie jest zagospodarowana, ze względu na zły stan techniczny¹⁸.

Obie linie kolejowe: w kierunku Oświęcimia i Suchej, mające od początku status linii państwowych budowane były przez miejscową ludność pod nadzorem austriackich inżynierów i techników. Rolnicy z okolic Skawiny, cieszący się już wolnością osobistą od 1848 r. po zniesieniu w Galicji poddaństwa i pańszczyzny, wynajmowali się na „dniówki” i dowozili podwodami ziemię, podsypkę czy drewniane podkłady, usypywali nasypy i niwelowali grunty przy użyciu własnego sprzętu. W ten sposób mogli oni, choćby przez krótki czas, nieco się oderwać od otaczającej ich trudnej rzeczywistości.

Tabela 1. Rozwój kolei w Skawinie w XIX w.

Nazwa linii kolejowej	Data otwarcia
Podgórze – Skawina – Oświęcim	1 sierpnia 1884 r.
Skawina – Sucha	22 grudnia 1884 r.

Źródło: Dane PKP PLK SA.

Zważywszy na możliwości ówczesnej techniki i organizacji pracy, na uwagę zasługuje okoliczność, że obie linie kolejowe oddano do użytku w bardzo krótkim odstępie czasu – niespełna pięciu miesięcy. Doprowadzenie kolei do Skawiny i pobliskich miejscowości otwierało możliwość znalezienia stabilnej i wysoko płatnej pracy dla bardziej wykształconych osób zarówno ze środowiska miejskiego, jak i wiejskiego. Nieprzypadkowo kolejarzy w okresie galicyjskim oraz międzywojennym określano mianem arystokracji pracowniczej – na stacjach w Skawinie, Wielkich Drogach czy w Radzisz-

¹⁸ M. Krupa, *op. cit.*, s. 112-117.

wie pracowali oni na stanowiskach zawiadowców stacji, dyżurnych ruchu, kancelistów, kasjerów, telegrafistów i zwrotniczych, a także jako dróżnicy obsługujący rogatki oraz toromistrzowie nadzorujący stan linii kolejowych.

Pod panowaniem austriackim wymienione linie kolejowe podlegały dykcji ruchu Północnej Kolei z siedzibą w Krakowie (NordBahn), mieszczącej się na dzisiejszym placu Matejki¹⁹. W przedwozach pasażerskich stosowano wtedy trzy, a nawet cztery klasy kolejowe; wagony zwano wówczas „wozami”. I klasa odznaczała się miękkimi i wygodnymi fotelami oraz szerokimi przedziałami, zaopatrzonymi w lampy i firanki. Podróżowali w niej głównie właściciele ziemscy i fabrykanci. Wagony II klasy były już mniej wygodne – w przedziałach było więcej miejsc siedzących, a pluszowe siedzenia były półmiękkie. Ta klasa była przeznaczona dla „wyższej klasy średniej”: kamieniczników, bogatych kupców i rzemieślników. III klasą podróżowali przeciętni mieszkańcy. Była ona stosunkowo tania, ale zwykle najbardziej przepełniona i najmniej wygodna. Podróżowało się w niej na twardych ławach, a niekiedy każdy przedział miał odrębne wejście z zewnątrz, ze schodków i ławy biegnącej wzdłuż całego wagonu. IV klasą były zwykle kryte towarowe wagony, służące do przewozu bydła, z prymitywnymi ławami wewnątrz każdego z nich²⁰. Klasa ta została zlikwidowana przez koleje austriackie w 1879 r., a więc na pięć lat przed doprowadzeniem linii kolejowej do Skawiny. Ale wagony tej klasy stopniowo były wycofywane ze składów pociągów. Konduktorzy przed wyruszeniem pociągu zamykali wagony na klucz, a pasażerowie przekazywali im bilety²¹. Ze Skawiny naj-

¹⁹ L. Ma z a n, *op. cit.*, s. 64, 73-73.

²⁰ A. Nowakowski, *Zarys dziejów kolei w Kalwarii Zebrzydowskiej...*, s. 11-12.

²¹ R. Tomczyk, *Kolej żelazna w monarchii habsburskiej. Szkic prawnohistoryczny*, [w:] *Galicyskie drogi i bezdroża. Studium infrastruktury, organizacji i kultury podróżowania*, red. J. Kamińska-Kwak, Rzeszów 2013, s. 153-167. Zob. też: A. Rams, *170 lat Kolei Krakowsko-Górnośląskiej w Szczakowej. Przeszłość – teraźniejszość – perspektywy*, Jaworzno 2017, s. 24, [online] <https://sbc.org.pl/dlibra/publication/322040/edition/304321> – 25 XII 2023.

lepiej wyposażone wagony kursowały zwykle w kierunku południowym, do podhalańskich „wód”. Natomiast w kierunku zachodnim kursowały pociągi z wagonami niższych klas.

Już od 1884 r. ze Skawiny można było dojechać koleją nie tylko do dzisiejszej Suchoj Beskidzkiej, ale także do Chabówki, Rabki Zdroju, Mszany Dolnej czy Nowego Sącza. Kiedy doprowadzono kolej do Skawiny, miasto i okolice należały do reaktywowanej w 1880 r. diecezji krakowskiej, którą w 1925 r. przekształcono w archidiecezję. Doprowadzenie tu linii kolejowej pozwoliło znacznie większej liczbie osób na uczestnictwo np. w wydarzeniach religijnych. I tak w 1887 r. mieszkańcy Skawiny i okolic mogli dojechać pociągiem do Kalwarii na uroczystość koronacji obrazu Matki Boskiej Kalwaryjskiej, której dokonał w imieniu papieża Leona XIII ówczesny ordynariusz krakowski, biskup – a od 1890 r. kardynał – Albin Dunajewski. Piętnaście lat później, w 1902 r., skawińscy pątnicy podróżowali koleją na uroczystość jubileuszową 300-lecia fundacji kalwaryjskiego sanktuarium pasyjno-maryjnego. W obu przypadkach kolej podstawiała dodatkowe pociągi, nierzadko złożone z otwartych wagonów towarowych. Oblicza się, że w obu uroczystościach wzięło udział co najmniej 300 tys. osób, i to nie tylko z całej Galicji, ale także z pozostałych ziem polskich „zza kordonu”, z Czech, Moraw, Prus, ze Słowacji i z Węgier. Według niektórych relacji w uroczystości w 1887 r. mogło uczestniczyć nawet do pół miliona pielgrzymów²². Obliczono, że przed 1914 r. do Kalwarii Zebrzydowskiej corocznie przybywało do 400 tys. pielgrzymów, a na główny odpust, odbywający się w dniach 9-15 sierpnia, do 150 tys. Coraz częściej przybywali oni koleją ze wszystkich kierunków²³.

²² W. Czarny, A. Podolski, S. Zaborniak, *Przygotowania do koronacji i koronacja obrazu Matki Bożej Kalwaryjskiej w roku 1887*, [w:] *Wybrane zagadnienia z dziejów Kalwarii Zebrzydowskiej...*, s. 47-50.

²³ S. Zaborniak, P. Król, I. Pezdán-Śliż, *Męka Pańska i misteria w Kalwarii Zebrzydowskiej (1602-1939)*, [w:] *Wybrane zagadnienia z dziejów Kalwarii Zebrzydowskiej...*, s. 25.

Począwszy od jesieni 1899 r. ze Skawiny można było dojechać pociągiem do zimowej stolicy Polski, Zakopanego. Pierwszy pociąg z Krakowa do Zakopanego dotarł 25 października 1899 r.²⁴ Przy maksymalnej prędkości pociągów nieprzekraczającej początkowo 30 km/h oraz przy słabej mocy parowych silników w lokomotywach podróż ze Skawiny pod Tatry trwała co najmniej pięć godzin. Dłuższa przerwa w podróży, trwająca zwykle pół godziny, miała miejsce na dworcu w Suchej Beskidzkiej (dalej także Sucha). W tym miejscu zmieniano parowóz, zgodnie z obowiązującym wówczas obiegim parowozów, a także w tej miejscowości wybudowano dużą parowozownię (istnieje do dziś). Poza tym w Suchej pociągi zmieniały kierunek jazdy. Podczas przerwy podróży mogli korzystać z dworcowej restauracji według posiadanych biletów na przejazd – odpowiednio I, II i III klasy. Pasażerom wyższych klas oferowano pełny wybór dań obiadowych, a dla pasażerów najniższej klasy były dostępne dania typu bigos czy golonka. Taki porządek panował na wszystkich dworcach galicyjskich, łącznie ze skawińskim. Koniec przerwy na posiłek oznajmiano pasażerom uderzeniem w dzwonek, ewentualnie w gong, oraz okrzykami obsługi pociągu. Po drugim dzwonku pasażerowie musieli zająć miejsca w wagonach, a trzeci i ostatni dzwonek sygnalizował odjazd pociągu²⁵. Na stacji w dzisiejszej Kalwarii Zebrzydowskiej Lanckoronie można było przesiąść się na pociąg w kierunku Wadowic i Bielska, jednak liczba tych połączeń nie przekraczała zwykle dwóch, trzech na dobę, a czas oczekiwania mógł wynosić kilka godzin. Wówczas pasażerom pozostawało spędzić czas w poczekalni lub bufecie²⁶.

²⁴ Dane PKP PLK SA.

²⁵ A. Rams, *op. cit.*, s. 24.

²⁶ Aktualnie oba wspomniane obiekty są niedostępne dla pasażerów.

Tabela 2. Kursowanie pociągów pasażerskich ze Skawiny w kierunku Suchoj w latach 1904-1914

Rok	Liczba par pociągów
1904	6 (2)
1905	6
1911/1912	7
1914	9

Źródło: Kurier Kolejowy – rozkład jazdy Galicji i Bukowinie na lata 1911/1912 i 1914; A. Nowakowski, *Zarys dziejów kolei w Kalwarii Zebrzydowskiej na tle dziejów kolei galicyjskiej i małopolskiej. W 130-lecie doprowadzenia kolei do Kalwarii (1884-2014)*, Rzeszów 2014, s. 31.

Na przełomie XIX i XX stulecia na obu liniach kolejowych wychodzących ze Skawiny pociągi zwykle kursowały jedynie w porze dziennej, ze względów bezpieczeństwa. Były to zaledwie dwa albo trzy połączenia w ciągu doby. Częściowo były to składy mieszane, pasażersko-towarowe. W późniejszym okresie stopniowo zaczęły również pojawiać się pociągi w porze nocnej, w zwiększonej liczbie: w 1904 r. odnotowano już kursowanie sześciu par pociągów pasażerskich do Rabki i Zakopanego – były to pociągi sezonowe – oraz do Suchoj, Chyrowa (miasta rejonowego, odpowiednika powiatu, na dzisiejszej Ukrainie), Nowego Sącza i Nowego Zagórza w Bieszczadach. Rok później również kursowało sześć par pociągów, ale z niewiadomych przyczyn tylko w relacji Kraków – Sucha. W latach 1911–1912 na trasie w kierunku Suchoj, Żywca, Mszany Dolnej i Zakopanego każdego dnia kursowało już siedem par pociągów: cztery osobowe, dwa przyspieszone, jeden pospieszny²⁷. Według rozkładu jazdy obowiązującego od 1 maja 1914 r., tuż przed wybuchem Wielkiej Wojny, przez Skawinę w kierunku południowym kursowało dziewięć par pociągów, w tym jeden pospieszny. Wśród pociągów osobowych było aż pięć kursów do Nowego Zagórza w Bieszczadach,

²⁷ Kurier Kolejowy 1911/1912, [online] www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=rjp-&ud=117 – 2 I 2024.

a także jeden kurs do Nowego Sącza²⁸. Jest rzeczą interesującą, dlaczego pociągi w kierunku Nowego Sącza i Bieszczad kursowały wówczas przez Skawinę, a nie przez Tarnów – Stróże.

Początkowo w pociągach zainstalowane były wyłącznie lampy gazowe, które świecił i gasił konduktor przy pomocy specjalnego zapalnika przypominającego długi kij. Dopiero w drugiej połowie dwudziestolecia międzywojennego – najpierw w wagonach pociągów dalekobieżnych – pojawiło się oświetlenie elektryczne. W ówczesnym rozumieniu pojęcia moralności, zarówno w okresie galicyjskim, jak i do końca okresu międzywojennego, szczególnie w nocnych pociągach dalekobieżnych były wydzielone osobne przedziały dla mężczyzn i kobiet. Już wówczas koleją podróżowano w celach kuracyjnych i turystycznych, ze Skawiny w Beskidy i na Podhale; kolejowe władze austriackie postanowiły stosować ulgi przejazdowe dla kuracjuszy i turystów. Tę politykę na znacznie większą skalę stosowały polskie władze po 1918 r., a zwłaszcza w latach trzydziestych XX w.²⁹

Ważne wydarzenie dla kolei skawińskiej miało miejsce w połowie lipca 1910 r. Wówczas przez Skawinę w obu kierunkach podążały dodatkowe pociągi wiozące z Beskidów i Podhala gości na wielkie uroczystości w Krakowie, związane z obchodami 500-lecia zwycięstwa pod Grunwaldem i połączone z odsłonięciem Pomnika Grunwaldzkiego na placu Matejki. Pomnik został wprawdzie zniszczony przez okupanta niemieckiego, lecz odbudowano go ze składek społeczeństwa w 1976 r. Wśród pasażerów przeważali członkowie „Sokoła” w galowych mundurach, a także górale podhalańscy i mieszcianie żywieccy w regionalnych strojach. Z Białej koło Bielska przyjechały cztery dodatkowe pociągi³⁰.

²⁸ Kurier Kolejowy 1914, [online] <https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=rjp&id=214> – 5 II 2024; R. Stankiewicz, E. Wieczorek, *Przez Galicję. Kolej transversalna*, Rybnik 2007, s. 386.

²⁹ J. Gaj, *Dzieje turystyki w Polsce*, Warszawa 2008, s. 37 i nn.

³⁰ *Wieniec grunwaldzki z 1910 roku*. Wydawnictwo historyczne, pamiątkowe, ilustrowane, Kraków 1910, s. 104, 107-109, oraz: J. Kachel, *Droga do niepodległości mieszkańców powiatu bielskiego*, Bielsko-Biała 2018, s. 34.

Przed I wojną światową prędkość pociągów na obu liniach kolejowych przechodzących przez Skawinę prawdopodobnie podniesiono do 50 km/h. Wynika to z lektury i obliczeń przeprowadzonych na podstawie ówczesnych rozkładów jazdy.

Fot. 2. Kolejarze przy rampie wyladowczej w Skawinie, okres galicyjski
Źródło: Własność Andrzeja Janowskiego



Po uruchomieniu pod koniec 1884 r. linii kolejowej ze Skawiny do Suchej, a właściwie do Zabłocia koło Suchej, ponieważ dzisiejsza Sucha Beskidzka uzyskała prawa miejskie w 1896 r., część mieszkańców wsi w pobliżu Skawiny położonych wzdłuż tej linii znalazła zatrudnienie na kolei lub w przemyśle skawińskim. Tuż przed wybuchem I wojny, z początkiem czerwca 1914 r. (dokładna data nie jest znana) na linii kolejowej Skawina – Sucha miał miejsce wypadek, który dotychczas nie był opisywany przez historyków kolei. Pociąg towarowy zdążający z Suchej do Krakowa przez Skawinę wykoleił

się w pobliżu dzisiejszej stacji Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona. Parowóz i część składu wypadły z szyn, ale poza stratami materialnymi i przerwą w ruchu kolejowym obyło się bez ofiar w ludziach. Przyczyną opisanego wypadku była prawdopodobnie nadmierna prędkość na rozjazdach przy znacznej pochyłości terenu. Pociąg ów był prowadzony przez austriacki parowóz serii Tp15, przystosowany do jazdy w terenie górzystym³¹.

Oprócz wspomnianego wypadku wiadomo także o licznych pożarach wywołanych przez iskry wydobywające się z parowozów – ówczesne parowozy nie miały jeszcze zainstalowanych urządzeń zmniejszających ryzyko ich nadmiernego wydobywania się z kominów. Podczas I wojny światowej taki pożar miał miejsce w 1917 r. (brak dokładnej daty dziennej) – w Radziszowie spłonęło około 50 domów³². Miało to jednak swoje dalekosiężne, pozytywne skutki: we wsiach położonych wokół Skawiny powstały jednostki straży pożarnej, zwane wówczas strażami ogniowymi. Obecnie są to ochotnicze straże pożarne.

2. Okres wojenny (1914-1918)

Kolej w Skawinie była intensywnie wykorzystywana w pierwszych miesiącach po wybuchu konfliktu zbrojnego 1 sierpnia 1914 r. Najpierw podążali nią do punktów zbornych polscy rezerwiści, służący w armii austro-węgierskiej po ogłoszeniu powszechnej mobilizacji, wśród których byli głównie mężczyźni od 18. do 42. roku życia. Miejscem zbiórki był najczęściej Kraków. Pod koniec sierpnia i we wrześniu 1914 r. z kolei korzystały rów-

³¹ „Nowości Ilustrowane” (Kraków) 1914, 6 VI, s. 9-10. W okresie międzywojennym parowozy serii Tp15 były często używane na szlakach kolejowych w Polsce do prowadzenia lekkich pociągów towarowych oraz do prac manewrowych.

³² M. Niechaj, J. Niechaj, *Radziszów. Z dziejów wsi i jej mieszkańców*, Radziszów 2015, s. 170.

niez osoby zaciągające się do służby w Legionach Polskich. Sytuacja uległa przyspieszeniu w listopadzie i grudniu 1914 r., kiedy Rosjanie zbliżyli się do wschodnich przedmieść Krakowa na odległość 10 km, osiagając rubieże Biezanowa i Wieliczki, a Kraków ogłoszono miastem oblężonym. Wówczas z Krakowa wywieziono kolejną w kierunku południowym dziesiątki tysięcy mieszkańców, głównie urzędników państwowych i samorządowych wraz z rodzinami oraz rodziny wojskowych. Pociągi ewakuacyjne przejeżdżały w krótkich odstępach czasu przez Skawinę; kierowały się do Suchej, Żywca, a następnie w kierunku Czech i Moraw, gdzie dla uciekinierów z zachodniej Galicji wyznaczono punkty zborne. W tamtym okresie południkowa linia kolejowa wychodząca ze Skawiny była zatłoczona do granic możliwości. Tą samą linią, po skręceniu w Suchej na Chabówkę, jechali żołnierze armii Austro-Węgier i legionści, docierając do Mszany Dolnej, Kasiny Wielkiej i Dobrej koło Limanowej, ponieważ Beskid Wyspowy stał się linią frontu. Bywały dni, w których przez Skawinę na południe przejeżdżało 60 pociągów liczących do 100 wagonów, obsługiwanych przez kilka parowozów. Stamtąd w kierunku Krakowa powracali chorzy, ranni i urlopowani uczestnicy walk. Pod koniec 1914 r., po odparciu Rosjan z zachodniej Galicji, niekiedy jeszcze przed Bożym Narodzeniem, kolejną przez Skawinę w kierunku Krakowa powracały osoby cywilne, uprzednio ewakuowane na tereny czesko-morawskie³³.

W celu zapobieżenia dezercji z wojska oraz aktom sabotażu i szpiegostwa w kolejach galicyjskich, w tym również w Skawinie, wprowadzono zakaz podróży pociągiem poza miejsce stałego zamieszkania bez specjalnych przepustek. Przejściowo obowiązywał także zakaz wstępu na dworce kolejowe bez okazania dokumentu tożsamości. Jak się wydaje, oba przepisy nie były jednak w pełni przestrzegane³⁴.

³³ A. Nowakowski, *Zarys dziejów kolei w Kalwarii Zebrzydowskiej...*, s. 31-32.

³⁴ *Ibidem*, s. 32.

Fot. 3. Austriacka konnica w pobliżu dworca w Skawinie w okresie I wojny światowej

Źródło: Własność Towarzystwa Przyjaciół Skawiny



Fot. 4. Parowóz serii Ok12. Takie parowozy pojawiały się w Skawinie w okresie galicyjskim i międzywojennym

Źródło: Własność Romana Garbacika



Po odepchnięciu Rosjan z zachodniej Galicji po bitwie pod Gorlicami i odzyskaniu twierdzy przemyskiej wiosną 1915 r. sytuacja na kolei w Skawinie się uspokoiła. W tym okresie ewakuowana część personelu kolejowego powróciła na dotychczasowe posterunki pracy. Według rozkładu jazdy z 1917 r. przez Skawinę na południe kursowały trzy pary pociągów: jedna para do Zakopanego i dwie pary do Suchej. Pod koniec 1917 r. na terenie zaboru austriackiego zaczęły powstawać – jeszcze w konspiracji – Narodowe Komitety Kolejowców (tak zwano wówczas kolejarzy). Komitety miały ułatwione zadanie, ponieważ przed 1914 r. na terenie Galicji działał związek zawodowy o nazwie Związek Kolejarzy Polaków³⁵. Pod koniec wojny, jesienią 1918 r., w Galicji przejściowo ograniczono ruch pociągów z powodu braku węgla dla parowozów. Miejskowa kolej dotrwała do przełomu października i listopada 1918 r., kiedy pobliski stołeczny Kraków i inne miasta zachodniej Galicji wraz z zarządem kolei przejęli Polacy³⁶.

³⁵ Archiwum Narodowe w Krakowie (dalej: ANKr.), Zespół akt Starostwa Grodzkiego Krakowskiego [1854] 1919-1939 (w tym nadzór nad stowarzyszeniami), sygn. 29/218/o, [b. pag.].

³⁶ A. Nowakowski, *Zarys dziejów kolei w Kalwarii Zebrzydowskiej...*, s. 32-33.

ROZDZIAŁ II

Kolej skawińska w okresie międzywojennym i podczas wojny (1918-1945)

1. Okres międzywojenny (1918-1939)

Bezpośrednio po zakończeniu I wojny światowej, zwanej przez historyków Wielką Wojną, kolej w Skawinie i okolicach zaczęła podlegać Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych (DOKP) w Krakowie. Z Austrii udało się skutecznie rewindykować część taboru kolejowego, w tym parowozy oraz wagony osobowe i towarowe. W 1926 r., na mocy rozporządzenia prezydenta RP³⁷ z mocą ustawy, powołano przedsiębiorstwo państwowe PKP, mające status wyższej użyteczności publicznej.

Mimo ogólnej biedy spowodowanej osłabieniem gospodarczym będącym efektem wojny, hiperinflacją trwającą do reformy monetarnej w 1924 r., stratami biologicznymi zadanymi nie tylko przez wojnę, ale także przez groźną w skutkach epidemię grypy, zwanej hiszpanką, mieszkańcy Skawiny oraz podskawińskich wsi korzystali z pociągów, gdyż były one jedynym w owych czasach środkiem transportu publicznego. Ludność podróżowała do Krakowa w celu podjęcia/kontynuowania nauki, pracy w przemyśle,

³⁷ Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe”, Dz.U. z 1926 r., nr 97, poz. 568.

rzemiosłe i handlu, a także w celach handlowych. W Wielkim Tygodniu oraz w połowie sierpnia podróżowali również do Kalwarii Zebrzydowskiej, położonej 22 km na południe od Skawiny, aby uczestniczyć w misteriach wielkotygodniowych oraz w wielkim odpuszcie sierpniowym. Tylko nieliczni mogli sobie pozwolić na wyjazd na Podhale – ceny biletów kolejowych, nawet w najtańszej III klasie, były stosunkowo wysokie. To podróżowanie trwało przez cały okres międzywojenny, mimo wielkiego kryzysu gospodarczego, który ogarnął cały świat i Polskę na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych XX w.

Przez pierwsze lata po odzyskaniu przez Polskę własnej państwowości na odcinku między Krakowem i Skawiną obowiązywały archaiczne nazwy stacji i przystanków kolejowych. Była to jeszcze pozostałość dawnych porządków c.k. monarchii austrowęgierskiej. Z biegiem lat nazewnictwo zostało uporządkowane i obiektom nadano bardziej współczesne nazwy.

Tabela 3. Nazwy stacji przystanków w obrębie Krakowa w kierunku Skawiny dawniej i dziś

Dawna nazwa stacji (przystanku)	Obecna nazwa
Podgórze Płaszów (stacja)	Kraków Płaszów
Podgórze Miasto (przystanek)	Kraków Podgórze
Podgórze Bonarka (stacja)	Kraków Bonarka

Źródło: Rozkład jazdy pociągów, lato 1922, tabela 91, [online] <https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=rjp&tab=312> – 18 XII 2023.

Prawdopodobnie źródłem tych archaizmów był fakt, iż Podgórze (obecna prawobrzeżna dzielnica Krakowa) przez długi czas było odrębnym miastem (Josephstadt), dla uczczenia cesarza Austrii Józefa II, a lokalizacje kolejowe wymienione w tabeli 3 znajdowały się na terenie Podgórza. Na linii kolejowej wychodzącej ze Skawiny w kierunku Kalwarii mieściły się jedynie stacje w Radziszowie i Leńczach. Na stacji w Leńczach zainstalowano żuraw z wieżą ciśnień, z którego w końcowym okresie trakcji parowej na tej linii nie korzystano; prawdopodobnie był niezdolny do użycia. Przystanek

w Przytkowicach za Kalwarią powstał w 1927 r., a przystanki w Rzozowie i Woli Radziszowskiej – dopiero po II wojnie światowej.

Trudna sytuacja Polski po 1918 r. i trauma spowodowana długotrwałą wojną zebrały swoje żniwo także w pobliżu Skawiny. Odnotowano, że 22 czerwca 1922 r. w wyniku napadu rabunkowego na kasę stacyjną w Radziszowie zginął naczelnik tej stacji Rudolf Niesiołowski (został pochowany na miejscowym cmentarzu)³⁸.

Linia kolejowa biegnąca ze Skawiny na południe, zwana zakopianką ze względu na kursujące nią pociągi relacji Kraków – Zakopane, oraz jej najbliższe okolice były w tym okresie obszarem wielu niebezpiecznych wydarzeń, związanych z klęskami żywiołowymi, w tym powodziami oraz częstymi pożarami. Wielka letnia powódź, która w połowie lipca 1934 r. ogarnęła całą południową Polskę, przerwała – także w okolicach Radziszowa – komunikację kolejową; wówczas wylała rzeczka Skawinka, która przez dziesięciolecia nie była regulowana³⁹. W efekcie komunikacja kolejowa nie działała przez około tydzień. Poza okolicami Skawiny powódź doprowadziła do wielkich strat również między Kalwarią a Suchą; tam doszło do wylewu Skawy i jej dopływów⁴⁰. Ponadto w latach 1921 oraz 1934 odnotowano katastrofalne pożary w Radziszowie. Oba pożary wywołane zostały przez iskry, które w niekontrolowany sposób wydobywały się z kominów parowozów przejeżdżających niemal przez środek wsi, przy gęstej zabudowie. W ówczesnym Radziszowie dominowały budynki drewnianej konstrukcji ze strzechami krytymi słomą, a zatem zabudowania były łatwopalne.

³⁸ M. Niechaj, J. Niechaj, *op. cit.*, s. 56.

³⁹ Częściową regulację Skawinki rozpoczęto po wielkich powodziach z lat 1997, 2001 i 2010.

⁴⁰ Zob. A. Rejman, A. Nowakowski, *Szkoła w Dąbrowce na tle dziejów miejscowości (1911-2020)*, Rzeszów 2022, s. 48.

Tabela 4. Pożary w Radziszowie wywołane przez iskry z parowozów w latach 1921 i 1934

Data	Skutki pożaru
12 sierpnia 1921 r.	Spłonęło 36 domów i 31 stodoł
9 lutego 1934 r.	1 ofiara śmiertelna, 6 osób ciężko poparzonych

Źródło: M. Niechaj, J. Niechaj, *Radziszów. Z dziejów wsi i jej mieszkańców*, Radziszów 2015, s. 56-57, 170-171.

Za największy pożar we wsi uważa się ten, który wybuchł na przysiółku Brzegi w Radziszowie 12 sierpnia 1921 r. W kronikach pogodowych ów rok zapisał się jako jeden z najcieplejszych, a zarazem najbardziej suchych w XX stuleciu, z temperaturą maksymalną w Małopolsce sięgającą 38 stopni Celsjusza. Pożar powstał od iskry z parowozu pociągu pasażerskiego wyjeżdżającego z Krakowa o godz. 13.25, mógł się zatem rozpocząć już po godz. 14.00. Mimo akcji licznych zastępów straży pożarnej ogień nie dawał się ugasić do następnego dnia. Intensywności pożaru sprzyjała wysuszona gleba, wietrzna pogoda i bardzo wysoka temperatura powietrza, przekraczająca 35 stopni Celsjusza w cieniu. Od traw i krzewów przy nasypie kolejowym ogień błyskawicznie rozprzestrzenił się na inne obiekty, zwłaszcza te położone między strażnicami kolejowymi nr 31 i 32. W stodołach spłonęło wówczas żyzne zboże, a ponadto zniszczeniu uległ drewniany most drogowy na Skawince i część cmentarza parafialnego wraz z kostnicą. Spaliło się około 50 zabudowań mieszkalnych i gospodarczych. Straty w mieniu oraz w inwentarzu żywym poniosło wówczas 225 mieszkańców⁴¹. Kolejny wielki i tragiczny w skutkach pożar wybuchł 9 lutego 1934 r. po godz. 21.00 na przysiółku zwanym Zawodziem. Źródło tego pożaru znajdowało się przy przejeździe kolejowym, „w pobliżu budki”, zwanej w oficjalnym języku

⁴¹ *Radziszów w płomieniach*, „Ilustrowany Kurier Codzienny” (dalej: IKC) 1921, nr 219 (z 14 VIII), s. 7, [online] <http://old.mbc.malopolska.pl/dlibra/docmetadata?id=78635&from=publication> – 15 XII 2023.

kolejowym strażnicą. Wybuch pożaru zauważył dyżurny ruchu ze stacji w Radziszowie, który zadzwonił do swego odpowiednika w Skawinie. Ten powiadomił jednostki straży pożarnej ze Skawiny i z Krakowa. Reakcja strażaków była nadszpodziewanie szybka jak na ówczesne możliwości. Pierwsze wozy strażackie pojawiły się na miejscu pożaru już po 25 minutach od zgłoszenia, a całą akcją gaśniczą dowodził komendant krakowskich strażaków Mieczysław Rakisz.

Z powodu silnej wichury przechodzącej wówczas nad Polską pożar ugaszono dopiero po siedmiu godzinach. Pożar pozostawił po sobie dymiące się i opuszczone zgłiszcza. Ponieważ wybuchł nagle w nocy, toteż jego skutki były tragiczne. Zniszczeniu uległo co najmniej 20 budynków wraz z inwentarzem⁴², a w wyniku rozległych poparzeń doznanych podczas ratowania ludzi wraz z dobytkiem zmarła jedna osoba; sześć osób, ratując dobytek, doznało poparzeń od pierwszego do trzeciego stopnia. Oprócz pogotowia ratunkowego na miejscu znalazł się również ambulans wysłany przez wojsko. Najciężiej poszkodowanych przewieziono do szpitala św. Łazarza w Krakowie⁴³. Nie stosowano wówczas antybiotyków czy komór hiperbarycznych ani nie przeszczepiano skóry, co obecnie znacznie ułatwia gojenie się ran po ciężkich poparzeniach⁴⁴. Opisane pożary nie były jedynymi, które w dwudziestoleciu międzywojennym miały miejsce w Radziszowie⁴⁵.

⁴² Dane Komendy Miejskiej PSP w Krakowie.

⁴³ *Olbrzymi pożar w Radziszowie pod Krakowem. 20 budynków objętych ogniem. Krakowska straż pożarna i pogotowie w akcji*, IKC 1934, 10 II, s. 16, [online] <http://old.mbc.malopolska.pl/dlibra/docmetadata?id=67310&from=publication-15XII2023>; *Ofiary pogorzele radziszowskiej*, IKC nr 43 z 12 II 1934 r., s. 7, [online] <http://old.mbc.malopolska.pl/dlibra/docmetadata?id=67312&from=publication-15XII2023>.

⁴⁴ Antybiotyki i przeszczepy skóry zaczęto stosować w medycynie pod koniec II wojny światowej.

⁴⁵ Według informacji pochodzących od mieszkańców Radziszowa pożary we wsi miały również miejsce w 1923 (brak podanej przyczyny) oraz w 1932 r. (wywołany iskrą z parowozu).

Poza pożarami i powodzią linie kolejowe wychodzące ze Skawiny wystawione były również na inne klęski żywiołowe, w tym na najostrzejszą zimę XX stulecia, której kulminacja nastąpiła pomiędzy 8 a 15 lutego 1929 r. Wówczas temperatura w Skawinie i okolicach spadła do około minus 35 stopni Celsjusza. W Krakowie oraz na szlakach kolejowych w pobliżu miasta zdarzały się przypadki zamarzania parowozów. Polecono odwołać co drugi pociąg lokalny, a inne kursujące pociągi miały znaczne opóźnienia, dochodzące nawet do 15 godzin. Odczuwano powszechny brak opału, w związku z czym zawieszono naukę w skawińskich szkołach, odnotowano też liczne przypadki zamarznięć i odmrożeń. Te warunki pogodowe w znacznym stopniu utrudniły dojazd do Zakopanego, w którym niemal równolegle odbywały się narciarskie mistrzostwa świata FIS (kolejne mistrzostwa odbyły się w latach 1939 i 1962)⁴⁶.

Biorąc pod uwagę zachowane egzemplarze rozkładów jazdy z okresu międzywojennego, należy wnioskować, że maksymalna prędkość pociągów na linii kolejowej od Skawiny w kierunku Kalwarii nie przekraczała 50-55 km/h. W okresie międzywojennym prędkość pociągów wyznaczano (trasowano) nie tak jak obecnie w przedziałach co 10 km/h, lecz co 5 km/h, z wyjątkiem słynnej lukstorpedy, która ze względu na swoje unikatowe walory techniczne mogła na odcinku między Krakowem, Skawiną i Kalwarią rozwinąć prędkość do 80-90 km/h (konstrukcyjna prędkość tego pojazdu szynowego sięgała 115 km/h). Zarówno w okresie galicyjskim, jak i międzywojennym od stacji kolejowej w Swoszowicach, przekształconej w 2011 r. w przystanek, aż do Skawiny – czyli na dystansie ponad 10 km – pociągi się nie zatrzymywały, ponieważ przystanek w Sidzinie jeszcze nie istniał.

⁴⁶ Na podstawie codziennych informacji zamieszczonych w IKC nr 38-48 z 8 II – 16 II 1929 r., [online] <http://old.mbc.malopolska.pl/dlibra/publication/70083?tab=1> – 15 XII 2023.

Tabela 5. Maksymalna prędkość pociągów na liniach kolejowych w pobliżu Skawiny w okresie międzywojennym

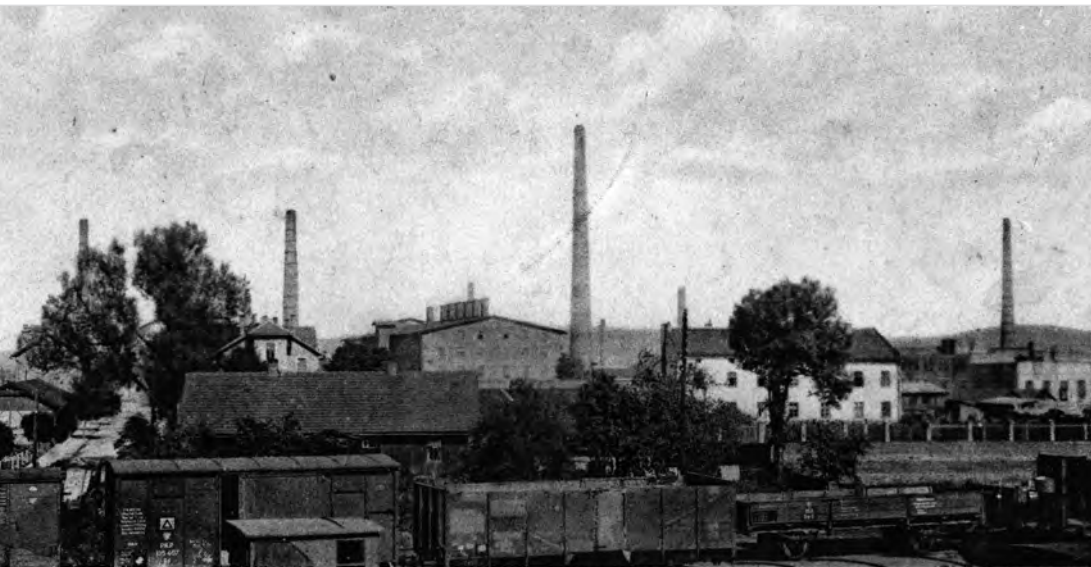
Nazwa linii (odcinek)	Maksymalna prędkość (w km/h)
Kraków Płaszów – Skawina	65
Skawina – Oświęcim	60
Skawina – Sucha	50 (55?)

Źródło: Dane w posiadaniu Andrzeja Nowakowskiego.

Na linii kolejowej przebiegającej przez Skawinę ze wschodu na zachód miały miejsce inne zjawiska. W przeciwieństwie do linii biegnącej na południe tutaj dominowały przewozy towarowe, a ruch pasażerski ograniczył się do trzech, a najwyżej czterech pociągów na dobę w relacji Skawina – Spytkowice – Oświęcim albo Kraków – Oświęcim przez Skawinę. Maksymalna prędkość pociągów na tej linii wynosiła wówczas 65 km/h między Krakowem a Skawiną oraz 60 km/h na zachód od Skawiny⁴⁷. Z tamtych czasów zachowały się relacje osób zamieszkałych we wsiach położonych na zachód od Skawiny, w granicach dzisiejszej gminy skawińskiej, korzystających z pociągów. Pochodzą one głównie od mieszkańców Jaśkowic – wsi położonej najbardziej na zachód w gminie, graniczącej bezpośrednio z powiatem wadowickim poprzez gminę w Brzeźnicy. Po 1918 r. część mieszkańców Jaśkowic i pobliskich miejscowości zaczęła wysyłać swoje dzieci do szkoły powszechnej w Skawinie, ze względu na wyższy poziom nauczania. Bywało, że do placówki dojeżdżał nawet co drugi uczeń – korzystali oni z pociągów, ale połączeń było mało, kursy były nieregularne i miały duże opóźnienia. Ponadto zwykle pociągi były przepełnione. Podróżni, w tym uczniowie, często jechali na stopniach wagonów lub na buforach łączących wagony, nie bacząc na własne bezpieczeństwo. Aby nie oczekiwać na pociągi powrotne, niejednokrotnie zarówno pracownicy, jak i uczniowie wracali

⁴⁷ A. Nowakowski, *Zarys dziejów stacji kolejowej w Spytkowicach. Na 140-lecie kolei (1884-2024) i 125-lecie stacji (1899-2024)*, [Albigowa 2023], s. 13.

Fot. 5. Bocznicą kolejową do zakładu „Szamorka” w Skawinie, okres międzywojenny
Źródło: Własność Krzysztofa Jastrzębskiego



pieszo, mimo że odległość od Skawiny wynosiła 6-8 km⁴⁸. Należy dodać, że Jaśkowice zarówno w okresie galicyjskim, jak i międzywojennym miały walory uzdrowiskowe, które nie zostały w pełni wykorzystane ze względu na wybuch II wojny światowej. Po 1945 r. zaniechano starań w tym zakresie prawdopodobnie ze względów politycznych, uważając korzystanie z wód leczniczych za „burżuazyjny” snobizm. Podobnie po II wojnie światowej postąpiono z Andrychowem, gdzie przeforsowano przemysł kosztem uzdrowiskowych walorów miasta.

Na liniach dwutorowych w Polsce południowej obowiązywał ruch lewostronny, będący pozostałością po czasach austriackich. W latach 1935-1936 na linii kolejowej biegnącej od Krakowa Płaszowa przez Skawinę

⁴⁸ *Jaśkowice z pamięci i nie tylko*, red. W. Czuba, Jaśkowice 2017, s. 61.

w kierunku Oświęcimia przywrócono ruch prawostronny⁴⁹. Ostatecznie ruch prawostronny na kolei na ziemiach polskich wprowadzili Niemcy podczas okupacji. Został on powszechnie przyjęty w Polsce po 1945 r.

Obsługa pasażerów na obu liniach kolejowych wychodzących ze Skawiny zaczęła ulegać poprawie od 1927 r., kiedy w Krakowie Płaszowie uruchomiono parowozownię Kraków Wschód. Przed tą datą składy pociągów obsługiwane były przez parowozy z „szopy” (tak w żargonie kolejarskim zwano parowozownię i lokomotywnię) położonej przy Dworcu Głównym w Krakowie, oznaczonej jako Kraków Zachód. Linię kolejową prowadzącą w kierunku Oświęcimia mogła również obsługiwać parowozownia w Dziezdicach, należąca do krakowskiej dyrekcji kolejowej. Część składów zdążających w kierunku południowym obsługiwały również parowozy z Suchej. Od 1934 r. na zakopiance zaczęły regularnie pojawiać się nowoczesne i silne parowozy; nazywano je tendrzakami, ponieważ nie miały osobnego wózka na wodę i węgiel, czyli tendra. Parowozy te produkowano w poznańskich Zakładach im. Hipolita Cegielskiego i oznaczano jako Okz32. Ich użycie skróciło czas przejazdu z Krakowa do Zakopanego przez Skawinę o blisko pół godziny; ponadto mogły ciągnąć skład osobowy z ośmioma wagonami wypełnionymi pasażerami. Zastąpiły one zatem wysłużone parowozy produkcji niemieckiej głównie serii Tkt1, które miały małą moc silnika i były zawodne (często ulegały awariom). W owym czasie wspomniane parowozy serii Okz32 miały nieco odmienny wygląd – nie posiadały bowiem tzw. odchylaczy dymu, tj. wiatrownic. Natomiast przez Skawinę w kierunku Oświęcimia kursowały stare austriacko-pruskie parowozy serii: Ol12, Okl12, Oi101 oraz Oi1⁵⁰.

Mimo niezwykle surowej zimy, w lutym 1929 r. przez Skawinę przejechały pociągi wiozące uczestników i kibiców narciarskich mistrzostw świata (FIS), które odbywały się wówczas w Zakopanem. Uruchomiono

⁴⁹ L. Mazan, *op. cit.*, s. 133-134.

⁵⁰ Zob. A. Adler, *op. cit.*, s. 96-97.

nawet dodatkowe pociągi z Warszawy i Krakowa do Zakopanego⁵¹. Podobna sytuacja miała również miejsce w roku 1939, kiedy z okazji kolejnych mistrzostw narciarskich uruchomiono pociągi do Zakopanego z Berlina i Wiednia, łączone w Krakowie z pociągami krajowymi⁵².

W latach trzydziestych XX w. na linii kolejowej prowadzącej ze Skawiny na południe pojawiły się pociągi dalekobieżne, kursujące przeważnie z Warszawy do Zakopanego, oraz pociągi turystyczne, zwane „popularnymi”, którymi za niewygórowaną opłatą podróżowały zorganizowane grupy turystyczne do Zakopanego i Rabki-Zdroju, szczególnie w wysokim sezonie wczasowym, zimowym i letnim. Niektóre z tych pociągów były radiofonizowane, miały pomieszczenia na sprzęt narciarski, a nawet prysznice. Począwszy od 1935 r. aż do wybuchu II wojny światowej, przez Skawinę zwykle dwa razy dziennie przejeżdżały bez postoju słynne luktorpedy, stacjonujące w krakowskiej motowozowni, będącej jedyną w ówczesnej Polsce lokomotywnią dla pojazdów spalinowych; zwalniały jedynie na rozjazdach do 40 km/h i prowadziły z Krakowa do Zakopanego pociągi ekspresowe z rozkładowym czasem jazdy w granicach 2 godzin 20 minut. Zabierały 75 pasażerów, ale cena biletu była bardzo wysoka. Obowiązywał bilet na pociąg ekspresowy wraz z miejscówką. W 1936 r. odnotowano rekordowy czas przejazdu tego pociągu: 2 godziny 16 minut. W celu zwiększenia bezpieczeństwa podczas przejazdu tego pociągu, w latach 1934-1939 w kilku miejscach prostowano tory, głównie w pobliżu Kalwarii Zebrzydowskiej⁵³. Wspomniany czas przejazdu był dotąd nieosiągalny. Również cena biletu z miejscówką w luktorpedzie była niedostępna dla

⁵¹ *Nadzwyczajne pociągi osobowe do Zakopanego*, IKC nr 32 z 1 II 1929 r., s. 12, [online] <http://old.mbc.malopolska.pl/dlibra/docmetadata?id=65317&from=publication-14> I 2024.

⁵² *Zagraniczne połączenia kolejowe w okresie FIS'u*, IKC nr 35 z 4 II 1939 r., s. 22, [online] <http://old.mbc.malopolska.pl/dlibra/docmetadata?id=77096&from=publication-14> I 2024.

⁵³ A. Nowakowski, *Zarys dziejów kolei w Kalwarii Zebrzydowskiej...*, s. 59.

zwykłego pasażera. Pod koniec 2023 r., dzięki oddaniu do użytku łącznicy w Chabówce między liniami kolejowymi nr 98 i 99, będącej linią kolejową nr 623, czas przejazdu najszybszych pociągów pomiędzy Krakowem i Zakopanem jest zaledwie o kilka minut dłuższy⁵⁴. Dopiero od rozkładu jazdy na lata 2024/2025 czas przejazdu najszybszego pociągu ekspresowego „Tatry” relacji Warszawa – Zakopane na odcinku między Krakowem i Zakopanem mieści się w granicach 2 godzin i jest krótszy o kilkanaście minut od rekordu przedwojennej lukstordedy.

Tabela 6. Liczba pociągów w kierunku na południe od Skawiny w okresie międzywojennym (1922-1938)

Lata	Liczba par pociągów
1922	6
1927	6 (1)
1930	7 (1)
1934	10 (2)
1938	11 (4)

Źródło: Rozkłady jazdy lato 1922, 1927, 1930, 1934, 1938, [online] <https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=rjp&ud=50> – 28 XII 2023.

W zestawieniu zawartym w tabeli 6 ujęte są tylko te pociągi, które miały planowy postój na stacji w Skawinie, a jak wiadomo, słynna lukstordeda takiego postoju nie miała, poza ewentualnym postojem technicznym. W nawiasie podano liczbę pociągów kursujących jedynie w wybranych terminach. Poza pociągami dalekobieżnymi przez Skawinę przejeżdżały wówczas pociągi kończące bieg nie tylko w Zakopanem, ale także w Bielsku, Mszanie Dolnej, Żywcu, a nawet w Nowym Sączu. Począwszy od 1934 r.,

⁵⁴ B. Pokropiński, *Lux-torpeda PKP*, Warszawa 2007, s. 104 i n.; A. Rejman, A. Nowakowski, M. Małec, *Zakrzów. Dzieje szkoły i sportu na tle dziejów wsi, Na 135-lecie szkoły w Zakrzowie (1884-2019)*, Rzeszów 2019, s. 39-40.

liczba pociągów przejeżdżających przez Skawinę na południe zaczęła wzrastać, głównie z powodu zastosowania nowego parowozu, wymienionego już silnego górskiego tendraka serii Okz32. Ponieważ w okresie międzywojennym zwykle zmieniano rozkład jazdy dwa razy w roku, toteż posłużono się letnimi wersjami rozkładów, w których zwykle umieszczano maksymalną liczbę połączeń.

Jak już wspomniano, linia kolejowa wychodząca ze Skawiny w kierunku południowym służyła również mieszkańcom miasta i okolicznych wsi w celu odwiedzenia Kalwarii Zebrzydowskiej, miasteczka znanego z kultu religijnego oraz słynnego na całą Polskę ośrodka meblarskiego. Jadąc na doroczne wielkie odpusty sierpniowe, pasażerowie nierzadko stali na stopniach wagonów oraz w przejściach między wagonami. Szczególną frekwencją pątników cieszył się odpust w 1937 r., podczas którego wspominano 50-lecie koronacji obrazu Matki Boskiej Kalwaryjskiej (z 1887 r.). Z tej okazji kolej podstawiała liczne nadzwyczajne pociągi. Część pielgrzymów wybierała jednak piesze wędrówki albo konne zaprzęgi, w obie strony. Była to najliczniejsza uroczystość w Kalwarii Zebrzydowskiej w okresie międzywojennym, gromadząca według różnych źródeł, w tym klasztornych i policyjnych, od 200 do 300 tys. wiernych. Tłumy wypełniały kalwaryjskie wzgórze mimo silnych burz, które wtedy przechodziły nad obszarem od Krakowa po Kalwarię i Wadowice⁵⁵.

Oprócz pątników, szczególnie w latach trzydziestych XX w., na odcinku Skawina – Kalwaria z kolei korzystali również piłkarze skawińskiego klubu „Skawinka” i kalwaryjskiej „Kalwarianki”, którzy rozgrywali towarzyskie mecze między oboma drużynami na przemian w Skawinie i w Kalwarii Zebrzydowskiej. W obu miastach z kolei korzystali, nierzadko podróżując na dłuższych trasach, także członkowie skawińskiego i kalwaryjskiego „Sokoła”, podróżujący na zloty i pokazy gimnastyczne. Zarówno piłkarze,

⁵⁵ *Liczne rzesze pątników ciągną do Kalwarii*, IKC nr 222 z 12 VIII 1937 r., s. 19, [online] <http://old.mbc.malopolska.pl/dlibra/docmetadata?id=68682&from=publication-18> XII 2023.

jak i członkowie towarzystw sokolich ze względów oszczędnościowych jeździli najtańszą III klasą⁵⁶.

Bilety kolejowe w przedwojennej Polsce, nawet na III klasę, nie należały do najtańszych. Ze Skawiny do Krakowa albo Kalwarii bilet mógł kosztować 1,50 – 2,50 zł. Nic zatem dziwnego, że podróżowanie koleją poza uzasadnionymi potrzebami, jak dojazd do pracy albo szkoły, nie było zbyt popularne. Ewentualna jazda bez ważnego biletu stanowiła nieopłacalne ryzyko – według art. 265 Kodeksu karnego, wydanego w 1932 r., było to przestępstwo, określone mianem szalbierstwa, za które groziła kara do jednego roku więzienia lub wysoka grzywna. Dopiero współczesny Kodeks wykroczeń, uchwalony w 1971 r., złagodził odpowiedzialność prawną za ten czyn – nie jest to przestępstwo, ale wykroczenie, trzykrotna podróż w ciągu roku kalendarzowego bez ważnego biletu powoduje wdrożenie sankcji (art. 121 § 1 Kodeksu wykroczeń)⁵⁷.

W okresie dwudziestolecia międzywojennego przez Skawinę dwukrotnie przejeżdżały pociągi „specjalnego znaczenia”. Pierwszym z nich był pociąg, który 16 maja 1931 r. około godz. 11.00 wioził z Krakowa do Zakopanego doczesne szczątki piewcy Podhala Władysława Orkana (jego właściwe nazwisko brzmi: Franciszek Ksawery Smaczarz, zmarł w 1930 r. w Krakowie). Były one przewożone z krakowskiego cmentarza Rakowickiego na słynną zakopiańską Harendę w celu ponownego ich pochówku na Cmentarzu Zasłużonych na Pęksowym Brzyzku. Pociąg ów, wiozący w specjalnie udekorowanym wagonie trumnę pisarza w asyście przedstawicieli Związku Podhalan w góralskich strojach, zatrzymywał się na poszczególnych stacjach, a w Skawinie witały go tłumy mieszkańców wraz

⁵⁶ L. Lassota, A. Nowakowski, *Miejski Klub Sportowy „Kalwarianka” w Kalwarii Zebrzydowskiej (1923-2023). Przyczynek do historii sportu w mieście*, Kraków–Kalwaria Zebrzydowska 2023, s. 58-59.

⁵⁷ Zob. A. Nowakowski, *Zarys dziejów stacji kolejowej w Spytkowicach...*, s. 32-33, 42. Obecnie Kodeks wykroczeń przewiduje za to wykroczenie karę aresztu w wymiarze do 1 miesiąca albo karę grzywny do 5000 zł.

Fot. 6. Widok na mosty drogowy i kolejowy na Skawince, na dalszym planie wieża ciśnień
Źródło: Zbiory Narodowego Archiwum Cyfrowego



z dziećmi i młodzieżą szkolną⁵⁸. Po raz drugi specjalne pociągi pojawiły się w Skawinie we wszystkich kierunkach 18 maja 1935 r., gdy dowoziły do Krakowa żałobników uczestniczących w wielkim pogrzebie marszałka Polski Józefa Piłsudskiego na Wawelu. Szacuje się, że w tej uroczystości mogło wziąć udział co najmniej 250 tys. uczestników. Pociągi z kierunków południowego i zachodniego, także ze Skawiny, dojeżdżały jedynie do stacji Kraków Płaszów, Podgórze i Bonarki oraz z tych miejsc odjeżdżały, gdyż Dworzec Główny w Krakowie był przepelniony. Tylko część dodatkowych pociągów dojeżdżała i wyjeżdżała z Krakowa Głównego⁵⁹.

⁵⁸ *Jak się odbędzie pogrzeb Pięty Podhala w Zakopanem?*, IKC nr 135 z 17 V 1931 r., s. 8, [online] <http://old.mbc.malopolska.pl/dlibra/docmetadata?id=66312&from=publication> – 16 XII 2023; *Uroczystości pogrzebowe ś.p. Władysława Orkana*, IKC nr 136 z 18 V 1931 r., s. 7, [online] <http://old.mbc.malopolska.pl/dlibra/docmetadata?id=66313&from=publication> – 16 XII 2023.

⁵⁹ Zob. np. *Organizacja ruchu kolejowego do Krakowa na uroczystości pogrzebowe*, IKC nr 135 z 17 V 1935 r., s. 16, [online] <http://old.mbc.malopolska.pl/dlibra/docmetadata?id=67791&from=publication> – 18 XII 2023.

W latach trzydziestych XX w. nastąpiła elektryfikacja Skawiny. Wówczas również dworzec kolejowy w Skawinie otrzymał oświetlenie elektryczne w miejsce wcześniejszych (istniejących od czasów galicyjskich) lamp naftowych w pomieszczeniach stacyjnych i lamp gazowych na peronach⁶⁰.

Mimo wprowadzenia w Polsce rządów autorytarnych po zamachu majowym 1926 r., kolejarze skawińscy prowadzili ożywioną działalność związkową, kulturalną i gospodarczą. Działała Federacja Kolejowców (Kolejarzy) oraz Gospodarcze Zrzeszenie Kolejowców Krakowskiego Okręgu Dyrekcyjnego, które połączono w 1934 r. z „Rodziną Kolejową”⁶¹. Od 1929 r. funkcjonowało również Zjednoczenie Kolejowców Polskich – stowarzyszenie oficjalnie bezpartyjne, ale zarazem postępujące w duchu rządów sanacyjnych, „państwowotwórcze”. Tych „kolejowców” można było spotkać również w Skawinie⁶².

2. Okres wojny i okupacji niemieckiej

Zapowiedzią zbliżającej się II wojny światowej były wydarzenia z września i października 1938 r., kiedy Czechosłowacja zmuszona była oddać Niemcom Sudety, a Wojsko Polskie wkroczyło na Zaolzie, aby – jak oficjalnie głośzono – położyć kres prześladowaniu przez władze czeskie ludności polskiej zamieszkalej w tym okręgu. Latem tego roku na polecenie Sztabu Głównego Wojska Polskiego odbudowano nieużywaną łącznicę w Kalwarii Zebrzydowskiej, aby łatwiej można było kierować pociągami z transportami wojskowymi od Krakowa przez Skawinę w kierunku Bielska i Cieszyna. Na

⁶⁰ Monografia Skawiny, s. 393-394.

⁶¹ ANKr., Zespół akt Starostwa Grodzkiego Krakowskiego [1854] 1919-1939 (w tym nadzór nad stowarzyszeniami), sygn. 29/218/o, [b. pag.], (dane z 1934 r.).

⁶² ANKr., Zespół akt Urzędu Wojewódzkiego Krakowskiego 1919-1939. Nadzór nad stowarzyszeniami, sygn. 29/206/134, [b. pag.].

stacji kolejowej w Kalwarii Zebrzydowskiej ustawiono pociągi sanitarne. Jak się okazało, te zabiegi nie były wówczas potrzebne, ale łącznica kalwaryjska wykazała swoją przydatność w trzech pierwszych dniach wojny, zarówno dla transportów cywilnych, jak i wojskowych, podążając od Bielska i Wadowic przez Skawinę w kierunku Krakowa i dalej na wschód⁶³.

Kolejarze ze Skawiny oraz z pobliskich stacji i posterunków kolejowych od wielu lat byli przygotowywani na wypadek działań wojennych. Takie działania zintensyfikowano w drugiej połowie lat trzydziestych XX w. Zdecydowana większość czynnych zawodowo kolejarzy uczestniczyła w paramilitarnej organizacji pod nazwą Kolejowe Przysposobienie Wojskowe (KPW), założonej w 1927 r. Dla obszaru Małopolski nadrzędne struktury tej organizacji, na szczeblu władz okręgowych, mieściły się przy DOKP w Krakowie, ściśle współpracowały z administracją wojskową – krakowskim Dowództwem Okręgu Korpusu. W ramach KPW kolejarze pod nadzorem wojskowej kadry oficerskiej i podoficerskiej odbywali ćwiczenia zbliżone do wojskowych z elementami musztry, władania bronią oraz niesienia pierwszej pomocy, przydatne również w codziennym życiu. Wkrótce miało się okazać, że szkolenie w tych organizacjach ułatwiło w znacznym stopniu działalność konspiracyjną podczas okupacji niemieckiej. Formacja obronna kolejarzy miała też własne czasopismo pod nazwą „Kolejowe Przysposobienie Wojskowe” – początkowo miesięcznik, a następnie dwutygodnik⁶⁴. Podobne organizacje paramilitarne były również udziałem pocztowców i leśników. Na wypadek wojny kolej miała zostać zmilitaryzowana, dlatego kolejarze gromadzili zapasy piasku, żwiru, szyn, podkładów kolejowych i innych przedmiotów niezbędnych do utrzymania przejezdności linii kolejowych w warunkach wojennych⁶⁵.

⁶³ A. Nowakowski, *Kolej w Kalwarii Zebrzydowskiej (1888-2023). Z okazji otwarcia linii kolejowej nr 621, czyli łącznicy*, [Albigowa 2023], s. 12, 33.

⁶⁴ Na podstawie czasopisma „Kolejowe Przysposobienie Wojskowe” z lat 30. XX w.

⁶⁵ Zob. A. Nowakowski, *Wrzesień 1939 r. w mieście i okolicy*, [w:] *Wybrane zagadnienia z dziejów Kalwarii Zebrzydowskiej...*, s. 244-245.

Przy stacji skawińskiej działało ognisko KPW. Jak wynika z zachowanych relacji, ognisko to w latach 1933-1934 brało udział w obchodach Święta Niepodległości, które oficjalną rangę święta narodowego uzyskało w 1937 r. W 1933 r. skawińscy kolejarze uczestniczyli w nabożeństwie w miejscowym kościele parafialnym, a w 1934 r. brali udział w akademii w budynku skawińskiego „Sokoła”, podczas której wystąpił chór KPW⁶⁶.

Mimo coraz bardziej napiętej sytuacji międzynarodowej, związanej także z przemieszczeniem się niemieckich dywizji i lotnictwa na Słowację, co stwarzało zagrożenie dla Polski od południa, niemal do końca sierpnia 1939 r. życie mieszkańców Skawiny i okolicznych wsi toczyło się prawie normalnym tokiem. Sporo mieszkańców wspomnianego obszaru brało udział, jak co roku, w kalwaryjskim odpuscie sierpniowym, który według ówczesnych relacji był prawie tak samo tłumny, jak w ubiegłych latach. W kazaniach odpustowych akcentowano kwestię troski o pokojową przyszłość Polski⁶⁷. Resort komunikacji przy aprobacie władz kościelnych odwołał jednak wyjazdy kolejną do Częstochowy na coroczną uroczystość Matki Boskiej Częstochowskiej w dniu 26 sierpnia, w obawie przed wybuchem wojny⁶⁸. Hitler pierwotnie planował rozpocząć wojnę z Polską właśnie w tym dniu, ale nie będąc pewnym postawy Włoch, a przede wszystkim mocarstw zachodnich, ostatecznie przesunął datę uderzenia na Polskę na 1 września 1939 r.⁶⁹

⁶⁶ „Kolejowe Przysposobienie Wojskowe” (dalej: KPW) 1934, R. VI, nr 2, 8; 1935, R. VII, nr 1, s. 14.

⁶⁷ Archiwum Prowincji Ojców Bernardynów w Krakowie. Kronika klasztoru ojców bernardynów w Kalwarii Zebrzydowskiej 1902-1939, sygn. IV-c-3, k. 306.

⁶⁸ *Wstrzymane pielgrzymki do Częstochowy*, IKC nr 236 z 27 VIII 1939 r., s. 21, [online] <http://old.mbc.malopolska.pl/dlibra/docmetadata?id=77472&from=publication-18XII2023>.

⁶⁹ 26 sierpnia 1939 r. miała miejsce tzw. prowokacja jabłonkowska na Zaolziu – do jednego z batalionów Wehrmachtu nie dotarł rozkaz przesunięcia działań wojennych na inny termin.

W trzeciej dekadzie sierpnia 1939 r. nie tylko na kolei, ale również w mieście dało się odczuć przygotowania do możliwej wojny. 27 sierpnia 1949 r., mimo że była to niedziela, setki mieszkańców województwa krakowskiego, a wśród nich mieszkańcy Skawiny, pracowało przy kopaniu prowizorycznych rowów mających służyć jako schrony przeciwlotnicze. Na ten dzień arcybiskup metropolita krakowski Adam Stefan Sapieha z uwagi na zagrożenie Ojczyzny udzielił wiernym dyspensy od obowiązku świętowania tego dnia. Przy kopaniu rowów pracowano również w następnych dniach⁷⁰.

W ostatnich dniach sierpnia 1939 r. na dworcu skawińskim oraz na sąsiednich stacjach i przystankach panował wzmożony ruch. Od 27 sierpnia 1939 r. przez stację zaczęły przejeżdżać pierwsze transporty wojskowe, a następnego dnia resort komunikacji zarządził stan pogotowia wraz z militaryzacją kolei⁷¹. Kiedy 30 sierpnia 1939 r. ukazały się obwieszczenia o zarządzeniu powszechnej mobilizacji, która została opóźniona o jeden dzień ze względu na zabiegi dyplomatyczne państw Zachodu, do koszar zaczęli tłumnie zjeżdżać rezerwiści. Pierwszym dniem mobilizacji był 31 sierpnia. Najwięcej rezerwistów udawało się koleją w kierunku Krakowa, w którym stacjonowały liczne jednostki wojskowe, w tym 5 BK i 20 pp, a przede wszystkim sztab Armii „Kraków”, utworzonej w marcu 1939 r., której zadaniem była obrona południowej flanki Polski. Niektórzy podróżowali również do tarnowskiego 16 pp oraz do stacjonującej w Wadowicach „dwunastki”, czyli 12 pp. W Skawinie, nieopodal linii kolejowej w kierunku Krakowa, miała zgrupowanie 10 BK, a faktycznie Pierwsza Brygada Pancerno-Motorowa, dowodzona przez płk. Stanisława Maczka, późniejszego „pancernego” generała, wyzwoliciela Belgii i Nederlandów⁷². 1 września 1939 r. brygada ruszyła do boju w okolice węzła drogowego koło Chabówki.

⁷⁰ Na podstawie lektury kolejnych numerów IKC z ostatnich dni sierpnia 1939 r.

⁷¹ *Żołnierze żelaznych szlaków. Wspomnienia polskich kolejarzy 1939-1945*, wybór i oprac. J. Gmitruk, K. Komorowski, P. Matusiak, Warszawa 1988, s. 5.

⁷² Monografia Skawiny, s. 41.

W ostatnim dniu pokoju nastąpiła reorganizacja ruchu kolejowego. Zawieszono ruch dalekobieżny, utrzymując tylko ruch lokalny z priorytetem dla potrzeb wojska. Kto zamierzał podróżować koleją i nabyć bilet na przejazd, musiał w kasie okazać zezwolenie od właściwego starosty oraz przedłożyć to zezwolenie organom porządkowym⁷³. W przededniu wybuchu wojny pojawiły się pierwsze pociągi ewakuacyjne, wiozące głównie urzędników państwowych i samorządowych z autonomicznego województwa śląskiego oraz ich rodziny⁷⁴. Na dworcach kolejowych, w tym również w Skawinie, wystawiono kilku- lub kilkunastoosobowe patrole wojskowe, dowodzone zwykle przez podoficerów rezerwy. Pojawiła się również żandarmeria wojskowa. Mieli oni za zadanie utrzymywać porządek na dworcach, wskazywać drogę osobom powołanym do wojska, zapobiegać panice, zwłaszcza w przypadku nalotów. Ponadto na dworcach, także na dworcu skawińskim, dyżurowali harcerze, junacy z PW oraz członkowie PCK z apteczkami, rozdający potrzebującym ciepłe posiłki i napoje. Również część kolejarzy z krakowskiej DOKP, a przede wszystkim ich bliscy, mieli być ewakuowani, oczekiwali więc na pociągi nie tylko na stacjach i przystankach, ale też na rogatkach (przejazdach kolejowych)⁷⁵.

Już pierwszego dnia wojny, 1 września 1939 r., linia kolejowa biegnąca przez Skawinę doznała licznych ataków Luftwaffe. Począwszy od wczesnych godzin rannych, niemieckie bomby spadały na szlak kolejowy od Spytkowic przez Brzeźnicę po Skawinę. Linia kolejowa biegnąca z zachodu na wschód była atakowana ze szczególną zjadliwością, ponieważ jako trasa dwutorowa stanowiła ważny szlak zaopatrzeniowy dla armii, a także miała

⁷³ *Ograniczenia ruchu pasażerskiego*, IKC nr 239 z 30 VIII 1939 r., s. 25, [online] <http://old.mbc.malopolska.pl/dlibra/docmetadata?id=77475&from=publication-16 XII 2023>.

⁷⁴ A. Nowakowski, *Zarys dziejów kolei w Kalwarii Zebrzydowskiej...*, s. 71.

⁷⁵ ANKr., Zespół akt Urzędu Wojewódzkiego Krakowskiego 1918-1939. Sprawy wojskowe, sygn. 29/206/195, [b. pag.]. Zob. także: A. Nowakowski, *Zarys dziejów kolei w Kalwarii Zebrzydowskiej...*, s. 72-73.

znaczenie podczas ewakuacji ludności i sprzętu cywilnego. Na mniejszych stacjach kolejowych, łącznie ze Skawiną, liczba patroli wojskowych nie była wystarczająca, ponieważ nie udało się zmobilizować wszystkich rezerwistów przeznaczonych do ochrony obiektów kolejowych. Brakowało również należytej obrony przeciwlotniczej, zarówno biernej, jak i czynnej, nie licząc dział umieszczonych na pociągach pancernych⁷⁶. W pobliskim Krakowie atakowano okolice dworców pasażerskiego i towarowego, niszcząc lukstordy. W mniejszym stopniu atakowano jednotorową linię kolejową wychodzącą ze Skawiny w kierunku południowym. W godzinach przedpołudniowych przez Skawinę zdążył przejechać ostatni pociąg pasażerski z Zakopanego do Krakowa⁷⁷. W chwili gdy ten pociąg osiągnął Skawinę, niemieckie oddziały docierały już pod Tatry. W tym dniu przez stację przejechał także pociąg ewakuacyjny ze sztabem Rejowej Komendy Uzupełnień z Wadowic. Pasażerowie zdążyli dojechać do Rumunii, gdzie zostali internowani⁷⁸.

27 sierpnia 1939 r. w dywizjonie (odpowiednik batalionu) pociągów pancernych w Niepołomicach zarządzono wyjazd tych pociągów do stacji docelowych. Taką stacją okazała się Skawina, ze względu na jej strategiczne położenie kolejowo-drogowe. W pierwszym dniu wojny ze Skawiny wyruszył pociąg pancerny z 2 Dywizjonu Pancernego, stacjonującego w Niepołomicach. Był to pociąg o nazwie „Pierwszy Marszałek”, któremu nadano nr 51. Wyjechał on ze Skawiny 1 września 1939 r. w samo południe i skierował się najpierw do Makowa Podhalańskiego, a następnie na linię Osielec – Jordanów. W nocy z 1 na 2 września 1939 r. pociąg ów zjechał do Kalwarii Lanckorony, gdzie miał zaplecze gospodarcze, a następnego dnia ponownie wyjechał do Jordanowa. W związku z wycofywaniem się sił polskich

⁷⁶ *Kolejnictwo w polskich przygotowaniach obronnych i kampanii wrześniowej*, t. I, cz. 1: *Opracowania i dokumenty*, red. A. Wesołowski, N. Bujniewicz, Warszawa 2011, s. 84.

⁷⁷ A. Nowakowski, *Zarys dziejów kolei w Kalwarii Zebrzydowskiej...*, s. 74.

⁷⁸ Relacja ppłk. w st. spocz. Franciszka Sękary, byłego komendanta WKU w Wadowicach, zmarłego w 1973 r.

z Podhala pociąg ten powrócił pod koniec drugiego dnia wojny do Skawiny. W nocy z 3 na 4 września 1939 r. na stacji w Skawinie „Pierwszy Marszałek” był obiektem działań ze strony niemieckich dywersantów. Po drobnych naprawach i uzupełnieniu amunicji pociąg oznaczony nr 51 4 września 1939 r. w godzinach porannych został skierowany na patrol do Zatora, do którego nie dotarły jeszcze czołówki Wehrmachtu. W celu zbadania sytuacji na froncie załoga pociągu dotarła do Dworów, wschodniego przedmieścia obecnego Oświęcimia, gdzie stwierdzono obecność Niemców. Należy podkreślić, iż w skład pociągu wchodziły trzy drezyny pancerne, będące lekkimi czołgami, zwanymi tankietkami. Były wyposażone w specjalne podwozie, tzw. prowadnice, i mogły samodzielnie poruszać się po szynach albo w razie potrzeby zjechać z szyn i przemieszczać się w terenie. Wobec stwierdzenia obecności nieprzyjaciela na wschód od centrum Oświęcimia zawrócono i przez Zator i Brzeźnicę udano się do Skawiny. W Skawinie pociąg wspierał obronę artyleryjską i przeciwlotniczą miasta. Wobec przełamania frontu na zachód od Skawiny pociąg odjechał ze skawińskiej stacji 5 września 1939 r. w kierunku wschodnim, a kolejną stacją postojową była Bonarka⁷⁹. „Pierwszy Marszałek” brał udział w walkach do 22 września 1939 r., a następnie na wschodnich Kresach został przejęty przez oddziały sowieckie⁸⁰.

We wsiach w pobliżu Skawiny rozstawiono warty ludności, tzw. strażę obywatelskie, powołane przez lokalne władze. Miały one chronić przed sabotażem linie kolejowe, drogi, mosty i inne ważne obiekty. Były one szczególnie widoczne wzdłuż szlaku kolejowego prowadzącego w kierunku Kalwarii⁸¹.

Sytuacja Skawiny i w okolicach uległa znacznemu pogorszeniu w godzinach popołudniowych i wieczornych w niedzielę 3 września 1939 r. oraz

⁷⁹ P. Sadowski, *Kampania 1939 roku w Brzeźnicy i okolicach*, [w:] *II wojna światowa w gminie Brzeźnica i okolicy*, red. W. Jarguz, Kraków–Brzeźnica 2018, s. 26–29.

⁸⁰ W. Steblik, *Armia „Kraków” 1939*, Warszawa 1989, s. 16 i nn. Zob. również: T. Krawczak, J. Odziemkowski, *Polskie pociągi pancerne w wojnie 1939 roku*, Warszawa 1987, s. 77–80.

⁸¹ A. Nowakowski, *Zarys dziejów kolei w Kalwarii Zebrzydowskiej...*, s. 77.

w dniach następnych, tj. 4 i 5 września 1939 r., kiedy miasto znalazło się na przedpolu frontu. Jeszcze 2 września 1939 r. w godzinach popołudniowych Armia „Kraków” otrzymała od Naczelnego Wodza zgodę na wycofanie się ze Śląska. Ten rozkaz skutkował wzmogoną falą uchodźców, powodującą liczne perturbacje komunikacyjne. Nastąpiło również przełamanie polskiej obrony w lasach pod Pszczyną, a zdziiesiątkowane polskie oddziały 6 DP wykrwawiały się, dochodząc do linii rzeki Soły. W dodatku Niemcy po zajęciu zapory wodnej w Porąbce spiętrzyli wodę w Sole, czym utrudnili działania polskich obrońców. Dziesiątki z nich utonęły w wezbranej rzece. Na południowo-zachodnim odcinku frontu wojska Wehrmachtu dotarły do rzeki Skawy. W tej sytuacji przez Skawinę przebiegały drogi odwrotu dwóch formacji Wojska Polskiego: 6 DP dowodzonej przez gen. bryg. Bernarda Monda i 21 DPG, „bielskiej”, dowodzonej przez gen. bryg. Józefa Kustronia. Generał Kustron jako jeden z czterech ówczesnych generałów Wojska Polskiego poległ w bezpośredniej bitwie z Niemcami, konkretnie pod Oleszycami nad Sanem na Podkarpaciu 16 września 1939 r.⁸² Linia rzeczki Skawinki na przedpolach Skawiny była jedną z linii obrony w ramach działań Armii „Kraków”⁸³.

W niedzielne popołudnie i wieczór 3 września 1939 r. uciekinierzy poruszali się już przeważnie pieszo albo konno, ponieważ linia kolejowa pomiędzy Kalwarią i Skawiną była zablokowana przez liczne pociągi, które na niej utknęły z powodu licznych nalotów, m.in. na stacjach w Radziszowie i Skawinie⁸⁴. Ci, którzy kilka godzin wcześniej ewakuowali się koleją w kierunku wschodnim, zdążyli dotrzeć do Bogumiłowic pod Tarnowem, ale nie mogli kontynuować podróży z powodu zbombardowania mostu kolejowego na Dunajcu. Dramat nastąpił w poniedziałkowy dzień, 4 września 1939 r. Małe grupy żołnierzy pomieszane z cywilami pieszo albo konno

⁸² R. Zieliński, *Dzień coraz krótszy*, Warszawa 1969, s. 91 i nn.

⁸³ W. Steblik, *op. cit.*, s. 132 i nn.

⁸⁴ I. Wielgus, *Garść wspomnień*, Kalwaria Zebrzydowska 1999 (maszynopis; dalej: Wielgus), s. 2-3.

przemierzały Skawinę, ponieważ tego dnia linia kolejowa w kierunku Krakowa została przerwana po zbombardowaniu torów w okolicach Bonarki⁸⁵. W Skawinie na krótko ulokował się sztab łączności podhalańczyków, czyli 21 DPG, przeniesiony najpierw z Wadowic, a następnie z Kalwarii Zebrzydowskiej. Samo dowództwo dywizji z Bielska przeniosło się następnie do dworku położonego na wzgórzu w Mogilanach. W godzinach popołudniowych 5 września 1939 r., dzięki temu, że zostali w porę ostrzeżeni przez obserwatorów z wieży kościoła parafialnego w Skawinie, żołnierze bielskiej dywizji stoczyli z Niemcami kilkugodzinną bitwę w lasu za Skawiną, w pobliżu dzisiejszego przystanku Skawina Zachodnia, czym opóźnili nieco przemarsz niemieckich kolumn w kierunku Krakowa⁸⁶. Wkroczenie Niemców do Skawiny było już tylko kwestią najbliższych godzin.

Armia niemiecka, 44 DP, wkroczyła do Skawiny 6 września 1939 r., czyli w tym samym dniu, w którym nastąpiło wkroczenie Wehrmachtu do Krakowa. Walki opóźniające toczone przez Wojsko Polskie w pobliżu Skawiny w pierwszych dniach września 1939 r. miały wpływ na tempo posuwania się wojsk okupacyjnych w kierunku miasta. Aby odwlec w czasie moment wkroczenia armii niemieckiej do miasta, polscy żołnierze wysadzili mosty na Skawince, w tym strategicznie ważny most kolejowy, pochodzący z 1888 r. Wskutek walk, a także ataków Luftwaffe stacja kolejowa w Skawinie wraz z należącymi do niej urządzeniami uległa poważnemu uszkodzeniu. Naprawa zniszczonej infrastruktury kolejowej w Skawinie i w okolicznych miejscowościach trwała niemal do zimy 1939 r.⁸⁷

Jak wiadomo, poczynawszy od 1934 r., przez Skawinę w kierunku Zakopanego przejeżdżały pociągi obsługiwane przez parowozy serii Okz32, przypisane do trasy zakopiańskiej. W 1939 r. dziewięć maszyn tej serii

⁸⁵ *Wrzesień 1939. Wspomnienia uczniów wadowickiego gimnazjum i liceum*, red. P. Wyrobiec, M. Witkowski, Wadowice 2009, s. 57 i nn.

⁸⁶ P. Sadowski, *op. cit.*, s. 31-32.

⁸⁷ Podobna sytuacja miała miejsce niemal na wszystkich liniach kolejowych południowej Polski.

obsługiwało pociągi ewakuacyjne zmierzające w kierunku południowo-wschodnim, docierające do Lwowa i Stanisławowa. Po 17 września 1939 r., czyli po wkroczeniu armii sowieckiej na wschodnie połacie Rzeczypospolitej, zostały one zagarnięte przez ZSRS i Polska nigdy ich nie odzyskała⁸⁸.

W październiku 1939 r. okupant niemiecki dokonał podziału terytorialnego ziem południowej Polski. Część ziem została włączona bezpośrednio do III Rzeszy, a wschodnie połacie wcielono do nowo utworzonego tworu pod nazwą Generalne Gubernatorstwo (dalej: GG) z siedzibą w Krakowie. Również zarząd kolei uległ podziałowi. Od 9 listopada 1939 r. linia kolejowa biegnąca ze wschodu na zachód przez Skawinę aż po Ryczów należała do Generalnej Dyrekcji Kolei Wschodniej (Generaldirektion der OstBahn) zarządzanej w Krakowie. Stacje i przystanki na zachód od Ryczowa (od Spytkowic po Oświęcim) należały do Dyrekcji Kolei Niemieckich (Regierung Deutsche Bahn) z siedzibą w Opolu⁸⁹. Krakowskiej dyrekcji kolejowej podlegały stacje i przystanki w kierunku południowym, po Stryśzów. Odcinek od Skawiec po Suchą należał już do dyrekcji opolskiej; rzeka Skawa rozgraniczała terytorium Rzeszy od GG. Na odcinkach granicznych na stacjach albo w pociągach przeprowadzano kontrolę celną oraz kontrolę dokumentów tożsamości. Przejściowo, w latach 1942-1944, obowiązywał nawet zakaz przekraczania granicy na Skawie. Kontrola graniczna została zniesiona dopiero pod koniec okupacji, 15 listopada 1944 r.⁹⁰ Za porządek na dworcach, kolejach i szlakach kolejowych odpowiadała niemiecka straż kolejowa (Bahnshutz) oraz dodatkowa formacja policyjna (Bahnshutzpolizei), której połowę składu osobowego stanowili Polacy. Na skawińskim dworcu był również posterunek tej policji⁹¹.

⁸⁸ B. Pokropiński, *Parowozy normalnotorowe produkcji polskiej*, Warszawa 2007, s. 108.

⁸⁹ A. Nowakowski, *Zarys dziejów stacji kolejowej w Spytkowicach...*, s. 24.

⁹⁰ Wielgus, s. 85.

⁹¹ Skawina, s. 41.

Jesienią 1939 r. Niemcy przywieźli koleją do Skawiny licznych Polaków wysiedlonych z Wielkopolski. Na obszarze wcielonym do III Rzeszy okupant utworzył tzw. Kraj Warty w celu szybkiej germanizacji tego obszaru⁹². Aby uniknąć kontroli, a nawet łapanek, rolnicy z okolic Skawiny wsiadali do pociągów i wysiadali z nich na przystankach. Przy powszechnej reglamentacji podstawowych dóbr i obowiązkowych kontyngentach żywności uprawiali oni drobny przemysł, nielegalny z punktu widzenia władz okupacyjnych, sprzedawali swe towary na targach w Skawinie i Krakowie, podróżując tam najtańszą III klasą. W pociągach kursujących na dalszych trasach, zwykle do Zakopanego, wagony wyższych klas, a nawet całe pociągi, dostępne były wyłącznie dla Niemców. Opatrzone były charakterystycznymi tablicami: *Nur für Deutsche*. Udając się do Krakowa, przeciętni mieszkańcy zwykle wysiadali na ówczesnym przystanku Borek Fałęcki (obecnie Kraków Łagiewniki), na którym ryzyko wpadki było dużo mniejsze niż w centrum Krakowa⁹³.

W trudnych warunkach okupacyjnych, przy braku dostępu do podstawowych artykułów oraz drobiazgowej ich reglamentacji ze strony okupanta, mieszkańcy Skawiny, nawet z narażeniem własnego życia, starali się zaradzić tym brakom. Toczyli oni „walkę o węgiel”, który był niedostępny w normalnej sprzedaży. Młodzi ludzie ze Skawiny i okolic wskakiwali do wiozących ten produkt pociągów towarowych. Czynili to zwykle na podjeździe od strony Skawiny przed obecnym przystankiem w Sidzinie, kiedy pociąg zwalniał, mimo iż zwykle był ciągnięty przez dwa parowozy. Wówczas zrzucali węgiel znajdujący się w wagonach na pobocze torów, gdzie czekali okoliczni mieszkańcy. Kilku mężczyzn trudniących się tym procederem zostało zastrzelonych przez policjantów kolejowych⁹⁴.

Wprawdzie przed zimą 1939/1940 usunięto zniszczenia na kolei powstałe wskutek walk we wrześniu 1939 r., jednak osobowy ruch kolejowy

⁹² *Ibidem*, s. 41.

⁹³ A. Nowakowski, *Zarys dziejów kolei w Kalwarii Zebrzydowskiej...*, s. 78-79.

⁹⁴ Skawina, s. 41.

podlegał wielu rygorom. Ze zrozumiałych względów, w tym godzinę policyjną i zakaz wszelkich zgromadzeń, podczas okupacji ustaly wszelkie zbiorowe wyjazdy mieszkańców Skawiny i pobliskich okolic na tradycyjne dróżki do Kalwarii Zebrzydowskiej. Oficjalnie w GG pielgrzymki zostały zabronione w grudniu 1940 r.⁹⁵ W celach religijnych można było podróżować indywidualnie, chociaż zdarzały się przypadki, że patrole niemieckie, prawdopodobnie złożone z katolików, głównie pochodzących z Bawarii, tolerowały obecność niewielkich grup pątników wokół kalwaryjskiego klasztoru. Wśród nielicznych kalwaryjskich pielgrzymów były przeważnie osoby zamieszkałe na terenie GG⁹⁶.

Tabela 7. Ruch pociągów pasażerskich ze Skawiny na południe w okresie GG (lata 1941-1944)

Lata	Liczba par pociągów
1941	8
1942	9 (1)
1944	9 (2)

Źródło: Rozkłady jazdy w GG lato 1941, 1942, 1944, [online] <https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=rjp&ud=50> – 29 XII 2023.

Jak wynika z zestawienia w tabeli 7, liczba pociągów ze Skawiny w kierunku Podhala w okresie okupacji niemieckiej była stabilna i utrzymywała się na poziomie nieco niższym niż przed wojną. Kursowały jedynie pociągi z wagonami klas II i III. Wagony I klasy zarezerwowane były wyłącznie dla wyższych urzędników władz okupacyjnych. W tabeli ujęto pociągi

⁹⁵ *Ibidem*, s. 106.

⁹⁶ I. Opyrchal, *Dzieje Kalwarii Zebrzydowskiej w czasie okupacji hitlerowskiej (1939-1945)*. Praca magisterska napisana pod kierunkiem ks. prof. dr. hab. Jana Związka w Papieskiej Akademii Teologicznej, Kraków 1999, s. 79. Zob. ponadto: A. Kluska, *Kalwaryjscy przewodnicy*, Kraków 2017, s. 290.

Fot. 7. Żołnierze niemieccy na tle budynku dworca w Skawinie podczas okupacji

Źródło: Własność Towarzystwa Przyjaciół Skawiny



planowo zatrzymujące się w Skawinie; w nawiasach podano liczbę pociągów sezonowych.

Ogółem w związku z obostrzeniami w przemieszczaniu się ludności ruch kolejowy w Skawinie we wszystkich kierunkach był dużo mniejszy niż przed 1939 r. Po ataku III Rzeszy na ZSRS, który nastąpił 22 czerwca 1941 r., wprowadzono obowiązek posiadania przepustek na przejazd koleją, które miały być wydawane „tylko z ważnej przyczyny”. Mieszkańcom Skawiny przepustki wydawał niemiecki komisarz miasta (Stadtkomissar)⁹⁷. W kierunku wschód-zachód przez Skawinę przejeżdżały wówczas zwykle trzy pary pociągów pasażerskich na dobę. Wyjątkowo w latach 1940-1941 par było pięć. W dalszych latach okupacyjnych, począwszy od lat 1942-1943, okupant zredukował do minimum liczbę pociągów pasażerskich, chcąc zapewne udrożnić szlak dla transportów towarowych, łącznie z transportami więźniów do obozów zagłady Auschwitz-Birkenau⁹⁸. Z Krakowa do

⁹⁷ Wielgus, s. 28-29.

⁹⁸ A. Nowakowski, *Zarys dziejów stacji kolejowej w Spytkowicach...*, s. 26-27.

Zakopanego nadal kursowały dwie z ocalałych we wrześniu 1939 r. luksorped, jako pociągi ekspresowe (Sonderzüge), ale korzystali z nich wyłącznie Niemcy dygnitarze i ich rodziny. Obie maszyny zostały ostatecznie wycofane z eksploatacji w latach pięćdziesiątych XX w. i nie dotrwały do naszych czasów⁹⁹.

W 1941 r. dyrekcja Kolei Wschodnich (OstBahn) w Krakowie wprowadziła przystanek w Zelczynie, istniejący do dziś, a ze względu na narastający ruch towarowy, w tym przewozy więźniów z Polski i innych podbitych krajów europejskich do obozu zagłady Auschwitz, następnie Birkenau, dodano również posterunek odstępowy w Borku Szlacheckim. Posterunek regulował ruch kolejowy w czasach, kiedy nie znano i nie stosowano blokady samoczynnej; został zlikwidowany w 1946 r.¹⁰⁰

Obecna linia kolejowa nr 94 podczas okupacji niemieckiej okryła się niesławą. Jak wspomniano, poczynawszy od połowy 1940 r. niemal do przełomu 1944/1945, dniem i nocą wożono nią do obozów zagłady Auschwitz-Birkenau dziesiątki tysięcy obywateli podbitych krajów Europy. Początkowo byli to głównie Polacy, po 22 czerwca 1941 r. jeńcy sowieccy, a następnie przeważnie Żydzi, Romowie i przedstawiciele innych nacji. Przewozy odbywały się w nieludzkich warunkach, w zakratowanych wagonach bydlęcych. Odnotowano przypadki prób udzielania więźniom pomocy żywnościowej i medycznej, a przynajmniej starano się przekazać zwykłą pitną wodę. Co najmniej od połowy okresu okupacyjnego do prowadzenia tych pociągów używano silnych niemieckich lokomotyw wojennych (Kriegslokomotive) serii BR52, oznaczonych po wojnie w Polsce jako Ty2 oraz Ty42¹⁰¹.

⁹⁹ L. Mażan, *op. cit.*, s. 123-126. Po II wojnie światowej dwie ocalałe luksorpedy kursowały jako pociągi pracownicze w obrębie krakowskiego węzła kolejowego oraz między Trzebiną a Sierszą.

¹⁰⁰ Dane PKP PLK SA.

¹⁰¹ Parowozy serii Ty42 po II wojnie światowej znalazły się głównie na stanie DOKP Katowice.

W Skawinie, podobnie jak w innych miastach Małopolski, od czasów zaboru austriackiego zamieszkiwała ludność żydowska. Według danych statystycznych pochodzących z 1939 r. diaspora żydowska w Skawinie liczyła około 500 osób na ogólną liczbę 4500 mieszkańców (stanowiło to 11% populacji miasta)¹⁰². Podobne proporcje narodowościowe występowały również w innych miastach zachodniej Małopolski, w tym np. w Kalwarii Zebrzydowskiej. W lecie 1940 r. do Skawiny przesiedlono 500 Żydów z Krakowa¹⁰³. Podczas okupacji niemieckiej skawińscy Żydzi zostali zamknięci w getcie. Zachował się dokument podpisany na żądanie władz okupacyjnych przez ówczesnego burmistrza, datowany 17 marca 1941 r., ograniczający możliwość zamieszkania i poruszania się Żydów skawińskich tylko do wyznaczonych ulic¹⁰⁴. Taka praktyka była powszechnie stosowana w całym GG.

W ramach przygotowań do zbiorowej wywózki Żydów ze Skawiny około 25 sierpnia 1942 r. do miasta zwieziono i zapędzono wyznawców religii mojżeszowej z okolicznych podkrakowskich miejscowości: Kalwarii Zebrzydowskiej, Krzeszowic, Myślenic oraz z pobliskich terenów wiejskich. Zebrano łącznie 3000 osób. W przeddzień planowanej akcji, 28 sierpnia 1942 r., wydano zarządzenie, w którym zabroniono Polakom pokazywania się na ulicach następnego dnia pod groźbą kary śmierci. W dniu wywózki, 29 sierpnia 1942 r., a była wtedy niedziela, Niemcy otoczyli miasto potrójnym kordonem posterunków. Przed wpędzeniem Żydów do podstawionych wagonów zostali oni poddani ćwiczeniom gimnastycznym. Ci spośród nich, którzy nie byli w stanie wykonać tych ćwiczeń, jako niezdolni do transportu zostali załadowani na ciężarówki, które skierowały się do pobliskiego lasu. Tam zostali rozstrzelani i pochowani w przygotowanych mogiłach.

¹⁰² J. Zinkow, *op. cit.*, s. 132-133.

¹⁰³ J. Prochowicz, *Żydzi skawińscy*, Skawina 2000, s. 79.

¹⁰⁴ ANKr., Akta miasta Skawiny. Biuletyny informacyjne dla wójtów w sprawie sytuacji politycznej, sprawy Żydów w Skawinie 1941-1942, sygn. 29/114/84, k. 17.

Zdrowych Żydów obojga płci wtłoczono do 40 bydłych wagonów, bijąc ich przy wsiadaniu pałkami, a także szczując psami. Wagony zaplombowano; wewnątrz znajdowała się słoma posypana wapnem „dla dezynfekcji”. Około północy transport ruszył ze skawińskiego dworca kolejowego do obozu zagłady w Bełżcu na Roztoczu, odległym o ponad 200 km na wschód od Skawiny. W tym pociągu znajdowali się, o czym wspomniano, również kalwaryjscy Żydzi. Z tego transportu ocalała jedynie pewna Żydówka¹⁰⁵. Część osób narodowości żydowskiej ze Skawiny została wywieziona do obozów Auschwitz-Birkenau albo do pobliskiego Płaszowa. Podobnie jak w przypadku transportu do Bełżca, pozostałych Żydów niezdolnych do transportu kolejowego choćby z powodu podeszłego wieku, ułomności czy choroby Niemcy rozstrzeliwali w pobliskich lasach¹⁰⁶. Spośród skawińskich „starszych braci” tylko nieliczni przeżyli wywózkę w 1942 r., ukrywając się w starannie zamaskowanych kryjówkach. Jeden z nich, Dawid Gross, został rozpoznany i zastrzelony przez okupanta dopiero w połowie grudnia 1944 r. Przejściowo mieszkał i pracował w domu kolejowym zasiedlonym przez żandarmów niemieckich przy ul. Kilińskiego¹⁰⁷.

Podczas okupacji na terenie GG, w tym w Skawinie, Polacy mogli pracować na kolei nawet jako dyżurni ruchu, pod warunkiem zdania odpowiednich egzaminów. Wyższe stanowiska kolejowe były zastrzeżone dla Niemców. Zwykle po zdanym egzaminie kandydat na dyżurnego ruchu czy kancelistę otrzymywał certyfikat z adnotacją, iż może pełnić służbę – w zależności od warunków – nie tylko w Skawinie, lecz również na pobliskich, wymienionych z nazwy, stacjach¹⁰⁸.

¹⁰⁵ Zob. K. Iwańska, *Dzieje i kultura Żydów w Wadowicach w latach 1864-1945*, Kraków 2016, s. 319-320; eadem, *Diaspora żydowska w Kalwarii Zebrzydowskiej od XVIII wieku do II wojny światowej*, [w:] *Miscellanea historico-regionalia Galiciensia. In memoriam Doctoris Gustaw Studnicki*, red. A. Nowakowski, Wadowice 2000, s. 24.

¹⁰⁶ Skawina, s. 40-41.

¹⁰⁷ J. Prochowicz, *op. cit.*, s. 22 i nn.

¹⁰⁸ Wielgus, s. 63-64, 67.

Młodzi Polacy, aby uniknąć wywózki na przymusowe roboty w głąb Rzeszy, zaciągali się do służby w batalionach budowlanych (Baudienst). Bataliony pracowały głównie przy bieżącej naprawie ważniejszej dla Niemców, strategicznej linii kolejowej z Krakowa Płaszowa przez Skawinę w kierunku Oświęcimia, zwłaszcza na odcinku Skawina – Spytkowice. Wykonywano proste prace fizyczne przy torach pod nadzorem niemieckich torowców, ponieważ wówczas nie znano jeszcze maszyn torowych. Główną bazą dla batalionów była Brzeźnica. Polacy junacy byli wprawdzie skoszarowani, jednak o ile nie otrzymali kar dyscyplinarnych, byli zwykle zwalniani na niedzielę, by odwiedzić swoje rodziny. Za pracę otrzymywali skromne wynagrodzenie¹⁰⁹.

Już w 1940 r. władze okupacyjne doszły do przekonania, że obecna linia kolejowa nr 97 może mieć znaczenie strategiczne – może umożliwić szybki dojazd do Protektoratu Czech i Moraw, i dalej na południe. Stąd już od maja 1940 r. zaczęły się na niej pojawiać transporty wojskowe. W połowie okresu okupacyjnego, od 1942 r., w obawie przed ofensywą sowiecką w kierunku zachodnim, Niemcy postanowili rozbudować tory stacyjne na jednotorowej linii kolejowej na stacjach na południe od Skawiny, aby w przypadku mijania się pociągów mogły one pomieścić długie składy towarowe – najpierw do 100 osi (50 wagonów), a pod koniec okupacji, w 1944 r., do 200 osi (100 wagonów).

W ten sposób zaledwie w ciągu dwóch miesięcy rozbudowano stację w Radziszowie oraz pozostałe stacje w kierunku południowym, a wydłużony tor istnieje do dziś¹¹⁰. W zimie 1941 r. rozpoczęto przygotowania do wymiany

¹⁰⁹ Na podstawie relacji Edwarda Oleksego z Pustkowa koło Dębicy, junaka w batalionach budowlanych, zdanej autorowi około 1980 r.; W. Jarguz, *Obóz niemieckiej Służby Budowlanej (Baudienst) w Brzeźnicy*, [w:] *II wojna światowa w gminie Brzeźnica i okolicy*, red. W. Jarguz, Brzeźnica 2018, s. 267-297.

¹¹⁰ Wielgus, s. 28-29. Zob. też: A. Nowakowski, *Rozwój układu komunikacyjnego na obszarze Kalwarii Zebrzydowskiej*, [w:] *Wybrane zagadnienia z dziejów Kalwarii Zebrzydowskiej...*, s. 125.

szyn na tej linii na trwalsze, przystosowane do ruchu ciężkich pociągów, oznaczonych symbolem S-20. Równocześnie na stacjach i wzdłuż torów pojawiły się materiały pomocnicze, śruby do szyn, podkłady i podsypka. Po zakończeniu remontu zamierzano podnieść tonaż i prędkość pociągów. Kolejarze Polacy na polecenie władz państwa podziemnego sabotowali, jak tylko mogli, tę inwestycję, ukrywając środki potrzebne do remontu. Konspiracyjne komórki kolejowe działały również w Skawinie¹¹¹. Latem 1944 r. Niemcy wywieźli wymienione materiały do Rzeszy, zbudowano też dla parowozów towarowych Ty2 parowozownię w Chabówce, istniejącą nadal jako Skansen Taboru Kolejowego. Stacjonujące w niej parowozy miały pewną zaletę: były uniwersalne – mogły poruszać się po liniach kolejowych o słabym podtorzu. Niemcy chcieli wykorzystać linię kolejową (Skawina – Sucha Beskidzka – Żywiec) jako linię rezerwową na wypadek nieprzejezdnych głównych magistrali kolejowych wpisującą się w ciąg dawnej austriackiej linii transversalnej, prowadzącej przez Żywiec i Zwardoń, do Czech, Moraw i Austrii, dogodniej dla przeprowadzenia ewakuacji ciężkiego sprzętu wojskowego w przypadku odwrotu¹¹².

5 sierpnia 1944 r., wobec postępów armii sowieckiej, Niemcy w GG zarządzili przymusowe kopanie okopów oraz budowę schronów i umocnień. Obawiali się rozszerzenia operacji „Burza” na inne okupowane przez nich tereny. Do pracy zmuszono wszystkich mężczyzn w wieku od 14. do 65. roku życia. Następnego dnia okupant przystąpił do wykonania tego zarządzenia. Pociągami zwożono mężczyzn w wyznaczone miejsca. Podczas całodzienniej, wyczerpującej fizycznie pracy przymusowi robotnicy otrzymywali jedynie skromny posiłek, nierekompensujący włożonego wysiłku. Po zakończonej dniówce mężczyzn ponownie odwożono do wyznaczonych stacji, w tym do Skawiny¹¹³.

¹¹¹ *Żołnierze żelaznych szlaków...*, s. 9-14 (w szczególności wspomnienia C. Łyżaka, s. 506-507).

¹¹² Wielgus, s. 74, 80-81.

¹¹³ *Ibidem*, s. 84.

Począwszy od 1941 r., na szlaku kolejowym prowadzącym ze Skawiny na południe dochodziło do działań polskiej partyzantki. W październiku tegoż roku oddział Batalionów Chłopskich (dalej: BCh.) pod dowództwem Stanisława Godawy, ps. Kawa, doprowadził do wykolejenia niemieckiego pociągu urlopowego (Urlaubzug) między Rzozowem a Radziszowem. 16 września 1944 r. oddział partyzancki o nazwie „setka-part.”, będący częścią 12 pp AK, przeprowadził udaną akcję bojową na stacji kolejowej w Radziszowie. Partyzanci podnieśli fałszywy alarm o rzekomym napadzie na stację kolejową w Leńczach, a kiedy Niemcy udali się do Leńcz, partyzanci rozbili policjantów kolejowych w Radziszowie, zabierając im trzy karabiny, kilka pistoletów i sporo amunicji. 2 października 1944 r. grupa dywersyjna oddziału Gwardii Ludowej (dalej: GL) im. Ludwika Waryńskiego wysadziła pociąg wojskowy między Wolą Radziszowską i Leńczami. Wówczas wykoleiła się lokomotywa i 35 wagonów; około 200 żołnierzy niemieckich zostało zabitych bądź rannych, a zniszczeniu uległy cztery czołgi, kilka samochodów oraz dział artylerii przeciwlotniczej przewożonych tym pociągiem¹¹⁴. W latach 1943-1944 AK w Skawinie i okolicach przygotowywała się do ogólnopolskiej operacji „Burza”, w ramach której planowano również opanowanie miejscowej stacji kolejowej ze względu na liczne transporty wojskowe przejeżdżające przez miasto. W toku przygotowania do tej akcji, do której ostatecznie nie doszło, wykradano z transportów wojskowych broń, amunicję i inne wyposażenie o charakterze wojskowym¹¹⁵.

Późną jesienią 1944 r. na szlaku kolejowym Skawina – Kalwaria, głównie między Skawiną i Radziszowem, miały miejsce kolejne działania partyzanckie, polegające głównie na wysadzaniu mostów i przepustów¹¹⁶. Po jednej z takich akcji 24 listopada 1944 r. został wstrzymany ruch pociągów. Jeden z pasażerskich pociągów przyspieszonych, pełen Polaków, relacji

¹¹⁴ J. Zinkow, *op. cit.*, s. 241, 262, 306.

¹¹⁵ P. Mardyla, *Opór społeczny i konspiracja proveniencji narodowej na terenie Skawiny w latach 1945-1956*, Kraków 2017, s. 20 i nn.

¹¹⁶ M. Niechaj, J. Niechaj, *op. cit.*, s. 64.

Zakopane – Kraków został wówczas skierowany drogą okrężną z Kalwarii przez Wadowice i Spytkowice do Skawiny. W pobliżu obecnego przystanku kolejowego wraz z mijanką w Barwałdzie Średnim w gminie Kalwarii Zebrzydowskiej na przysiółku Filkówka pociąg ów zderzył się czołowo z pociągiem jadącym od strony Wadowic, wiozącym żołnierzy Wehrmachtu. Wskutek tego zderzenia zginęło co najmniej 60 osób, a 130 odniosło ciężkie obrażenia, często skutkujące trwałym inwalidztwem. Tę katastrofę uważa się za jedną z największych katastrof w historii polskiego kolejnictwa¹¹⁷.

Począwszy od połowy października 1944 r., przez Skawinę głównie w kierunku Kalwarii zaczęły jeden za drugim przejeżdżać pociągi wypełnione osobami przymusowo przesiedlonymi do GG z Warszawy i okolic stolicy po upadku powstania warszawskiego. Osoby te, uprzednio przetrzymywane przez wiele dni w ośrodkach filtracyjnych, głównie w Pruszkowie pod Warszawą, często pozbawione napojów i pożywienia, podróżowały w bydłących wagonach pod liczną i uzbrojoną eskortą. Warszawiacy musieli zasiedlać wsie położone między wymienionymi miastami wedle wskazań władz okupacyjnych¹¹⁸.

W nocy z 30 na 31 grudnia 1944 r. partyzantka AK wysadziła kratownicowy most kolejowy na rzece Skawie, zbudowany w 1884 r., w pobliżu stacji kolejowej w Skawcach, chcąc w ten sposób uniemożliwić wyjazd dygnitarzy niemieckich oraz ich rodzin na sylwestrowo-noworoczny wypoczynek w Tatry i na Podhale. W ten sposób przerwana została bezpośrednia komunikacja kolejowa z Krakowa i Skawiny w kierunku Zakopanego. Most został odbudowany w styczniu 1945 r., tuż przed wkroczeniem Armii Czerwonej¹¹⁹.

¹¹⁷ Zob. A. Nowakowski, *Tragedia barwałdzka 24 listopada 1944 roku. Relacje naocznych świadków*, Wadowice 2020, s. 18-33.

¹¹⁸ Wielgus, s. 86.

¹¹⁹ A. Matuszczyk, *Beskid Średni. Pasma Koskowej Góry, Pasma Pewelskie, Żurawnica, Solniska, Lasek*, Wadowice 2003, s. 45.

Wielka ofensywa Armii Czerwonej ruszyła spod Dębicy na zachód 12 stycznia 1945 r. Wskutek nalotów sowieckich bombowców, począwszy od 13-14 stycznia 1945 r., linia kolejowa w kierunku Krakowa była nieprzejezdna. Walki o Skawinę rozpoczęły się 17 stycznia 1945 r. Między 17 a 20 stycznia, korzystając ze sprzyjającej pogody, lotnictwo sowieckie intensywnie bombardowało stację kolejową w Skawinie ze względu na znajdujące się tam transporty wojsk niemieckich. Równocześnie na całej długości atakowano linię kolejową biegnącą od Skawiny do Oświęcimia¹²⁰. Do miasta wojska sowieckie – żołnierze 60 Armii I Frontu Ukraińskiego Armii Czerwonej – dotarli rankiem 23 stycznia 1945 r., zastając zniszczony w znacznym stopniu budynek stacyjny oraz wysadzone mosty na Skawince¹²¹. Było to pięć dni po wejściu wojsk sowieckich do Krakowa, ale Skawina leżała nieco na uboczu głównych walk, które toczyły się na osi: Swoszowice – Mogilany – Krzywaczka – Kalwaria. Następnie nadeszły długie miesiące żmudnej odbudowy infrastruktury kolejowej. Most kolejowy na Skawince w kierunku Oświęcimia i Suchej odbudowano dopiero po kilku miesiącach¹²².

¹²⁰ P. Sadowski, *Działania wojenne na terenie gminy Brzeźnica w styczniu 1945 roku*, [w:] *II wojna światowa w gminie Brzeźnica...*, s. 54-58.

¹²¹ Monografia Skawiny, s. 61.

¹²² Większość mostów i wiaduktów kolejowych w południowej Polsce odbudowano już w 1945 r., a niektóre z nich w 1946 r.

ROZDZIAŁ III

Ruch kolejowy w Skawinie i w pobliżu miasta w okresie Polski Ludowej (1945-1989)

1. Powojenna odbudowa i rozbudowa infrastruktury kolejowej (1946-1969)

Po wkroczeniu Armii Czerwonej do Skawiny podjęto odbudowę dworca i szlaków kolejowych w pobliżu miasta. W pierwszej kolejności w marcu 1945 r. udrożniono linię kolejową prowadzącą ze Skawiny do Krakowa Płaszowa. Wówczas od Płaszowa do Krakowa Głównego tory wciąż miały szerokie rozmiary, jak w ZSRS¹²³. Na początku 1945 r. obecne linie nr 94 i 97 przechodzące przez Skawinę, w odróżnieniu od magistrali biegnącej od Medyki i Przemyśla przez Kraków na zachód, nie zostały przekute w linie szerokotorowe dla potrzeb ofensywy Armii Czerwonej. Niemniej jednak również po tych liniach kursowały eszelony armii sowieckiej. Mieszkańcy Woli Radziszowskiej wspominają, jak z początkiem lata 1945 r. przez wieś przejeżdżały kolejne pociągi Armii Czerwonej, kierujące się na wschód, ze sprzętem wojskowym wycofanym z frontu oraz ze zdobyczami wojennymi i jeńcami niemieckimi¹²⁴. Jeńcy ci kierowani byli do obozów położonych głównie na Syberii. Zostali oni zwolnieni w 1955 r. na mocy porozumienia

¹²³ Monografia Skawiny, s. 394.

¹²⁴ Wola Radziszowska. *Moja rodzinna wieś*, red. J. Kracik et al., Skawina 2007, s. 23.

zawartego między sowieckim przywódcą Nikitą Siergiejewiczem Chruszczowem a kanclerzem Niemiec Zachodnich Konradem Adenauerem.

W pierwszym okresie powojennym, zwłaszcza w 1947 r., przez Skawinę przejściowo przejeżdżały pociągi dalekobieżne z Krakowa do Poznania i Gdyni. Ze Skawiny jechały one przez Spytkowice i Oświęcim w kierunku Katowic, zatrzymując się na wymienionych stacjach¹²⁵. Na podstawie rozkładowych czasów przejazdów można wnioskować, iż prędkość pociągów na linii kolejowej na zachód od Skawiny wskutek zniszczeń wojennych była niższa niż 60 km/h i mogła wynosić najwyżej 40 km/h. Pociągi te nie kursowały wprost z Krakowa do Katowic, ponieważ linia katowicka była jeszcze wówczas linią szerokotorową i nie zdążono jej przystosować do ruchu normalnotorowego.

Wzmoczona ze względów polityczno-propagandowych industrializacja kraju, w tym Krakowa, Nowej Huty i samej Skawiny, widoczna była również na przystankach położonych na zachód od Skawiny. W owym czasie na przystanku kolejowym w Jaśkowicach istniała mała poczekalnia z kasą biletową, zwana przez mieszkańców „budką”. Była jednym z najważniejszych obiektów we wsi. Zdarzało się, że na pociągi dowożące okoliczną ludność do pracy i szkół oczekiwało ponad 100 pasażerów. Nawet o godz. 2.00 albo 3.00 w nocy można było na tym przystanku spotkać osoby podróżujące w dalszych kierunkach, np. do Oświęcimia. Niektóre z nich dojeżdżały do przystanku rowerami, a w późniejszym okresie również motocyklami. Z przystanku kolejowego w Jaśkowicach oprócz mieszkańców wsi korzystali ponadto mieszkańcy Bęczyna, Brzezinki, Paszkówki (Pobiedru), Pozowic i Trzeboła, a także miejscowości leżących na przeciwległym brzegu Wisły: Czernichowa, Kłokoczyna, Przegini oraz Zagacia. „Zawieszanie” przeprawiali się przez Wisłę promem albo łódkami. Można stwierdzić, że przystanek w Jaśkowicach integrował ludność nie tylko powiatu krakowskiego, ale

¹²⁵ Rozkład jazdy pociągów lato 1947, tab. 50, [online] www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=rjp&ud=50 – 21 XII 2023.

również wschodnich skrawków powiatu wadowickiego. Podobna co w Jaśkowicach sytuacja występowała wówczas na stacji kolejowej w Wielkich Drogach oraz na przystanku w Zelczynie¹²⁶.

W 1946 r. powstał przystanek w Sidzinie, będącej wówczas odrębną wioską. W 1973 r. Sidzina włączona została do gminy miejskiej Krakowa, a obecnie przystanek nosi oficjalną nazwę Kraków Sidzina. W celu ułatwienia pracownikom dotarcia do pracy oraz dowozu węgla do elektrowni w Skawinie w 1951 r. otwarta została stacja kolejowa Podbory Skawińskie, istniejąca do dziś wraz z bocznicą prowadzącą do elektrowni. Przez kilka dziesięcioleci własnością skawińskiej elektrowni był ciężki parowóz towarowy serii Ty51, ostatni parowóz tego typu produkowany w Polsce, którego zadaniem było formowanie składów wagonów, dostarczenie ich na stację w Podborach oraz ponowny przewóz, już załadowanych węglem, do elektrowni¹²⁷. Trzy lata później, w 1954 r., w pobliżu elektrowni, huty aluminium oraz osiedla pracowniczego stanął przystanek Skawina Zachodnia¹²⁸. Zbudowano również bocznice służące do przewozu towarów koleją wprost do skawińskich zakładów pracy.

Ruch kolejowy na linii „równoleżnikowej” przechodzącej przez Skawinę rósł z roku na rok, z bezwzględny priorytetem dla ruchu towarowego. Pociągi towarowe obsługiwane były przeważnie przez parowozy serii Ty2 i Ty45 stacjonujące w piaszowskiej parowozowni. W pierwszym okresie powojennym były to również parowozy serii Ty42, budowane według niemieckiej dokumentacji w fabrykach w Chrzanowie i Poznaniu¹²⁹. Teoretycznie parowozy serii Ty2 i Ty42 wszędzie tam, gdzie było to dozwolone,

¹²⁶ *Jaśkowice, op. cit.*, s. 143, 161-162.

¹²⁷ Parowozy serii Ty51 w stanie wygaszonym do 1988 r. stanowiły rezerwę strategiczną dla potrzeb wojska i były ustawione w Zajezierzu za Dęblinem w lubelskiej DOKP.

¹²⁸ Dane PKP PLK SA.

¹²⁹ Początkowo parowozy serii Ty42 wykorzystywane były w krakowskiej DOKP, a następnie skoncentrowane w DOKP Katowice (informacja uzyskana od Romana Garbacika z Krakowa, 2 I 2024).

mogły osiągnąć maksymalną prędkość 80 km/h, a parowóz serii Ty45 – 75 km/h¹³⁰. Ze Wschodu, z byłego ZSRS (z terenu dzisiejszej Ukrainy), z okolic Krzywego Rogu wożono przez Skawinę rudę żelaza dla śląskich hut, ponieważ szlak kolejowy Kraków – Katowice był przeznaczony głównie dla ruchu pasażerskiego. Ze Śląska wywożono w kierunku wschodnim do ZSRS polski węgiel; przebiegało to na niekorzystnych warunkach dla strony polskiej, na zasadzie wymiany barterowej, czyli towar za towar. Za przystankiem w Sidzinie (obecnie Kraków Sidzina) uruchomiono na obu torach posterunek odstępowy między Skawiną a Swoszowicami, aby zwiększyć przepustowość szlaku¹³¹.

Równoległe z industrializacją okolic Krakowa, budową Nowej Huty, a także uprzemysłowieniem samej Skawiny wzrastał ruch pasażerski na linii kolejowej z Krakowa Płaszowa przez Skawinę do Spytkowic i Oświęcimia. Tutaj głównymi klientami kolei pozostali pracownicy dojeżdżający do pracy, a w dalszej kolejności rolnicy, uczniowie i studenci. Począwszy od lat pięćdziesiątych niemal do końca poprzedniego ustroju w 1989 r., liczba połączeń w dni robocze wynosiła po kilkanaście par na dobę. Były to zarówno pełne relacje Kraków Płaszów – Oświęcim, jak i Skawina – Oświęcim. Liczba połączeń nieco zmalała, kiedy na mocy porozumień społecznych z sierpnia 1980 r., począwszy od 1981 r., wprowadzono wolne soboty, zamiast poprzednich roboczych, zwanych „angielskimi”, ze względu na sześciogodzinny cykl pracy w tych dniach. Do połowy lat sześćdziesiątych XX w. połączenia te obsługiwała trakcja parowa, a następnie do momentu elektryfikacji linii w latach 1970-1971 trakcja parowa i spalinowa. Pojawiały się parowozy serii Ty2, rzadziej Ty45 z płaszowskiej parowozowni, a także suskie Tkt48. Według zachowanego obiegu lokomotyw i składów z 1962 r.

¹³⁰ Ze względów praktycznych przy układaniu rozkładu jazdy pociągów pasażerskich z przewidzianą obsługą Ty2 zakładano maksymalną prędkość 70 km/h.

¹³¹ W pobliżu tego posterunku była czynna bocznica w kierunku Kobierzyna, uruchomiona około 1932 r., a zamknięta około 1980 r.

do Skawiny z kierunku Oświęcimia docierały z pociągami pasażerskimi również wysłużone parowozy serii Ok1 z Trzebini i serii Ok127 z Oświęcimia. Przejściowo w połowie lat sześćdziesiątych XX w. do Skawiny od Oświęcimia dojeżdżały składy piętrowe, zwane „bipami”, produkowane w byłej NRD, obsługiwane przez parowozy serii Ok22 z Czechowicz-Dziedzic¹³². W 1965 r. przez kilka miesięcy kursowały nawet pociągi obsługiwane przez nowoczesne parowozy serii Ol49, tymczasowo przydzielone do Płaszowa, przystosowane do prowadzenia lekkich składów na liniach nizinnych, mogące rozwijać prędkość do 100 km/h¹³³. W ostatnich latach przed elektryfikacją coraz częściej pojawiały się pociągi obsługiwane przez podwójne wagony motorowe serii SN61 produkcji węgierskiej z krakowskiej lokomotywni¹³⁴, ze zwykłymi wagonami, a także – przynajmniej w ciepłej porze roku – lokomotywy spalinowe serii SM42, bez systemu grzewczego, również stacjonujące w Płaszowie, a produkowane w chrzanowskim Fabloku.

Jak wynika z zestawienia w tabeli 8, w okresie przed całkowitą elektryfikacją skawińskiej kolei aż sześć parowozowni obsługiwało ruch kolejowy w rejonie Skawiny: cztery z krakowskiej DOKP i dwie z katowickiej DOKP. Największy udział w ruchu pasażerskim miała parowozownia suska, obsługująca cały ruch pasażerski w kierunku Suchoj Beskidzkiej i Zakopanego (niekiedy również do Oświęcimia); w ruchu towarowym odznaczała się parowozownia płaszowska.

¹³² Obieg składów DOKP Katowice za 1962 r., s. 156-159 (własność Romana Garbarcika).

¹³³ Do 1964 r. parowozy tej serii stacjonowały w Rzeszowie i obsługiwały ruch pasażerski na obecnej linii kolejowej nr 91 (Kraków – Medyka). Po elektryfikacji tej linii sześć parowozów serii Ol49 przeniesiono najpierw do Jasła, a następnie na krótko do Płaszowa. Stamtąd trafiły do Rozwadowa, żywot zakończyły w Przeworsku w 1991 r. Jedną z tych maszyn, Ol49-100, znajduje się w stanie nieczynnym w skansenie w Chabówce.

¹³⁴ Owe wagony motorowe SN61, rozwijające maksymalną prędkość 105 km/h, prowadziły wówczas ekspres „Krakus” z Krakowa do Warszawy oraz inne ekspresy. Do dziś zachowały się dwa egzemplarze tej serii, jeden w skansenie kolejowym w Chabówce, drugi w Choszczynie (woj. zachodniopomorskie).

Tabela 8. Parowozownie obsługujące pociągi pasażerskie i towarowe kursujące przez Skawinę w latach 1945-1974

Parowozownia	Przynależność DOKP	Seria parowozu
Chabówka	Kraków	Ty2
Czechowice-Dziedzice	Katowice	Ok22, Ty2, Ty42, Ty45
Kraków Płaszów	Kraków	Ol49, Ty2, Ty42, Ty45
Oświęcim	Katowice	Ok127, Ty2, Ty42, Ty45
Sucha Beskidzka	Kraków	Okz32, Tkt48, Ty2
Trzebinia	Kraków	Ok1

Źródło: Obiegi składów DOKP Katowice i Kraków (własność Romana Garbacika).

Tabela 9. Parowozy obsługujące pociągi pasażerskie przejeżdżające przez Skawinę od początku XX w. do 1974 r.

Seria parowozu	Maksymalna prędkość (w km/h)
Oi1	75
Oi101	90
Ol12	90
Ok12	80
Ok1	100
Ok22	100
Ok127	80
Okz32	75
Ol49	100
Tkt48	80
Ty2	80
Ty45	75

Źródło: Dane w posiadaniu Andrzeja Nowakowskiego.

Z dostępnych źródeł wynika, iż przez skawińską stację mogło w ciągu kilkudziesięciu lat przejechać 12 serii parowozów, zarówno w ruchu osobowym, jak i towarowym. Najstarsze parowozy pojawiające się w Skawinie, od serii Oi1 do Ok1, były produkcji austriackiej bądź niemieckiej. Pozostałe parowozy, od serii Ok22 do Ty45, były produkcji polskiej, z tym że parowozy serii Ty2 w latach 1942-1945 produkowane były w różnych krajach Europy pod okupacją niemiecką. W większości maszyny te przeznaczone były do prowadzenia pociągów osobowych oznaczonych literą „O”. Pozostałe parowozy to parowozy towarowe, oznaczone literą „T”, chociaż parowóz-tendarzak serii TKt48, najczęściej pojawiający się w Skawinie w okresie powojennym, prowadzący pociągi osobowe zarówno w kierunku Oświęcimia, jak i Suchej, obsługiwał głównie ruch pasażerski w trudnym terenie podgórskim¹³⁵.

W związku z rosnącą urbanizacją i industrializacją kraju nastąpił szybki wzrost przemieszczania się ludności wiejskiej do większych miast w poszukiwaniu pracy. Dlatego też w 1947 r. otwarto kolejne przystanki kolejowe w kierunku Kalwarii Lanckorony na obecnej linii kolejowej nr 97. Najpierw wybudowano go w Woli Radziszowskiej, wsi położonej na południowo-zachodnim skraju dzisiejszej gminy skawińskiej. Należy tu przypomnieć, że w latach 1884-1947 mieszkańcy tej wsi, aby móc podróżować koleją, zmuszeni byli do odbywania pieszych wędrówek do stacji w Radziszowie. Na czele komitetu budowy w Woli Radziszowskiej stanął Michał Bogdanowicz, a w skład komitetu weszło kilkunastu mieszkańców wsi. Najpierw wybudowano drogę dojazdową, a DOKP w Krakowie wyasygnowała kwotę 350 tys. zł na budowę. Zbudowano nasyp pod peron, a także przebudowano strażnicę dróżnika na poczekalnię z kasą biletową. 10 sierpnia 1947 r. o godz. 14.30 na nowym przystanku zatrzymał się pierwszy pociąg, jego maszynistą był mieszkaniec Woli Radziszowskiej Stanisław Mazur. Na

¹³⁵ Na uwagę zasługuje austriacki parowóz serii Ol12. Do 2015 r. prowadził okazjonalne pociągi. Obecnie nieczynny, stoi w skansenie kolejowym w Chabówce.

powitanie tego pociągu wyszli najmłodsi mieszkańcy wsi, machając białoczerwonymi chorągiewkami¹³⁶.

Kilka miesięcy później, pod koniec 1947 r., do użytku oddano również przystanek w Rzozowie, położonym 4 km na południe od Skawiny. Przystanek ten, ujęty w rozkładzie jazdy na zimę 1947/1948, był planowany jeszcze przed wybuchem wojny; znalazł się nawet w wykazach taryfowych jako Radziszów Przystanek, ale wojna pokrzyżowała te plany, podobnie jak budowę huty w Skawinie, którą wprawdzie rozpoczęto w 1939 r., ale ukończono dopiero w 1954 r.¹³⁷ Przez wiele lat na tym przystanku do przepełnionych pociągów wsiadały wiejskie kobiety z baniakami mleka i wiozły je na targ do Skawiny albo do Krakowa. Te sytuacje mogły być również związane z kontyngentami w ramach tzw. dostaw obowiązkowych, nałożonych na rolników po wojnie, a zniesionych w 1971 r. Stałymi pasażerami pociągów na odcinku Skawina – Wola Radziszowska, poza wspomnianymi kobietami oraz pracownikami, głównie tzw. chłoporobotnikami, czyli dwuzawodowcami niemogącymi wyżywić siebie i swoich rodzin z niewielkich poletek, byli uczniowie kształcący się w skawińskich i krakowskich szkołach średnich i zawodowych, a także chłopcy uczący się w słynnej kalwaryjskiej szkole stolarskiej, założonej w 1897 r. O ile studenci z samej Skawiny i najbliższej okolicy mogli sobie pozwolić na codzienne dojazdy koleją do Krakowa, wykupując tanie bilety miesięczne, o tyle studenci z pogranicza powiatu krakowskiego i wadowickiego rzadziej podróżowali do swych rodzin, czasem tylko raz w tygodniu, szukając noclegów w Krakowie. Podróżowali oni koleją zwykle w piątki wieczorami albo w soboty, a wracali w kierunku Krakowa w niedzielne wieczory albo w poniedziałkowe poranki, nierzadko przesiadając się w Kalwarii Lanckoronie albo w Spytkowicach¹³⁸.

¹³⁶ *Ibidem*, s. 23-25.

¹³⁷ Dane PKP PLK SA.

¹³⁸ Na podstawie osobistych wspomnień autora, studenta UJ w latach 1969-1973, który będąc na ostatnim roku studiów, w latach 1972-1973 niemal codziennie dojeżdżał koleją na zajęcia z Wadowic do Krakowa.

Zarówno w okresie międzywojennym, jak i w pierwszym okresie Polski Ludowej młodzież szkolna w pociągach lokalnych mogła podróżować wyłącznie w wagonach oznaczonych tabliczkami „dla nauczycielstwa i młodzieży szkolnej”. Były to zwykle najtańsze i najgorzej wyposażone wagony III klasy, którą zlikwidowano w 1956 r., jako „burżuazyjny przeżytek”. Natomiast wydzielone wagony dla środowiska szkolnego przetrwały w obiegu do lat siedemdziesiątych XX w. Bywały sytuacje, kiedy podróżujący w tych pociągach i wagonach „trudni” uczniowie, uczęszczający do szkół zawodowych w Skawinie i Kalwarii, sprawiali kłopot zarówno obsłudze pociągu, jak i współpasażerom, uprawiając hazard, spożywając napoje alkoholowe oraz używając słów powszechnie uznawanych za nieprzyzwoite. Nie mając ważnych biletów na przejazd, ukrywali się w toaletach albo przebiegali z jednego wagon do drugiego, a nawet wyskakiwali z pociągu, będącego w biegu¹³⁹. Obszar dworca do 1962 r. był obszarem zamkniętym. Na peron mogli wyjść jedynie posiadacze biletów na przejazd albo tzw. peronówek. Również przy wyjściu z dworca należało oddać bilet albo peronówkę dyżurnemu kolejarzowi. Te zasady obowiązywały także w Skawinie.

Zwraca uwagę okoliczność bardzo małej liczby pociągów w pierwszym okresie powojennym. Było to spowodowane wieloma czynnikami, a przede wszystkim dotkliwym brakiem sprawnego taboru kolejowego oraz niespokojną sytuacją na Podhalu, wynikającą z działań „leśnych ludzi”, czyli żołnierzy antykomunistycznego podziemia. W składach pociągów nie występowały wówczas wagony I klasy. Pojawiły się one znacznie później, najpierw w pociągach dalekobieżnych. Od połowy lat pięćdziesiątych zdecydowanej poprawie uległy częstotliwość i jakość kursujących pociągów w kierunku beskidzko-podhalańskim. Do parowozowni w Suchej przybyły wówczas z Krakowa Płaszowa ocalale z pożogi wojennej parowozy serii Okz32,

¹³⁹ Na podstawie wspomnień autora, podróżującego pociągami w latach 60. i 70. XX w.

zwane „okazetkami”, a ponadto Sucha wzbogaciła się o nowe parowozy serii Tk48¹⁴⁰.

Tabela 10. Liczba pociągów w kierunku na południe od Skawiny po II wojnie światowej przed elektryfikacją (1947-1972)

Lata	Liczba par pociągów
1947	5 (1)
1953	11 (2)
1958	13 (3)
1963	15 (2)
1968	18 (5)
1972	18 (7)

Źródło: Rozkłady jazdy lato 1947, 1953, 1958, 1963, 1968/1969, 1972/1973, [online] www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=rjp&ud=50 – 28 XII 2023.

Uwaga: W nawiasach podano liczbę par pociągów kursujących okresowo.

Jak wynika z wewnętrznych dokumentów kolejowych pochodzących z 1960 r., parowozami obu tych serii prowadzono wszystkie pociągi pasażerskie ze Skawiny w kierunku południowym¹⁴¹. Z roku na rok przybywało również sezonowych pociągów pospiesznych. Na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX w. odnotowano najwyższą liczbę par pociągów pasażerskich na obecnej linii kolejowej nr 97, dochodzącą do 18 par w ciągu doby, łącznie z pociągami sezonowymi. Wszystkie one miały planowy, tzw. handlowy, postój w Skawinie, uwidoczniiony w rozkładzie jazdy. Wyjątkiem był ekspres „Tatry” kursujący od 1973 r. przez Skawinę bez postoju.

Jak już wspomniano, na linii kolejowej wychodzącej ze Skawiny w kierunku południowym pod koniec lat czterdziestych XX w. przybyły nowe

¹⁴⁰ W szczytowym okresie rozwoju w latach 60. XX w. suska parowozownia dysponowała 11 parowozami serii Okz32 i 28 parowozami serii Tk48 (łącznie ilość parowozów do prowadzenia pociągów pasażerskich wynosił 39).

¹⁴¹ Obieg składów DOKP Kraków za rok 1960 (własność Romana Garbacika).

przystanki w Rzozowie i Woli Radziszowskiej. Pociągi kursowały nie tylko w kierunku Zakopanego, ale również do Suchej (od 1965 r. Suchej Beskidzkiej), Chabówki, Bielska-Białej i Żywca. Pociągi z Zakopanego kończyły bieg na krakowskim Dworcu Głównym; na tymże dworcu rozpoczynał i kończył bieg łączony pociąg z Bielska-Białej i Żywca, zwany „strzałą Beskidów”. Jako pociąg przyspieszony kursował on w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX w. bez postojów od Krakowa Płaszowa do Skawiny i od Skawiny do Kalwarii Lanckorony. Pozostałe lokalne pociągi pasażerskie ze względu na ograniczoną przepustowość Dworca Głównego w Krakowie rozpoczynały i kończyły bieg w Krakowie Płaszowie. Dysponował on wówczas czterema peronami; czwarty peron oddano do użytku w 1935 r., kiedy uruchomiono najkrótsze połączenie kolejowe: z Krakowa do Warszawy przez Kielce i Radom¹⁴².

Już w latach pięćdziesiątych XX w. przez Skawinę zaczęły kursować dzienne i nocne pociągi dalekobieżne, najpierw z Warszawy i Łodzi, a następnie również z Gdyni, Olsztyna i Poznania do Zakopanego, z postojem w Skawinie¹⁴³. Wówczas postój ów był niejako wymuszony względami technicznymi. Na stacji usytuowane były dwa żurawie przeznaczone do czerpania wody przez załogi parowozów. Jeden z nich usytuowany był na zachód od budynku stacyjnego, a drugi na wschód od tego budynku. Zwykle procedura poboru polegała na tym, że maszynista podprowadzał skład pod żuraw, a jego pomocnik, zwany palaczem, uruchamiał żuraw i kierował jego szyję w stronę otworu w tendrze parowozu. Dla pasażerskich parowozów z małym tendrem czynność ta trwała zwykle cztery minuty i była uwzględniona w rozkładzie jazdy. Po zakończeniu wodowania szyję

¹⁴² W tamtych czasach niemal spod płaszowskiego dworca można było przesiąść się na tramwaj linii 19 i dojechać nim prawie do centrum Krakowa. Obecnie należy podejść 400 m ul. Dworcową do przystanku usytuowanego przy ul. Wielickiej.

¹⁴³ W latach 1946-1953, wykorzystując doświadczenia okresu międzywojennego, pociąg z Warszawy i Łodzi do Zakopanego kursował od Trzebini przez Spytkowice, Wadowice i Skawce.

żurawia odstawiano, zamykano zawór wody i pociąg ruszał w dalszą drogę. Ze względu na konieczność korzystania z żurawia pociągi zdążające z Krakowa w kierunku południowym najczęściej zjeżdżały na tor stacyjny nr 2, którym jazda prowadziła w kierunku Kalwarii Lanckorony. Następne żurawie znajdowały się w Płaszowie, Spytkowicach lub Suchej Beskidzkiej¹⁴⁴. Wodowanie parowozów w Skawinie trwało do lata 1974 r., kiedy do użytku oddano zelektryfikowany odcinek linii kolejowej Skawina – Sucha Beskidzka. Po tej dacie oba żurawie stacyjne w Skawinie zostały zlikwidowane.

Jak wspomniano, obsługę trakcyjną pociągów w kierunku południowym zapewniała, przynajmniej od lat 1952/1953, suska parowozownia. W tych latach silne górskie parowozy serii Okz32 w liczbie 11 egzemplarzy, ocalałe z pożogi wojennej, przeniesione zostały z Krakowa Płaszowa do suskiej parowozowni. Wkrótce zaczęły je wspomagać popularne „tekatki”, które w ciągu kilku lat zapęłniły suską „szopę” (było ich 28). O ile na odcinku Sucha – Zakopane posługiwano się niemal wyłącznie parowozami serii Okz32, ze względu na skrajnie trudny profil trasy, zwłaszcza przy podjeździe na Przełęcz Sieniawską, o tyle od Krakowa do Suchej przez Skawinę pociągi obsługiwane były naprzemiennie przez obie serie parowozów, z tym że „okazetki” doczepiano głównie do pociągów pospiesznych. W okresie powojennym aż do 1974 r. maksymalną prędkość dla pociągów pasażerskich na linii kolejowej wychodzącej ze Skawiny na południe, czyli dzisiejszej linii kolejowej nr 97, ustalono na poziome 60 km/h. Ponieważ w kabinach parowozów nie stosowano wówczas tachografów, zdarzały się wówczas, że maszyniści na prostych odcinkach, przy kalorycznym węglu, rozpędzali swoje maszyny powyżej dopuszczalnej prędkości, nie ponosząc żadnych konsekwencji z tego tytułu. Przypomnijmy, że dla parowozu serii Tkt48 ta prędkość wynosiła 80 km/h, a dla parowozu serii Okz32 – 75 km/h.

¹⁴⁴ Zob. np. rozkład jazdy na lata 1967/1968, [online] www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=rjp&ud=70-5 II 2024.

W początkach lat sześćdziesiątych XX w. eksperymentowano również z wprowadzeniem na odcinek biegnący ze Skawiny do Suchej pasażerskich wagonów motorowych produkcji węgierskiej firmy Ganz Mavag serii SN61, ale zrezygnowano z tego zamiaru z powodu małej mocy silników tych wagonów, nieprzydatnych zwłaszcza na stromym fragmencie linii między Kalwarią Zebrzydowską i Stroniem oraz między Sieniawą, Pyzówką i Las-kiem koło Nowego Targu¹⁴⁵.

Do połowy lat pięćdziesiątych XX w. parowozy serii Okz32 i Tkt48 kursujące przez Skawinę miały odkryte kominy. Później natomiast wyposażono je w odchylacze dymu (wiatrownice), zakrywające kominy. Parowozy serii Ol49, które na krótko pojawiły się w Skawinie w 1965 r., były zaś fabrycznie wyposażone w wiatrownice. Urządzenia te miały praktyczne zadanie: przy większej prędkości parowozu sprawiały, iż dym z parowozu unosił się pionowo i nie ograniczał widoczności obsłudze maszyn.

Pierwsze prymitywne semaforы kształtowe pojawiły się na linach kolejowych wychodzących ze Skawiny niedługo po ich otwarciu pod koniec XIX w. W dwudziestoleciu międzywojennym przybrały kształt bardziej współczesny. Aż do końca lat pięćdziesiątych XX w. każdego wieczoru, a następnie ranka wyznaczeni kolejarze z nastawni skawińskiej, bez względu na pogodę i porę roku, szli pieszo znaczny odcinek drogi wzdłuż torów, aby zapalać, a następnie gasić lampy karbidowe, umieszczone na semaforach i tarczach ostrzegawczych. Później przedłużono żywotność tych lamp i do czasu zastąpienia semaforów kształtowych świetlnymi podczas elektryfikacji linii nie trzeba było codziennie nosić ich na spore odległości.

W przypadku trzecich mistrzostw FIS rozegranych w Zakopanem w lutym 1962 r., wskutek nadmiernych opadów śniegu, kolej okazała się jedynym w miarę niezawodnym środkiem transportu. Krakowska DOKP uruchomiła wówczas wahadłowe połączenia z Krakowa do Zakopanego, które kursowały przez ponad tydzień, z postojem w Skawinie. Były to podwójne

¹⁴⁵ Zob. A. Nowakowski, *Zarys dziejów kolei w Kalwarii Zebrzydowskiej...*, s. 112-113.

składy piętrowe, mogące pomieścić około 1800 pasażerów, wyczyszczone i radiofonizowane. Prawdopodobnie skład te ściągnięto z katowickiej DOKP, w której były używane w pierwszej kolejności, w związku z dużą frekwencją pasażerów mieszkańców niecki górnośląskiej¹⁴⁶.

Przez Skawinę w kierunku Zakopanego przejeżdżały również zamknięte pociągi specjalne przeznaczone dla prominentów ówczesnej władzy oraz dla gości zagranicznych. Jeden z takich pociągów w obu kierunkach przejechał w pierwszej dekadzie marca 1964 r., wioząc ówczesnego prezydenta Finlandii Urho Kekkonena. W Zakopanem fiński gość biegł na nartach razem z narciarzem legendą i bohaterskim kurierem tatrzańskim czasów okupacji Stanisławem Marusarzem. W składzie wspomnianego pociągu znajdowała się salonka, którą zwykle podróżował Bolesław Bierut, następnie Władysław Gomułka z najbliższym otoczeniem, a także warszawscy notable na imprezy pod Tatrami¹⁴⁷.

W pierwszej połowie lat siedemdziesiątych XX w. w okresie wakacyjnym przez Skawinę w kierunku Zakopanego zaczęły również przejeżdżać pociągi oznaczone w rozkładzie jazdy jako „wczasy zakładowe”. Były to pociągi osobowe przyspieszone nawiązujące do przedwojennych „popularnych”. Pierwszeństwo do przejazdów nimi miały osoby ze skierowaniami do domów wczasowych, a w dalszej kolejności, o ile były wolne miejsca, pozostali podróżni. Również w przypadku pociągów kolonijnych stosowano zasadę, że w drodze powrotnej były one dostępne dla ogółu pasażerów¹⁴⁸.

W przeciwieństwie do obecnej linii kolejowej nr 94 na linii prowadzącej ze Skawiny na południe panował stosunkowo niewielki ruch towarowy. Ostre krzywizny toru oraz zjazdy i podjazdy w okolicach Kalwarii uniemożliwiały

¹⁴⁶ *Kolej uruchomi dodatkowe skład pociągów na wysokim poziomie... w piętrowych wagonach*, „Dziennik Polski” (dalej: Dz.P.) 1962, nr 41 (z 17 II), s. 1.

¹⁴⁷ *Gorąco witamy Urho Kekkonena*, Dz.P. z 7 III 1964 r., s. 2. Jeden egzemplarz tamtej salonki znajduje się w skansenie kolejowym w Chabówce.

¹⁴⁸ A. Nowakowski, *Zarys dziejów kolei w Kalwarii Zebrzydowskiej...*, s. 104-105.

formowanie i prowadzenie ciężkich składów towarowych. Pociągi te były kierowane na trasę od Spytkowic przez Wadowice do Skawiec, linią o płaskim przebiegu, biegnącą kotliną rzeki Skawy. Lekkie składy towarowe, wiozące najczęściej drewno i produkty drewniane oraz płody rolne, od czasu do czasu były wyprawiane w kierunku południowym. Obsługiwały je ponemieckie parowozy przystosowane do obsługi pociągów towarowych z parowozowni w Chabówce najczęściej spotykanej serii na kolejach w Polsce, Ty2. Ogółem w latach sześćdziesiątych XX w. Polska miała na stanie 1407 sztuk tych parowozów, z czego Chabówka około 50¹⁴⁹. Przejściowo, od końca 1971 r. do lata 1974 r., czyli do elektryfikacji odcinka Skawina – Sucha Beskidzka, ruch pasażerski obsługiwały, poza „tekatkami”, parowozami serii Tkt48, również parowozy serii Ty2, przeniesione z płaszowskiej lokomotywni do suskiej, a następnie, po 1975 r., do Chabówki, będącej jedną z ostatnich czynnych w Polsce parowozowni¹⁵⁰. W tym czasie od 1971 r. praktycznie niemal wszystkie parowozy serii Okz32, stacjonujące dotąd w Suchej Beskidzkiej, z powodu znacznego zużycia zezłomowano¹⁵¹.

Aż do czasu elektryfikacji obu linii kolejowych przebiegających przez Skawinę niemal wszystkie parowozy obsługujące składy pociągów pasażerskich i towarowych przejeżdżających przez Skawinę jechały prawidłowo, wedle obowiązujących instrukcji kolejowych, czyli kominem do przodu. Dla parowozów z odrębnym tendrem umieszczonym za budką maszynisty dozwolona była wprawdzie jazda tendrem do przodu, ale regulaminowo pociąg nie mógł wówczas rozwijać większej prędkości niż 50 km/h. Również tendrzaki, parowozy serii Tkt48 i Okz32, jeździły zwykle kominem

¹⁴⁹ Pod koniec działalności trakcji parowej, tj. pod koniec lat. 80. XX w., parowozownia w Chabówce była największym tego typu zakładem w Południowej DOKP, liczyła bowiem 54 maszyny Ty2 (przeniesione z innych miejsc postoju).

¹⁵⁰ K. Wiśniewski, *Ostatnie polskie parowozownie 1987-1992*, Rybnik 2010. O parowozach serii Ty2 stacjonujących w Chabówce Wiśniewski pisze na s. 234-239.

¹⁵¹ W skansenie kolejowym w Chabówce zachował się jeden parowóz serii Okz32-2, prowadzący dotąd pociągi turystyczne.

Fot. 8. Widok dworca kolejowego w Skawinie i jego otoczenia (lata 50.-60. XX w.)

Źródło: Własność Muzeum Regionalnego w Skawinie



do przodu, mimo że w przypadku tych typów parowozów jazda „tyłem” nie powodowała ograniczeń prędkości. Był jednak znamieny wyjątek widoczny każdego dnia. Osobowy pociąg powrotny z Bielska-Białej do Krakowa Płaszowa przez Skawinę, obsługiwany przez suski parowóz Tkt48, począwszy od Kalwarii Lanckorony jechał w pozycji tylnej, ponieważ w Kalwarii Lanckoronie była zmiana kierunku jazdy, a stacja ta nie dysponowała ani obrotnicą, ani też tzw. trójkątem, służącym do przestawiania pozycji parowozu. Nie było jeszcze wówczas w Kalwarii czynnej łącznicy, łączącej linię susko-zakopiańską z bielską.

Parowozy wspomnianej serii Okz32 przeznaczone były, ze względu na swoje właściwości techniczne, do prowadzenia pociągów osobowych i pospiesznych w kierunku Zakopanego. Bardzo rzadko zdarzały się przypadki, kiedy z powodu zamknięcia szlaku Skawina – Kalwaria Lanckorona – Skawce parowozy te zajmowały się prowadzeniem pociągów objazdem

ze Skawiny przez Spytkowice, Wadowice i Skawce. Takie sytuacje miały miejsce szczególnie w drugiej połowie lat sześćdziesiątych XX w.

W omawianym okresie kolej skawińska kilkakrotnie zmagala się z groźnym żywiołem. Było to podczas pamiętnych i surowych zim w lutym 1956 r.¹⁵² oraz podczas wyjątkowo długiej i śnieżnej zimy 1962/1963, z dwoma kulminacjami, na przełomie drugiej i trzeciej dekady stycznia oraz na przełomie lutego i marca 1963 r.¹⁵³ Ponadto na przełomie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych XX stulecia okolice Skawiny zostały dotknięte wylewami Skawinki. Szczególnie dała się we znaki powódź z lipca 1970 r., kiedy zalaniu uległy znaczne połacie pól przylegających bezpośrednio do linii kolejowej, tworząc długotrwałe zastoiska wody. Spowodowało to nawet spór między lokalną władzą a administracją kolejową w Krakowie¹⁵⁴.

2. Modernizacja i elektryfikacja kolei skawińskiej w latach 1970-1974

Dalsza sprawna eksploatacja współczesnej linii kolejowej nr 94 nie była możliwa bez jej elektryfikacji, a tę poprzedziły prace inżynierskie, które przeprowadzono w 1960 r. na odcinku między Krakowem Płaszowem i Krakowem Podgórzem. Wówczas fragment linii kolejowej położono w innym miejscu i wyprostowano trasę, przystanek w Podgórzu także zyskał nową lokalizację. Wstępne prace modernizacyjne, przynajmniej na odcinku Kraków Płaszów – Kraków Bonarka – Skawina, wykonano w 1969 r., likwidując przy okazji zbyt ostry zakręt torów przy wyjeździe z przystanku w Sidzinie

¹⁵² Mrozy w dalszym ciągu dają się we znaki, Dz.P. nr 29 z 3 II 1956 r., s. 1, 4.

¹⁵³ Wielkie burze śnieżne nad Polską, Dz.P. nr 13 z 16 I 1963 r., s. 1-2; W południowych (...) częściach kraju znowu występowały silne mrozy..., Dz.P. nr 48 z 26 II 1963 r., s. 1.

¹⁵⁴ ANKr., Gromadzka Rada Narodowa w Radziszowie. (...) Korespondencja z DOKP w Krakowie w sprawie zalania pól..., sygn. 29/1106/028.

w kierunku Skawiny. Zrezygnowano również z posterunku odstępowego położonego między Sidziną a Swoszowicami, a także z bocznicy w kierunku Kobierzyna. Dalsze prace od Skawiny po Spytkowice, łącznie z przebudową układu torowego w Skawinie, wykonano w 1970 r. Szczegółowy opis prac elektryfikacyjnych na linii kolejowej prowadzącej ze Skawiny w kierunku Suchej Beskidzkiej opisano szerzej na kolejnych stronach.

Na trasie kolejowej od Skawiny w kierunku zachodnim było więcej prac do wykonania, ponieważ w przeciwieństwie do linii „zakopiańskiej” była to linia dwutorowa, z większą liczbą stacji i przystanków. Podczas prac ruch kolejowy odbywał się wahadłowo – między stacjami czynny był jeden wyznaczony tor dla ruchu pociągów. 12 listopada 1970 r. zakończony został pierwszy etap elektryfikacji i od tego dnia pociągi elektryczne zaczęły docierać do Spytkowic, pojawiając się regularnie w Skawinie i w obecnej gminie skawińskiej.

W ruchu towarowym na stacji skawińskiej pojawiły się elektrowozy towarowe: starsze serii ET21 oraz nowsze serii ET22, głównie z prokocimskiej elektrowozowni. Wszystkie pociągi pasażerskie nadal dojeżdżały do Oświęcimia bez zmiany trakcji w Spytkowicach; uznano, iż zmiana trakcji w Spytkowicach byłaby znaczną stratą czasu, a ponadto brakowało zarówno jednostek elektrycznych, jak i elektrowozów. W ruchu podmiejskim pojawiły się trzy pary pociągów, złożonych z członów EN57 z Krakowa Prokocimia, które kursowały na trasie Kraków Płaszów – Spytkowice – Kraków Płaszów¹⁵⁵.

W 1971 r. kontynuowano prace elektryfikacyjne na odcinku Spytkowice – Oświęcim. Ostatecznie 9 września tego 1971 r. z okazji Dnia Kolejarza, obchodzonego wówczas w drugą niedzielę września, pierwszy pociąg elektryczny przejechał całą trasę od Krakowa Płaszowa przez Skawinę, Spytkowice do Oświęcimia. Oficjalne przecięcie wstęgi nastąpiło na dworcu

¹⁵⁵ Dotarcie pociągów elektrycznych do Spytkowic nie miało charakteru oficjalnego i nie zostało odnotowane w krakowskiej prasie.

w Krakowie Płaszowie z udziałem władz centralnych i wojewódzkich. Pierwszy pociąg, jednostkę elektryczną serii EN57-836, prowadził maszynista z prokocimskiej elektrowozowni Józef Cygal. Maksymalną prędkość pociągów pasażerskich podniesiono nawet do 100 km/h, choć w praktyce dopuszczalna prędkość sięgała jednak 80 km/h. Podkreślano wówczas, że z powodu przejścia na trakcję elektryczną koszty eksploatacyjne linii miały ulec dwukrotnemu zmniejszeniu¹⁵⁶. Odtąd trakcja parowa w zasadzie przestała pojawiać się na tej linii, z wyjątkiem krótkiego epizodu w latach 1973-1974, co zostanie jeszcze opisane. Przez pierwsze miesiące zelektryfikowanej linii, na przełomie 1971/1972, pociągi pasażerskie wskutek niedoboru jednostek elektrycznych obsługiwane były przez składy wagonowe złożone przeważnie z wagonów bez przedziałów, tzw. ryflakami. Pociągi te były prowadzone przez elektrowozy serii EU06 i EU07 z Krakowa Prokocimia zwane „anglikami” – nazwa wzięła się stąd, że lokomotywy serii EU06 zostały sprowadzone z Anglii w 1957 r., a seria EU07, wprawdzie wyprodukowana w Polsce, miała licencję angielską. Rządziej do pociągów pasażerskich doczepiano maszyny serii ET22. Następnie na tę linię przyszły prokocimskie jednostki serii EN57, a z czasem również EN71 z Suchej Beskidzkiej. Były one znacznie bardziej pojemne od EN57: cechowały się dwukrotnie większą mocą silnika i szybszym rozruchem. Ze względu na dużą frekwencję pasażerów, przynajmniej w dni robocze, pociągi składały się z dwóch członów. Nadal jednak przy obsłudze niektórych pociągów towarowych, przede wszystkim o mniejszym tonażu, pojawiały się lokomotywy spalinowe głównie serii SM31 i SM42 z płaszowskiej lokomotywowni.

W 1972 r. wstępnie planowano uruchomienie nowego pociągu pasażerskiego z Krakowa przez Skawinę, Oświęcim, Czechowice-Dziedzice i Zembrzydowice do Pragi. Z nieznanых bliżej przyczyn zrezygnowano z tego zamiaru. Prawdopodobnie chodziło o to, aby zbytnio nie ułatwiać kontaktów

¹⁵⁶ Nowa trakcja PKP. Elektrycznym z Krakowa do Oświęcimia, „Gazeta Krakowska” (dalej: GK) 1971, nr 215 (z 10 IX), s. 1.

polsko-czeskich po przesileniu politycznym w Czechosłowacji w 1968 r. Dopiero w rozkładzie jazdy 2010/2011 pojawił się przyspieszony pociąg relacji Kraków – Skawina – Kalwaria – Wadowice – Bielsko – Zebrzydowice – Petrovice/Bohumin. Był on efemerydą, ponieważ kursował zaledwie pięć miesięcy¹⁵⁷.

Elektryfikacja obecnej linii kolejowej nr 94 nastąpiłaby dużo wcześniej, gdyby w Spytkowicach i okolicy powstało planowane uprzednio nowe zagłębie węglowe. Wstępnie próbną eksploatację węgla kamiennego w pobliżu Spytkowic podjęto już podczas I wojny światowej i bezpośrednio po jej zakończeniu, budując nawet bocznice prowadzącą od spytkowickiej stacji do szybu planowanej kopalni. Jednak węgiel zalegał głęboko pod ziemią na grząskim terenie, dlatego szybko zakończono jego wydobywanie. Do tej sprawy wrócono na przełomie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych XX w., ale projekt ostatecznie upadł, z przyczyn ekonomicznych. Obecnie także byłby niemożliwy do zrealizowania, tym razem ze względów ekologicznych¹⁵⁸.

W latach siedemdziesiątych XX w. po elektryfikacji szlaku w kierunku Oświęcimia głównym towarem nadal pozostawał węgiel. Były to lata, w których górnicy, pracując w skrajnie niekorzystnym dla siebie i swoich rodzin systemie czterobrygadowym, osiągnęli wydobyć rzędu 200 mln ton węgla w ciągu roku, a nawet więcej. Bywało, że na cztery pociągi towarowe, składające się z 50 i więcej wagonów, przypadał jeden pociąg pasażerski. Ponadto bezwzględne pierwszeństwo miały wtedy transporty wojskowe¹⁵⁹. W dobie rządów Edwarda Gierka dochodziło do sytuacji, w których zatrzymywano pociągi pasażerskie, kursujące zgodnie z rozkładem jazdy, aby przepuścić ważny pociąg towarowy. Wystarczyło, że dyżurny ruchu otrzymał rozkaz z centrali DOKP w Krakowie.

¹⁵⁷ A. Nowakowski, *Zarys dziejów stacji kolejowej w Spytkowicach...*, s. 46; idem, *Zarys dziejów kolei w Kalwarii Zebrzydowskiej...*, s. 154.

¹⁵⁸ Idem, *Zarys dziejów stacji kolejowej w Spytkowicach...*, s. 19–20.

¹⁵⁹ W każdej DOKP istniało stanowisko pełnomocnika ds. przewozów wojskowych. Był nim wysoki rangą oficer.

Fot. 9. Parowóz towarowy serii Ty45 z płaszowskiej parowozowni obsługujący pociągi towarowe w kierunku Oświęcimia do 1971 r.
Źródło: Własność Romana Garbacika



Po zakończeniu elektryfikacji linii kolejowej biegnącej przez Skawinę w kierunku Spytkowic oraz linii w kierunku Suchej Beskidzkiej, w latach 1970-1974, przy wjeździe do Skawiny od strony południowej na wskaźnikach przed tarczą ostrzegawczą umieszczono błyskawice w kolorze czerwonym, przypominające o zbliżaniu się do trakcji elektrycznej i o konieczności zachowania należytej ostrożności.

Po objęciu władzy przez ekipę Edwarda Gierka pod koniec 1970 r., nastąpiły również zmiany w polityce gospodarczej, w tym wobec kolejnictwa. Wprawdzie postanowiono raczej forsować motoryzację kolejnictwa niż elektryfikację i to był, jak się okazało, podstawowy błąd tej ekipy, jednak

uczyniono w tym względzie wyjątki, mając na uwadze „interes ludzi pracy” i ich prawo do wypoczynku. Już w 1971 r. Rada Ministrów podjęła uchwałę o elektryfikacji¹⁶⁰ ciągu trzech linii kolejowych prowadzących do Zakopanego: obecnych linii kolejowych nr 97 od Skawiny do Suchej Beskidzkiej, nr 98: Sucha Beskidzka – Chabówka oraz nr 99: Chabówka – Zakopane. Prace przygotowawcze rozpoczęto w następnym roku, a zasadnicze roboty przeprowadzono w latach 1973-1974¹⁶¹.

Część ekip zajęła wówczas tory w Skawinie. Według harmonogramu prace prowadzone były w dni robocze w porze dziennej. Polegały one na zdjęciu napowietrznej linii telefonicznej i przeniesieniu jej do podziemnego kabla, zastąpieniu semaforów kształtowych świetlnymi¹⁶², ustawieniu słupów sieci trakcyjnej wzdłuż torów i rozwieszeniu sieci elektrycznej. Na stacjach i przystankach zbudowano wysokie perony, wymieniono rozjazdy, a także nieznacznie skorygowano układ torowiska, prostując najbardziej niebezpieczne krzywizny toru.

Te prace wymagały zmiany rozkładu jazdy. Ówczesny schemat robót nie przewidywał całodobowego zamknięcia linii, lecz jedynie w ciągu ośmiu godzin w dni robocze. Poranny pociąg relacji Poznań – Zakopane skierowany został określoną trasą przez Spytkowice – Wadowice – Skawce, od Skawiny do Spytkowic kursujący bez postojów. Był to długi skład, liczący do dziewięciu wagonów, prowadzony przez suską Tyz. Wymieniony już

¹⁶⁰ Była to wewnętrzna uchwała, która nie została opublikowana w „Monitorze Polskim”.

¹⁶¹ ANKr., Zespół akt Południowej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych (dalej: PDOKP) w Krakowie, zbiorcza sygn. 29/741/o: Modernizacja linii kolejowej Skawina – Sucha Besk. dla potrzeb elektryfikacji 1972, sygn. 29/741/338, [b. pag.]; *ibidem*, Elektryfikacja linii kolejowej Skawina – Sucha Besk. 1972-1977, sygn. 29/741/397, zwłaszcza k. 35 i nn.

¹⁶² Stacja kolejowa Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona już pod koniec lat 60. XX w. jako pierwsza niezelektryfikowana stacja w krakowskiej DOKP otrzymała semafony świetlne w miejsce kształtowych.

pociąg przyspieszony z Bielska i Żywca do Krakowa kursował od Wadowic przez Spytkowice do Skawiny, również bez postoju na stacjach pośrednich. Ruch tych pociągów w godzinach popołudniowych po zakończeniu robót odbywał się bez zmian. Natomiast pociąg przyspieszony z Olsztyna i Łodzi do Zakopanego w latach 1973-1977 omijał Skawinę, kursując od Trzebini przez Spytkowice, Wadowice i Skawce¹⁶³.

Jeszcze zanim ruszyły prace elektryfikacyjne, w 1972 r. do obsługi jednej pary pociągów (Łódź – Zakopane) pojawił się „rumun” z płaszowskiej lokomotywowni, lokomotywa spalinowa dużej mocy serii ST43, wyprodukowana na licencji szwajcarskiej w zakładach w Craiovej w Rumunii. Lokomotywa odznaczała się dużym przyspieszeniem i stosunkowo niewielką utratą prędkości na wzniesieniach. Była jednak przystosowana głównie do prowadzenia ciężkich pociągów towarowych, bez systemu grzewczego, niezbędnego w warunkach zimowych¹⁶⁴. Po tym epizodzie aż do zakończenia elektryfikacji całego ciągu linii kolejowych do Zakopanego, co nastąpiło w grudniu 1975 r., pociąg ekspresowy „Tatry” przejeżdżający bez zatrzymania przez Skawinę obsługiwany był przez dwie lokomotywy spalinowe polskiej produkcji, wyprodukowane w Zakładach im. Hipolita Cegielskiego w Poznaniu, zwane „fiatami” albo „sukami”. Były to maszyny serii SP45 z Płaszowa (jedna podstawiona z przodu składu pociągu, a druga z tyłu). Maszyny te do czasów zakończenia elektryfikacji odcinka Skawina – Sucha Beskidzka sporadycznie obsługiwały również inne pociągi pasażerskie. Jeszcze przez kilka miesięcy, do wiosny 1976 r., obsługiwały pociąg osobowy relacji Kraków Płaszów – Bielsko-Biała, po czym ze względu na częste awarie i nieustanne wypadanie z szyn, zwłaszcza na terenie powiatu wadowickiego, zostały wycofane z eksploatacji i przeniesione do

¹⁶³ A. Nowakowski, *Zarys dziejów stacji kolejowej w Spytkowicach...*, s. 49.

¹⁶⁴ Pierwsze lokomotywy serii ST43 sprowadzone zostały w połowie lat 60. XX w. do lokomotywowni w Ostrowie Wielkopolskim do obsługi ruchu pasażerskiego od Katowic do Poznania oraz od Zduńskiej Woli do Wrocławia.

lokomotywni położonych w Północnej DOKP z siedzibą w Gdańsku. Ze względu na wszechwładną cenzurę i osławione tzw. zapisy tego urzędu media przemilczały te wydarzenia¹⁶⁵.

Z początkiem lat siedemdziesiątych XX w. do Skawiny coraz rzadziej przejeżdżały pociągi obsługiwane przez parowozy serii Okz32. Ze względu na ich wiek sięgający blisko 40 lat i nadmiernie zużycie pracą w trudnym górskim terenie nie opłacało się ich naprawiać (przeciętny okres żywotności parowozu to 35 lat). Pozostawały zatem suskie Tkt48, wspomagane od jesieni 1971 r. parowozami serii Ty2 przeniesionymi z Płaszowa do Suchej Beskidzkiej w liczbie 16 sztuk po zakończeniu elektryfikacji linii do Oświęcimia. Ciężkie parowozy towarowe serii Ty45 przeniesiono do innych lokalizacji¹⁶⁶. Wprawdzie szlak kolejowy od Krakowa Głównego (21 km) i od Krakowa Płaszowa (16 km) był już od 1970 r. podłączony do sieci trakcyjnej, ale ze względów organizacyjnych – mając na uwadze zbyt krótki odcinek trakcji elektrycznej, ograniczenia taborowe i stratę czasu – w Skawinie nie prowadzono zamiany trakcji, chyba że chodziło o pociąg towarowy zaplanowany na dłuższą trasę.

Prace elektryfikacyjne w kierunku południowym postępowały szybko, ale jak się okazało – niedbale. Ze względów propagandowych władzom zależało na tym, aby zelektryfikować trasę do Suchej Beskidzkiej przed obchodami XXX-lecia PRL przypadającymi 22 lipca 1974 r. Istotnie, pierwszym pociągiem z notablami, łącznie z ministrem komunikacji i władzami wojewódzkimi, była udekorowana jednostka elektryczna serii EN57 z lokomotywowni w Krakowie Prokocimiu, która dotarła do Suchej Beskidzkiej 17 lipca 1974 r. Prowadził ją maszynista Józef Pająk. Na całej trasie pociąg

¹⁶⁵ Zob. A. Nowakowski, *Działalność cenzury w Wadowicach w okresie komunistycznym od pierwszej połowy lat 50. XX w. do 1990 r.*, „Wadoviana. Przegląd historyczno-kulturalny” 2023, nr 26, s. 124-125.

¹⁶⁶ Jeden z parowozów serii Ty2-16 stoi obecnie jako eksponat na podeście przy stacji kolejowej Stalowa Wola Rozwadów (woj. podkarpackie).

wiała miejscowa ludność. Reporter krakowskiego „Dziennika Polskiego” pisał, że szczególnie miłe przyjęcie zgotowali pasażerom pociągu mieszkańcy Rzozowa, Radziszowa, Woli Radziszowskiej i Leńcz (wsi położonej w powiecie wadowickim)¹⁶⁷. W dobie wszechobecnej „propagandy sukcesu” media rozpisywały się o tym, że nową linię przekazano do użytku pięć miesięcy przed ustalonym terminem¹⁶⁸. Jednak po inauguracyjnym kursie wyszły na jaw różne niedociągnięcia, uniemożliwiające systematyczne prowadzenie pociągów elektrycznych. Nastąpiło to dopiero 5 sierpnia 1974 r. Podobna sytuacja miała miejsce w 1968 r.; wprawdzie w lutym zakończono elektryfikację odcinka Kraków Batowice – Tunel, ale z niewiadomych bliżej względów regularne pociągi elektryczne zaczęły kursować dopiero pod koniec kwietnia. Co więcej, podczas elektryfikacji, poza niektórymi odcinkami, pozostawiono torowisko w nie najlepszym stanie. Dla przeciętnego pasażera było to niewielkie skrócenie czasu przejazdu, ponieważ maksymalną prędkość pociągów podniesiono zaledwie o 10 km/h – z 60 na 70 km/h. Zyski czasowe osiągnięto przede wszystkim dzięki szybszemu rozruchowi i krótszej drodze hamowania, a także pokonywaniu wzniesień bez utraty prędkości. W pobliżu stacji w Radziszowie na stromej skarpie nadal znajdowało się czynne osuwisko, toteż na przestrzeni kilkuset metrów, mimo skorygowania w tym miejscu przebiegu linii kolejowej, występowało ograniczenie prędkości pociągów do 40 km/h.

Po 5 sierpnia 1974 r. w Skawinie niepodzielnie występowały dwie nowoczesne trakcje: elektryczna i spalinowa. Trakcją spalinową obsługiwano przede wszystkim przetoki i lekkie pociągi towarowe. W ruchu pasażerskim w kierunku południowym pociągi lokalne obsługiwane były przez jednostki elektryczne serii EN57 oraz nowe, przystosowane do jazdy w terenie górskim parowozy serii EN71. Były one znacznie pojemniejsze oraz zostały

¹⁶⁷ *Elektrycznym z Krakowa do Suchej Beskidzkiej*, Dz.P. nr 169 z 18 VII 1974 r., s. 1-2.

¹⁶⁸ *Pół drogi do Zakopanego. Elektryczny już w Suchej!*, GK nr 169 z 18 VII 1974 r., s. 1-2. Zob. także: A. Rejman, A. Nowakowski, *op. cit.*, s. 63-64.

wyposażone w stojaki na narty. Producentem tych parowozów był znany zakład, wrocławski Pafawag. Jednostki skoncentrowano w lokomotywowni Sucha Beskidzka (dawnej parowozowni), a parowozy serii Ty2, zwane w gwarze kolejarskiej „tytanami”, przeniesiono do parowozowni w Chabówce¹⁶⁹. Natomiast maszyny serii Tkt48, o ile nie poszły na złom, przeniesiono do istniejących jeszcze niemal do końca lat osiemdziesiątych XX w. parowozowni w Południowej DOKP: w Jasle, Nowym Sączu, Zagórz. W latach 1974-1975 trakcję elektryczną na parową zmieniano w Suchej Beskidzkiej bądź w Chabówce. W Skawinie sporadycznie przez kilka następnych lat pojawiały się pociągi towarowe w kierunku południowym obsługiwane przez parowozy Ty2 z Chabówki. Warto wiedzieć, że w szczytowym okresie rozwoju, do połowy lat siedemdziesiątych XX w., a nawet nieco później, Chabówka obsługiwała w ruchu pasażerskim i towarowym obszar od Krakowa Bieżanowa, Trzebini po Nowy Sącz i Zakopane, docierając do Bielska-Białej i Zwardonia. Zatrudniano około 200 pracowników i był to jeden z większych zakładów w powiecie nowotarskim¹⁷⁰.

Jeszcze niemal do 1989 r. zdarzały się sytuacje, w których popołudniowo-wieczorne pociągi z Krakowa Płaszowa do Bielska-Białej i z powrotem obsługiwane były przez podwójne lokomotywy spalinowe serii SP42 z ogrzewaniem i SM42 z płaszowskiej lokomotywowni. Lokomotywy te wówczas obsługiwały część ruchu pasażerskiego na obecnej linii kolejowej nr 117 Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona – Wadowice – Bielsko-Biała Gł., która została częściowo zelektryfikowana pod koniec 1989 r., a w całości pod koniec 1990 r.¹⁷¹

¹⁶⁹ Od 1993 r. w Chabówce istnieje Skansen Taboru Kolejowego, w którym czynnym parowozem jest m.in. Ty2-911.

¹⁷⁰ W drugiej połowie lat 80. XX w. lokomotywownia w Chabówce otrzymała też lokomotywy spalinowe SP42; używane były do przewozów na trasie Sucha Beskidzka – Żywiec.

¹⁷¹ A. Nowakowski, *Z dziejów wadowickiej kolei (1887-1999)*, Wadowice 1999, s. 33.

Cały ciąg linii kolejowych wiodących z Krakowa w kierunku Zakopanego: nry 97, 98, 99, był pod napięciem od 3 grudnia 1975 r.¹⁷² Było to znaczące wydarzenie, ponieważ trasa przejazdu pociągu prowadziła przez nowe województwa utworzone w wyniku podziału administracyjnego kraju zaprowadzonego 1 czerwca 1975 r. W uroczystościach udział wzięli minister komunikacji oraz władze trzech województw: miejskiego krakowskiego, bielskiego i nowosądeckiego¹⁷³. Dwa dni później, 5 grudnia 1975 r., do użytku został oddany warszawski Dworzec Centralny, największy obiekt tego typu w Polsce. Ta kumulacja wynikała z rozpoczynającego się w Warszawie 8 grudnia 1975 r. VII Zjazdu PZPR, na którym obecny był sam Leonid Breżniew, a Edward Gierek i jego ekipa znajdowali się na szczycie swej władzy i wpływów. Na ów zjazd podstawiono specjalne pociągi do Warszawy z wagonami restauracyjnymi, a do ich wprowadzenia wytypowano najbardziej zaufanych maszynistów i kierowników pociągów. Jeden z takich pociągów kursował również z Podhala przez Skawinę, wioząc delegatów na ów zjazd. Kantory zawiadowców stacji i dyżurnych ruchu, a także nastawnie położone na trasie przejazdu zostały obstawione przez funkcjonariuszy SB, aby – jak to określono – „zapobiec ewentualnym przypadkom dywersji”¹⁷⁴. Niezależnie od tych wydarzeń każda większa jednostka kolejowa, a zwłaszcza DOKP, miała swego „opiekuna” lub „opiekunów” z ramienia tej formacji. Pociągi te miały absolutne pierwszeństwo przejazdu. Podobna sytuacja powtórzyła się w lutym 1980 r., w związku z obradami kolejnego, VIII Zjazdu PZPR, ostatniego za rządów Gierka i jego ludzi. W ten sposób w Polsce chciano

¹⁷² Nieco wcześniej, bo 18 listopada 1975 r., trakcję elektryczną doprowadzono do Nowego Targu.

¹⁷³ *Siedem miesięcy przed terminem. Elektryczny pociąg przebył po raz pierwszy trasę Kraków – Zakopane*, GP nr 260 z 4 XII 1975 r., s. 1-2.

¹⁷⁴ Na podstawie relacji ówczesnych dyżurnych ruchu, pracujących na linii kolejowej nr 97, obecnie emerytów, pragnących zachować anonimowość.

zrealizować powiedzenie Lenina, że „komunizm to władza ludowa plus elektryfikacja” (w tym przypadku trakcja elektryczna na kolei)¹⁷⁵.

Od końca 1975 r. na całym szlaku kolejowym z Krakowa do Zakopanego obsługę pociągów dalekobieżnych zapewniały prokocimskie elektrowozy serii EU06 i EU/EP07, a sporadycznie nawet czechowickie elektrowozy podwójne, zwane „bolkami i lolkami” serii ET41. Ruch lokalny w relacji Kraków – Zakopane nadal opierał się na wymienionych uprzednio jednostkach elektrycznych serii EN57 i EN71¹⁷⁶. Początkowo na tej trasie pojawiły się również długie sześciosiomowe elektrowozy serii ET22, przystosowane do obsługi ciężkich pociągów towarowych, ale wkrótce zostały one wycofane z linii kolejowej nr 97 ze względu na niekorzystny profil toru, zwłaszcza między Kalwarią a Stryszowem, i możliwość ich wykolejenia. Zakaz wjazdu tych elektrowozów na południe od Skawiny obowiązuje do dziś.

Niewątpliwym błędem popełnionym w latach 1974-1975 przy elektryfikacji ciągu linii kolejowych prowadzących w kierunku Zakopanego było to, że równolegle nie wzmocniono podtorza tych linii, a przede wszystkim nie zbudowano trzech łącznic: w Krakowie za Wisłą, w Suchej Beskidzkiej i Chabówce, mimo że były one wstępnie projektowane już w okresie międzywojennym. Ich budowa skróciłaby czas przejazdu z Krakowa do Zakopanego o co najmniej pół godziny, bez straty czasu na zmianę kierunku jazdy, odczepianie i podczepianie lokomotywy, próby hamowania i inne czynności. Upłynęło ponad 40 lat do czasu realizacji tych zamierzeń.

Nim ukończono elektryfikację trasy kolejowej do Zakopanego, od 1 czerwca 1975 r. w Polsce zaczął obowiązywać nowy podział administracyjny, znoszący powiaty i jednocześnie ustanawiający 49 małych województw. Gmina miejska Skawina w całości znalazła się w nowym województwie,

¹⁷⁵ Na podstawie wspomnień jednego z dyżurnych ruchu na linii kolejowej nr 97, pragnącego zachować anonimowość, oraz: A. Nowakowski, *Zarys dziejów kolei w Kalwarii Zebrzydowskiej...*, s. 128.

¹⁷⁶ *Ibidem*, s. 124.

miejskim krakowskim, nawiązującym do dawnej Rzeczypospolitej Krakowskiej z lat 1815-1846. Tereny bezpośrednio graniczące z gminą skawiniąską od południa i zachodu, czyli gminy Kalwaria Zebrzydowska i Brzeźnica, należały do województwa bielskiego, do którego włączono cały powiat wadowicki. Ten stan przetrwał 23 lata, do końca 1998 r. Dyрекcję Okręgową Kolei Państwowych w Krakowie przemianowano na Południową DOKP, nadal obejmującą kolej w Skawinie i w okolicach miasta. Utworzono również mniejsze jednostki zarządzania koleją zwane dyrekcjami rejonowymi kolei państwowych; obejmowały zwykle obszar jednego nowego województwa. Dla Skawiny ta dyrekcja miała również siedzibę w Krakowie.

Uzupełnieniem elektryfikacji wspomnianych linii kolejowych było oddanie do użytku, mimo kryzysu gospodarczego występującego w kraju, przystanku kolejowego Kraków Krzemionki w Podgórzu. Nastąpiło to w 1981 r.¹⁷⁷ Obecnie po zmianie układu torowego i oddaniu do użytku w tym miejscu łącznicy przystanek przeniesiono w inne miejsce i przywrócono mu tradycyjną nazwę: Kraków Podgórze.

Tabela 11. Daty elektryfikacji linii kolejowych nr 94 i 97 przebiegających przez Skawinę

Numer linii kolejowej	Odcinek linii	Data elektryfikacji
94	Skawina – Spytkowice	12 listopada 1970 r.
97	Skawina – Sucha Beskidzka	17 lipca 1974 r.

Źródło: A. Nowakowski, *Kolej w Kalwarii Zebrzydowskiej na tle dziejów kolei galicyjskiej i małopolskiej. W 130-lecie doprowadzenia kolei do Kalwarii (1884-2014)*, Rzeszów 2014, s. 122; idem, *Zarys dziejów stacji kolejowej w Spytkowicach. Na 140-lecie kolei (1884-2024) i 125-lecie stacji (1899-2024)*, [Albigowa 2023], s. 43.

¹⁷⁷ Idem, *Zarys dziejów kolei w regionie nadwiślańskim...*, s. 11.

Fot. 10. Ostatni pociąg osobowy relacji Czechowice-Dziedzice – Kraków Płaszów w okolicach Skawiny (1982 r.)
Źródło: Własność Romana Garbacika



W ciągu czterech lat podkrakowska Skawina doczekała się nowoczesnej, najbardziej ekologicznej i wydajnej trakcji kolejowej. W rozkładach jazdy przy numerach pociągów pojawiły się symbole „E”. W ten sposób oznaczano wówczas pasażerskie elektryczne jednostki trakcyjne, obecnie oznaczane skrótem EZT. Nie ulega wątpliwości, że były to najważniejsze daty w historii kolei skawinińskiej od jej doprowadzenia do miasta nad Skawinką w 1884 r.

Po zelektryfikowaniu obu linii kolejowych przebiegających przez Skawinę przez kilka lat życie na kolei toczyło się niemal normalnie – aż do niespodziewanego ataku zimy z przełomu 1978/1979, zwanego zimą stulecia¹⁷⁸.

¹⁷⁸ Były to dane nieprawdziwe. Wedle miarodajnych statystyk meteorologicznych najzimniejszą zimą w Polsce w XX w. była zima na przełomie 1928/1929, a ekstremalne temperatury odnotowano w lutym 1929 r.

Wówczas w sylwestra i Nowy Rok cała Polska, w tym jej południowa część, znalazła się w okowach siarczystego mrozu, a przede wszystkim ekstremalnie dużych opadów śniegu połączonych z silnym wiatrem. Według opinii synoptyków takie zdarzenia występują nie częściej niż raz na kilkadziesiąt lat. W Skawinie i w okolicach – z powodu zasypiania śniegiem dworców kolejowych w Krakowie Płaszowie i Prokocimiu, na których formowane były składy towarowe – w większym stopniu sparaliżowane zostały przewozy towarowe niż pasażerskie. Przejściowy paraliż dotknął również pasażerskiego ruchu dalekobieżnego na trasie przez Skawinę. Odwołano ekspres „Tatry”, który od Krakowa Płaszowa zatrzymywał się dopiero w Suchej Beskidzkiej z powodu konieczności zmiany kierunku jazdy, a pociąg z Warszawy do Zakopanego, zatrzymujący się w Skawinie, w ogóle nie dotarł. Po około tygodniu wraz z poprawą pogody sytuacja na kolei zaczęła stopniowo wracać do

Fot. 11. Jednostka elektryczna serii EN71-001 z 1976 r. na dworcu w Skawinie
Źródło: Własność Romana Garbacika



normy¹⁷⁹. Kolejna ostra zima miała miejsce w styczniu oraz z początkiem lutego 1987 r., ale wówczas prawidłowo zadziałała osłona meteorologiczna, zapowiadająca nadejście fali mrozów poniżej minus 30 stopni Celsjusza z dwudniowym wyprzedzeniem¹⁸⁰.

Na przełomie siódmej i ósmej dekady XX w. Polskę ogarnął wielki kryzys, nie tylko polityczny, ale również społeczno-gospodarczy. Dotknął on również transportu kolejowego, co skutkowało zmniejszeniem liczby nie tylko pociągów dalekobieżnych, ale również lokalnych. W 1982 r. przez Skawinę przejechał po raz ostatni pociąg osobowy z Czechowic-Dziedzic do Krakowa Płaszowa obsługiwany przez elektrowóz serii EU₀₄ z czechowskiej elektrowozowni. Była to krótka seria elektrowozów dla potrzeb PKP, stosunkowo szybko wycofana z eksploatacji. Odtąd pasażerowie chcący dojechać do tej miejscowości musieli przesiąść się w Oświęcimiu albo w Krakowie Głównym¹⁸¹. Mimo ogólnego kryzysu w połowie lat osiemdziesiątych ubiegłego stulecia w kokpitach maszynistów pociągów przejeżdżających przez Skawinę pojawiły się pierwsze radiotelefony, ułatwiające lokalizację pociągów na szlaku.

W końcowym okresie poprzedniego ustroju (w 1986 r.) w Skawinie wydarzył się groźny wypadek. Na strzeżonym przejeździe kolejowym pociąg osobowy najechał na samochód ciężarowy marki Star. Wykoleiły się trzy wagony pociągu osobowego, ale obeszło się bez ofiar śmiertelnych. W usuwanie skutków wypadku byli zaangażowani miejscowi strażacy zawodowi. Bliższe szczegóły tego wypadku nie są znane¹⁸².

¹⁷⁹ *Usuwanie skutków zimy*, GP nr 1 z 2 I 1979 r., s. 1-2.

¹⁸⁰ *Dokuczliwe skutki srogiej zimy*, Dz.P. nr 7 z 9 I 1987 r., s. 1, 8.

¹⁸¹ Na podstawie danych przekazanych przez Romana Garbacika z Krakowa, 23 XII 2023.

¹⁸² *Monografia Skawiny*, s. 388.

3. Skawińska opozycja i skrajne upolitycznienie kolei (1945-1989)

W Polsce po zakończeniu działań wojennych skierowanych przeciwko Niemcom toczyła się niepisana wojna domowa prawicowego odłamu dawnego podziemia z nową władzą określaną mianem ludowej. Bezpośrednio po 1945 r. aż do końca lat pięćdziesiątych XX w. na tendrach niektórych parowozów towarowych serii Ty2, zwłaszcza stacjonujących w Chabówce, umieszczono budki (z biegiem lat zostały zdemontowane), w których podróżowali uzbrojeni wartownicy, najczęściej funkcjonariusze SOK, MO, UBP i żołnierze KBW, z bronią gotową do strzału. Oślaniali oni transporty jadące na Podhale i wracające z Podhala, ponieważ na tamtym terenie zaznaczyła się największa aktywność drugiej konspiracji, działalności antykomunistycznego podziemia, zwanego również „ludźmi z lasu”. Praktycznie istniała ona aż do 1954 r., a jej przywódcami byli: Mieczysław Wądołny, ps. Mściciel, na terenie powiatu wadowickiego, działający do początków 1947 r. na odcinku linii kolejowej Kalwaria – Stryków; oraz Mieczysław Spuła, ps. Feluś, na odcinku linii kolejowej nr 94 w pobliżu Spytkowic.¹⁸³ Ponadto w obecnym powiecie suskim, głównie w okolicach Zembrzyc, do 1954 r. działał inny znany partyzant, Jan Sałapatek, ps. Orzeł¹⁸⁴.

Również na terenie Skawiny w pierwszych latach po wojnie przeciwko nowej władzy działała opozycja, grupująca głównie zwolenników przedwojennego Stronnictwa Narodowego, harcerzy i członków młodzieżowych organizacji katolickich. Odnotowano, że w 1946 r. kontakty skawińskich opozycjonistów miały miejsce na dworcu kolejowym¹⁸⁵. W latach 1947-1948 opozycja, w związku zaostrzeniem kursu politycznego przez władze,

¹⁸³ Zob. A. Ptak, M. Korkuć, *Żołnierze porucznika Wądołnego. Z dziejów niepodległościowego podziemia na ziemi wadowickiej 1945-1947*, Kraków 2001, s. 61, 100, 108.

¹⁸⁴ A. Rejman, A. Nowakowski, M. Malec, *op. cit.*, s. 46.

¹⁸⁵ P. Mardyła, *op. cit.*, s. 100-101.

zaczęła przybierać postać „drugiej konspiracji”. W połowie sierpnia 1949 r. podczas licznych podróży koleją na tradycyjne uroczystości odpustowe do Kalwarii Zebrzydowskiej skawinscy konspiratorzy umieszczali w pociągach na odcinku między Krakowem a Skawiną ulotki o treści: „Niech żyje 3 Maja”, „Katyń”, „Siedzą sobie chłopcy w celi”, „Siedzi na Wschodzie szatan czerwony”, „Polsce Ludowej buduj szubienice” itp.¹⁸⁶

Do przełomu 1948/1949, czyli do rozpoczęcia intensywnej stalinizacji Polski, ruch pielgrzymkowy koleją ze Skawiny i z okolic do Kalwarii Zebrzydowskiej nie napotykał żadnych trudności. Nadal podstawiano dodatkowe pociągi i wagony dla pielgrzymów. Sytuacja zmieniła się w 1949 r., kiedy zaostrzono przepisy dotyczące zgromadzeń publicznych, w tym o charakterze religijnym. Politykę wobec zgromadzeń religijnych na krótko zliberalizowano po przesileniu październikowym w Polsce w 1956 r. (w latach 1957-1958); ponownemu zaostrzeniu uległa po 1962 r., kiedy weszło w życie nowe prawo o zgromadzeniach. Odtąd na organizację grupowego przejazdu koleją na pielgrzymkę należało mieć zezwolenie od władz powiatowych (z reguły go nie wydawano). Dla Skawiny organem właściwym do wydawania takich zezwoleń było ówczesne Prezydium Powiatowej Rady Narodowej w Krakowie – Wydział Spraw Wewnętrznych, ponieważ Skawina należała i nadal należy do powiatu krakowskiego. Z zachowanej dokumentacji wynika, że co najmniej dwukrotnie odmówiono takiej zgody: w 1963 r. pod pretekstem rozprzestrzeniania się epidemii ospy, której ognisko zlokalizowano we Wrocławiu, oraz w 1969 r.¹⁸⁷ Wówczas pątnicy ze Skawiny i z podskawieńskich wsi jeździli do Kalwarii indywidualnie, chociaż trasy kolejowe prowadzące do tej miejscowości były patrolowane przez umundurowanych i tajnych funkcjonariuszy MO, SOK, SB i ORMO. Zdarzały się sytuacje, że nieumundurowani pracownicy tych służb wylapywali w pociągach rzekomych prowodyrów, czyli przewodników grup pielgrzymkowych, zarzucając im „przewodniczenie nielegalnym zgromadzeniom”, a następnie stawiali ich

¹⁸⁶ *Ibidem*, s. 114-115.

¹⁸⁷ Skawina, s. 106.

przed kolegiami karno-administracyjnymi, które w takich przypadkach wymierzały wysokie kary grzywny. Nierzadko również zawiadamiany był zakład pracy albo szkoła lub uczelnia, do której dana osoba uczęszczała, w celu dalszego nękania. Na polecenie władz PZPR i organów bezpieczeństwa kolej odmawiała podstawiania dodatkowych pociągów czy wagonów, tłumacząc to koniecznością zapewnienia składów na przejazdy sezonowe i kolonijne. Bywały sytuacje, w których ograniczano składy pociągów ujętych w rozkładzie jazdy. Po 1970 r. represje wobec pielgrzymów zelżały, ale coraz więcej wiernych udawało się wtedy do Kalwarii własnymi środkami lokomocji. Taki obraz wyłania się z lektury szeregu akt przechowywanych w krakowskim oddziale IPN¹⁸⁸.

Przez większość czasu, w którym istniała Polska Ludowa, nie tylko w okresie stalinizmu, kolej w Polsce – podobnie jak inne działy gospodarki narodowej – była skrajnie upolityczniona, całkowicie zależna od partii komunistycznej (PZPR). Tylko członkowie tej partii, objęci tzw. nomenklaturą stanowisk (rozbudowaną w 1972 r.), mogli zajmować ważniejsze stanowiska, w tym zawiadowców i dyżurnych ruchu na większych stacjach, jak np. w Skawinie. Natomiast na mniejszych stacjach i posterunkach ruchu (w Radziszowie czy Wielkich Drogach) stanowiska te mogły pełnić również osoby bezpartyjne z odpowiednimi kwalifikacjami popartymi egzaminami. Z relacji jednego z emerytowanych kolejarzy wynika, że maszynistą w parowozowni w Suchej Beskidzkiej, która obsługiwała pociągi kursujące przez Skawinę, mógł być tylko członek PZPR, natomiast jego pomocnik mógł być bezpartyjny. W latach siedemdziesiątych XX w. w parowozowni w Chabówce ta zasada już nie obowiązywała¹⁸⁹.

¹⁸⁸ Na podstawie szeregu akt IPN O/Kraków o różnych sygnaturach dotyczących inwigilacji obiektu, jakim dla ówczesnych władz było miejsce kultu religijnego (klasztor) w Kalwarii Zebrzydowskiej. Zob. ponadto: A. Nowakowski, *Zarys dziejów kolei w Kalwarii Zebrzydowskiej...*, s. 126-127.

¹⁸⁹ Na podstawie relacji Antoniego Sadzikowskiego, emerytowanego pomocnika maszynisty oraz maszynisty w Suchej Beskidzkiej i Chabówce (przejsiowski w Przeworsku), zdanej autorowi w latach 2020-2021.

Innym przejawem skrajnego upolitycznienia, a raczej ideologizacji kolejnictwa w Polsce w omawianym okresie, było tzw. socjalistyczne współzawodnictwo pracy zaczerpnięte ze wzorców sowieckich. W latach 1949-1956 na budkach (kokpitach) maszynistów parowozów obsługujących pociągi przejeżdżające przez Skawinę można było dostrzec charakterystyczne napisy wytłoczone czerwonymi literami: „BPS-ZMP”, a kolejarze i pasażerowie mówili „jadą zetempówki”. Od 1957 r. napis „ZMP” zastąpiono napisem „ZMS” oraz samym „BPS”. Owo współzawodnictwo w odniesieniu do drużyn parowozowych przejawiało się skrajnymi oszczędnościami w zużyciu węgla, smarów, maksymalnym przebiegu dobowym parowozów oraz liczby kilometrów przejechanych bez remontu parowozu. Zwykle osiągano te parametry kosztem bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Wszelkie wiadomości o nieprawidłowościach w ruchu kolejowym, jak już wzmiankowano, skutecznie eliminowała wszechwładna cenzura¹⁹⁰.

W Polsce Ludowej, szczególnie przed wielkim kryzysem i przesileniem społeczno-politycznym lat 1980/81, specyficznymi pasażerami skawińskiej kolei byli uczniowie z okolicznych szkół (starszych klas szkół podstawowych oraz szkół średnich), którzy pod opieką wychowawców zjeżdżali do Skawiny, aby, jak to wówczas określano, „zwiedzić wielkie budowle socjalizmu i poznać trud wielkoprzemysłowej klasy robotniczej”. Takie wyjazdy były zresztą przewidziane w programach wychowawczych ministerstwa oświaty. Po wszystkich niezbędnych uzgodnieniach nie tylko z dyrekcją zakładu, ale również z zakładową komórką PZPR, a nawet z „opiekunem” zakładu z ramienia SB młodzież poruszała się po wyznaczonych trasach wraz z przewodnikiem¹⁹¹.

¹⁹⁰ W ten sposób eliminowano wiadomości o notorycznych wypadnięciach lokomotyw spalinowych serii SP45 z szyn w latach 1974-1976 na terenie krakowskiej (południowej) DOKP, niedostosowanych do jazdy w terenie podgórskim.

¹⁹¹ Jesienią 1970 r. przed planowaną drastyczną podwyżką cen, w obawie przed masowymi protestami, władze w ramach akcji Jesień '70 wstrzymały wycieczki

Aby nie dopuścić do uruchomienia dodatkowych pociągów pasażerskich dla wiernych, chcących dotrzeć na miejsce spotkań z papieżem Polakiem podczas jego pierwszej pielgrzymki w Ojczyźnie w czerwcu 1979 r., a zwłaszcza w południowej Polsce (Krakowie oraz w Kalwarii Zebrzydowskiej, Wadowicach, Oświęcimiu i Nowym Targu), posłużono się zakamufLOWanym argumentem „wszystko dla towarów”, czyli bezwzględnym pierwszeństwem dla pociągów towarowych. Ta dyspozycja dotyczyła również Skawiny¹⁹².

Podczas okresu legalnej działalności „Solidarności” (lata 1980-1981) skawińscy kolejarze działali w strukturach związkowych w ramach Południowej DOKP w Krakowie, należących do Regionu Małopolska z siedzibą w Krakowie. Po wprowadzeniu w Polsce stanu wojennego w nocy z 12 na 13 grudnia 1981 r. kolej, podobnie jak łączność i górnictwo, została zmilitaryzowana pod nadzorem komisarzy wojskowych. Polecenia służbowe traktowane były jak rozkazy wojskowe, a ich niewykonanie groziło – w myśl dekretu o stanie wojennym – drastycznymi karami, włącznie z karą śmierci, wymierzanymi w trybie doraźnym. Jak się okazało, drastyczne kary miały na celu wyłącznie zastraszenie ludności oraz odwiedzenie jej od jakichkolwiek akcji protestacyjnych. Ruch na kolei znacznie zmalał nie tylko z powodu zmniejszenia liczby połączeń, zarządzonych na szczeblu rządowym przez tzw. operacyjny sztab antykryzysowy. Przez pierwsze tygodnie stanu wojennego obowiązywał zakaz przemieszczania się z jednej miejscowości do drugiej, nawet w obrębie tej samej gminy, bez specjalnych przepustek. Tak np. mieszkaniec Skawiny nie mógł odwiedzić w swych krewnych w Rzozowie bez zgody naczelnika miasta. Ponadto aż do maja 1982 r. obowiązywała nocna godzina milicyjna. W tymże 1982 r. na mocy zaostrzonych przepisów o ochronie tajemnicy państwowej i służbowej na

szkolne do zakładów pracy. Okazało się jednak, że w grudniu 1970 r. w skawińskich zakładach pracy doszło do krótkotrwałych ograniczonych protestów.

¹⁹² Zob. P. Skibiński, *Odnova tej ziemi. I pielgrzymka Jana Pawła II do Polski, czerwiec 1979*, Warszawa 2020, s. 158 i nn.

dworcu kolejowym w Skawinie i innych obiektach infrastruktury kolejowej pojawiały się tabliczki w czerwonych obwódkach, z przekreślonym aparatem fotograficznym i napisem: „Zakaz fotografowania”¹⁹³.

Aby uspokoić społeczeństwo, które popadło w apatię i rozgoryczenie po wprowadzeniu stanu wojennego i delegalizacji pierwszej „Solidarności”, mimo wciąż jedynie zawieszonego tego stanu, władze zgodziły się udostępnić dodatkowe pociągi z okazji kolejnej pielgrzymki papieskiej w Krakowie w czerwcu 1983 r. Pociągi te, przejeżdżające przez Skawinę, zatrzymywały się na dworcu Kraków Bonarka¹⁹⁴. Ponownie takie pociągi pojawiły się cztery lata później podczas trzeciej wizyty papieża w Polsce, w czerwcu 1987 r., z tym że stacjami docelowymi były wówczas te położone w pobliżu Tarnowa, ponieważ papież pielgrzymował właśnie do tego miasta¹⁹⁵.

¹⁹³ A. Nowakowski, *Zarys dziejów kolei w Kalwarii Zebrzydowskiej...*, s. 129.

¹⁹⁴ *70 dodatkowych pociągów...*, Dz.P. nr 114 z 13 VI 1987 r., s. 5.

¹⁹⁵ Notatka w GK nr 118 z 3 VI 1987 r., s. 4.

ROZDZIAŁ IV

Kolej skawińska w nowej rzeczywistości (1989-2024)

1. Zasadnicze zmiany w zarządzaniu infrastrukturą i ruchem kolejowym

Koniec dawnej epoki i początki nowego ustroju przyniosły zasadnicze zmiany w transporcie kolejowym, widoczne do dziś. Bezpośrednio po 1989 r. i w latach dziewięćdziesiątych ubiegłego stulecia następowały liczne upadłości i przejęcia dotychczasowych przedsiębiorstw państwowych, połączone ze zmniejszeniem lub zmianą profilu produkcji. Nie inaczej było również w Skawinie, gdzie raptownie zmalało zapotrzebowanie na kolejowe przewozy towarowe. Ograniczenie produkcji wiązało się ponadto ze spadkiem zatrudnienia, a nawet z bezrobociem. Wprawdzie kolej pozostawała jeszcze jednolitym przedsiębiorstwem państwowym, scentralizowanym i hierarchicznym, działającym na zasadzie „dywizyjnej”, ale jej klientów szybko ubywało. Kurczył się ruch towarowy, a ruch pasażerski, zwłaszcza podmiejski, został przejęty nie tylko przez skomercjalizowane przedsiębiorstwo PKS, ale przede wszystkim przez wielu prywatnych przewoźników. Zaczęła maleć liczba lokalnych pociągów przejeżdżających przez Skawinę. Z tych też względów w połowie lat dziewięćdziesiątych XX w. władze kolejowe w Krakowie zaniechały odbudowy łącznicy w Kalwarii Zebrzydowskiej, która dotychczas znacznie skracała czas jazdy pociągami

z zachodniej Małopolski i aglomeracji bielskiej w kierunku Krakowa przez Skawinę¹⁹⁶.

Niemniej jednak także w tym trudniejszym dla kolei okresie miały miejsce znamienne wydarzenia. W 1993 r. liczne pociągi kursujące przez Skawinę dowoziły do Zakopanego uczestników i gości zimowej Uniwersjady (igrzyska sportowe młodzieży akademickiej). Podobnie jak w 1962 r. podczas FIS, były to składy piętrowe, ale nowocześniejsze. Sytuacja powtórzyła się w lutym 2001 r. przy ponownej organizacji tej imprezy pod Tatrami. Od czasu do czasu przez Skawinę przejeżdżały również zabytkowe pociągi parowe ze skansenu w Chabówce – np. w 1994 r. taki pociąg przejechał ze Skawiny do Zatora z okazji 500. rocznicy wykupu księstwa zatorskiego przez Polskę.

Przejściowo na stacji skawińskiej pojawiły się pociągi nawiązujące do rozkładowych relacji lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX stulecia. Były to pociągi przyspieszone relacji Kraków – Bielsko. W latach 1992-1993 był to „Klimczok”, a w latach 2003-2004 podobny kurs obsługiwany był przez nowoczesną jednostkę serii ED72, przystosowaną do odbywania podróży na dłuższych dystansach. W następnych latach wymienione pociągi przestały kursować, nie licząc wspomnianego już pociągu z lat 2010-2011¹⁹⁷.

W 1995 r. w Skawinie w budynku należącym do kolei wybuchł duży pożar, ale jego następstwa nie były tak tragiczne, jak w przypadku pożarów w Radziszowie w okresie międzywojennym. Zachodziło duże niebezpieczeństwo poważnych zniszczeń, ponieważ centrum pożaru znajdowało się w odległości zaledwie 10 m od przewodów trakcji elektrycznej pod napięciem. Strażacy zdołali jednak w porę opanować pożar i ewakuować wszystkich mieszkańców obiektu¹⁹⁸. Kolei w okolicach Skawiny, a zwłaszcza

¹⁹⁶ A. Nowakowski, *Kolej w Kalwarii Zebrzydowskiej (1888-2023)...*, s. 33-34.

¹⁹⁷ Idem, *Zarys dziejów kolei w Kalwarii Zebrzydowskiej...*, s. 142, 147. Jednostka serii ED72 nadal kursuje w pociągach przejeżdżających przez Skawinę.

¹⁹⁸ Monografia Skawiny, s. 388.

linii kolejowej w kierunku południowym, nie omijały też klęski żywiołowe, powódzie i huragany. Podczas letniej powodzi w lipcu 1997 r., kiedy wody Skawinki podmyły tor między Skawiną a Kalwarią, ruch pociągów, zarówno lokalnych, jak i dalekobieżnych odbywał się trasą okrężną: ze Skawiny przez Spytkowice, Wadowice i Kalwarię. Kolejne wylewy Skawinki dotknęły linię kolejową nr 97 w lipcu 2001 r. oraz w maju 2010 r. W listopadzie 2004 r. oraz w sierpniu 2007 r. przeszły silne wichury, które szczególnie w okolicach Radziszowa i Woli Radziszowskiej poczyniły liczne szkody w drzewostanie i uszkodziły sieć trakcyjną¹⁹⁹.

Spółki kolejowe, począwszy od 2001 r., a zwłaszcza spółka utrzymująca infrastrukturę kolejową, czyli PKP PLK S.A., w imię nie zawsze dobrze pojętych oszczędności likwidowały kolejne stacje i posterunki, a także zbędne tory. Ta procedura nie ominęła również obu linii kolejowych wychodzących ze Skawiny. W 2005 r. zlikwidowano stację kolejową w Wielkich Drogach, w jej miejscu powstał przystanek. Ten sam los podzieliła stacja w Krakowie Swoszowicach. Odtąd najbliższymi stacjami są Brzeźnica oraz Podbory Skawińskie. Ponadto poczekalnie wraz z kasami biletowymi zastąpiono wiatami.

Po 1989 r. znikły wszelkie ograniczenia natury politycznej wobec polskich kolei, toteż na kolejne papieskie pielgrzymki do Polski, a przede wszystkim do Krakowa, podstawiano bez przeszkód pociągi przejeżdżające przez Skawinę z trzech możliwych kierunków. Tak było kolejno w latach: 1991, 1997, 1999 i 2002. W 2002 r. podczas wizyty Jana Pawła II w podkrakowskich Łagiewnikach – a była to ostatnia podróż papieża Polaka do Ojczyzny – ze względów bezpieczeństwa na kilka godzin wyłączono prąd na linii kolejowej nr 94 na odcinku od Krakowa Płaszowa do Skawiny. Wstrzymano wówczas albo ograniczono ruch pociągów lokalnych, ekspres „Tatry” z Warszawy do Zakopanego skierowano zaś drogą okrężną z Krakowa przez

¹⁹⁹ Zob. A. Nowakowski, *Leśnica. Zarys historii wioski od XIV wieku po współczesność*, Kraków 2023, s. 67-68.

Trzebinie, Spytkowice i Kalwarię²⁰⁰. Pod koniec maja 2006 r. uruchomiono specjalne pociągi z okazji wizyty papieża Benedykta XVI w Krakowie, a z końcem lipca 2016 r. – dla uczestników krakowskich Światowych Dni Młodzieży, z udziałem papieża Franciszka; jednocześnie otwarto przystanek kolejowy Kraków Sanktuarium²⁰¹.

Po śmierci Jana Pawła II (2 kwietnia 2005 r.) kolejarska „Solidarność”, zainspirowana przez duszpasterzy, wpadła na pomysł, aby zorganizować Kolejowy Szlak Papieski Kraków – Wadowice z równoczesnym zamówieniem i wykonaniem specjalnej jednostki elektrycznej do podróży na wyznaczonej trasie. Ten zamiar kolejarze wcielili w czyn podczas pielgrzymki do Sanktuarium Bożego Miłosierdzia w Krakowie-Łagiewnikach już we wrześniu 2005 r. Liczne ekipy remontowe sprowadzone niemal z całej Polski wczesną wiosną 2006 r. przystąpiły do gruntownej naprawy linii kolejowej nr 97 między Skawiną a Kalwarią Zebrzydowską Lanckoroną i podniosły maksymalną prędkość pociągów – również w granicach gminy skawińskiej – z 70 na 80 km/h. Ze względów natury prawnej i finansowej ponownie nie udało się wówczas zrealizować projektu budowy łącznicy kolejowej w Kalwarii Zebrzydowskiej, skracającej podróż od Bielska i Wadowic w kierunku Skawiny i Krakowa²⁰². Wcześniej projekt bezskutecznie usiłowano zrealizować w połowie lat dziewięćdziesiątych XX stulecia²⁰³. Równolegle w zakładach Nevag S.A. w Nowym Sączu montowano skład „Pociągu Papieskiego”. Pociąg ów został poświęcony przez papieża Benedykta XVI na przystanku Kraków Łagiewniki 27 maja 2006 r., a pierwszy kurs

²⁰⁰ Niedługo po tym epizodzie, tj. 7 października 2002 r., linia kolejowa nr 103 (Trzebinia – Wadowice) została zamknięta dla ruchu pasażerskiego; obecnie jest nieprzejezdna.

²⁰¹ Przystanek Kraków Sanktuarium usytuowany jest między przystankami: Kraków Łagiewniki (dawniej Borek Fałęcki) oraz Kraków Swoszowice (kiedyś stacja).

²⁰² Zob. A. Nowakowski, *Kolej w Kalwarii Zebrzydowskiej (1888-2023)*..., s. 34-35.

²⁰³ ANKr., Zespół akt PDOKP w Krakowie, sygn. 29/741/640; *ibidem*, Kalwaria Zebrzydowska – budowa łącznicy 1993-1995, [b. pag.].

do Wadowic przez Skawinę wykonał 31 maja 2006 r. W inauguracyjnym kursie uczestniczył osobisty sekretarz papieża, ówczesny arcybiskup metropolita krakowski ks. kardynał Stanisław Dziwisz wraz z przedstawicielami spółek kolejowych zaangażowanych w przygotowanie tej trasy²⁰⁴.

W 2006 r. w Skawinie, Rzozowie, Radziszowie i Woli Radziszowskiej upamiętniono pierwszy przejazd „Pociągu Papieskiego”. Na trasie przejazdu tego okolicznościowego pojazdu szynowego odnowiono budynki stacji i przystanków oraz zamontowano tabliczki z oznaczeniem Kolejowego Szlaku Papieskiego²⁰⁵. W latach 2006-2009 „Pociąg Papieski” kursował codziennie z Krakowa Głównego do Wadowic przez Kraków Łagiewniki, Skawinę (z postojem na tej stacji), Kalwarię Zebrzydowską Lanckoronę i Kalwarię Zebrzydowską. Był to kurs przyspieszony, wykonywany zwykle trzy razy dziennie. Po 2009 r. wskutek zmniejszonego zainteresowania pasażerów oraz doznanych awarii pociąg przestał kursować, pojawiając się jeszcze w 2012 r.²⁰⁶ Odtąd w Skawinie i w okolicach „Pociąg Papieski” pojawia się sporadycznie jako pociąg kursowy, na ogół w relacji Kraków Główny – Sucha Beskidzka. W 2020 r. maszyna miała wrócić na szlaki kolejowe, ale na przeszkodzie stanęła ogólnościowa pandemia COVID-19 i związane z nią liczne ograniczenia w przemieszczaniu się ludności.

Wracając do początków „Pociągu Papieskiego”, jeszcze w 2006 r. z okazji wytyczenia wspomnianego Szlaku przeprowadzono liczne czynności porządkowe i zmiany estetyczne na skawińskim dworcu, obejmujące likwidację nieużywanego od wielu lat toru kolejowego przylegającego do budynku stacyjnego oraz rozbórkę kilku zbędnych i niszczących obiektów

²⁰⁴ Pociąg ów kursował regularnie w latach 2006-2009 i sporadycznie w 2012 r., a następnie od czasu do czasu jako zwykły pociąg rozkładowy.

²⁰⁵ M. Niechaj, J. Niechaj, *op. cit.*, s. 137.

²⁰⁶ P.S. Szlezynger, *Kolejowy szlak Jana Pawła II. Kraków Główny – Kraków Łagiewniki – Skawina – Kalwaria Zebrzydowska – Wadowice*, Kraków 2006, s. 77. Zob. ponadto: A. Nowakowski, *Katastrofy i wypadki kolejowe w powiecie wadowickim na tle rozwoju kolejnictwa w regionie (1884-2022)*, Tarnów 2023, s. 100.

Fot. 12. Budynek dworca kolejowego w Skawinie w latach 90. XX w.

Źródło: Własność Muzeum Regionalnego w Skawinie



budowlanych znajdujących się na terenie stacji. Także podróżni odczuli wówczas znaczną poprawę wygody podczas wsiadania do pociągów i wysiadania z nich – pojawiły się wysokie perony, zgodnie ze współczesnymi standardami bezpieczeństwa²⁰⁷.

Nie obyło się jednak bez daleko posuniętych oszczędności. W maju 2012 r. w budynku dworcowym przed kapitalnym remontem zamknięte zostały poczekalnia i kasa biletowa. Podobna sytuacja miała miejsce w szeregu mniejszych oraz średniej wielkości obiektach kolejowych w Małopolsce. W tym samym czasie zlikwidowano ponadto mieszkania kolejowe znajdujące się na piętrze budynku, biura spółki PKP Cargo, prowadzącej przewozy

²⁰⁷ Dane PKP PLK SA.

towarowe, ponieważ zmalał ruch pociągów towarowych w Skawinie, a także posterunek SOK²⁰⁸. Dla skawińskiej kolei najbliższy posterunek tej formacji znajduje się w Krakowie. W 2023 r. pracownikom kolei kierującym ruchem, w tym maszynistom, kierownikom pociągu i konduktorom, przywrócono szczególną ochronę prawną na takich zasadach, jak funkcjonariuszom publicznym. Szczególna ochrona prawna polega na wyższych sankcjach przewidzianych w prawie karnym w przypadku bezprawnego ataku na osoby chronione.

2. Rewitalizacja linii kolejowej nr 94

Rewitalizacja linii kolejowej nr 94 trwała stopniowo i przebiegała w kilku etapach. W pierwszej kolejności zrewitalizowano torowisko od Krakowa Zabłocia i Płaszowa do Skawiny. Pod koniec 2017 r. nakładem ponad 300 mln zł wybudowano i oddano do użytku łącznicę wraz z estakadą, linię kolejową nr 624, między przystankiem kolejowym Kraków Zabłocie przy linii nr 91: Kraków – Medyka, położonym nieopodal mostu na Wiśle w kierunku stacji Kraków Bonarka, czym zmieniono w sposób zasadniczy i po raz pierwszy od 1960 r. układ torowy. Była to największa inwestycja kolejowa w obrębie Krakowa od lat 1858-1861, kiedy powstawała linia kolejowa z Krakowa do Lwowa. Przy braku łącznicy pociągi, zwłaszcza dalekobieżne, zmuszone było do zmiany kierunku jazdy w Pławowie, a to zabierało zwykle kilkanaście cennych minut²⁰⁹. Pociągi lokalne rozpoczynały i kończyły bieg na płaszowskim dworcu²¹⁰. Po oddaniu łącznicy do użytku powrócono do

²⁰⁸ *Ibidem*.

²⁰⁹ Wedle obecnie obowiązujących regulaminów kolejowych zmiana kierunku jazdy zajmuje od 7 minut w przypadku elektrycznych i spalinowych zespołów trakcyjnych do 15 minut w stosunku do pociągów obsługiwanych przez lokomotywy.

²¹⁰ Podczas budowy łącznicy i przebudowy układu torowego niektóre pociągi rozpoczynały i kończyły bieg na stacji Kraków Bonarka.

tradycyjnej nazwy przystanku: Kraków Podgórze, a pociągi w kierunku Skawiny zaczęły odjeżdżać z krakowskiego dworca głównego. Łącznica znacznie skróciła czas przejazdu pociągów pasażerskich z Krakowa Głównego do Skawiny, Oświęcimia, Suchej Beskidzkiej, Wadowic czy Zakopanego²¹¹. Aktualnie pociąg osobowy z Krakowa Głównego do Skawiny, mimo licznych przystanków, pokonuje tę trasę w 27 minut. W 2023 r. oddano do użytku nowy most kolejowy w Krakowie na Wiśle z czterema torami, w znaczącym stopniu poprawiający płynność ruchu kolejowego.

W kierunku zachodnim pełną rewitalizację linii kolejowej nr 94 doprowadzono do Podborów Skawińskich, do których początkowo docierały pociągi Kolei Małopolskich. Przystanek Skawina Zachodnia został gruntownie przebudowany, równocześnie przesunięto jego lokalizację o 0,5 km w kierunku zachodnim. 13 czerwca 2021 r. w ramach rewitalizacji linii kolejowej nr 94 został oddany do użytku nowy przystanek kolejowy Skawina Jagiellnia położony w odległości niespełna kilometra od dotychczasowego dworca kolejowego w Skawinie w kierunku wschodnim²¹². Od Podborów Skawińskich do granic gminy w rejonie Jaśkowic w 2023 r. nadal trwały prace remontowe, skutkujące ograniczeniem prędkości pociągów oraz jazdą wahadłową po jednym torze. Prace zakończono na początku 2024 r. Obecnie na linii kolejowej nr 94 na obu torach maksymalna prędkość pociągów pasażerskich wynosi 100 km/h z lokalnymi wyjątkami.

Jak wynika z tabeli 12, poza przystankiem Skawina Jagiellnia pozostałe stacje i przystanki na linii równoleżnikowej, biegnącej przez Skawinę ze wschodu na zachód, powstały pod koniec XIX w., w okresie wojny w przypadku Zelczyny albo w pierwszym okresie powojennym. Natomiast przystanek Skawina Zachodnia, odnowiony w 2022 r., został jednocześnie przesunięty do nowej lokalizacji.

²¹¹ Dane PKP PLK SA.

²¹² *Ibidem*.

Tabela 12. Daty powstania stacji i przystanków w gminie skawińskiej na linii kolejowej nr 94

Nazwa stacji/przystanku	Data powstania
Jaśkowice	1898
Wielkie Drogi	1884
Zelczyna	1941
Podbory Skawińskie	1951
Skawina Zachodnia	1954 (2022)
Skawina	1884
Skawina Jagielnia	2021

Źródło: Atlas kolejowy, [online] www.atlaskolejowy.net/pl/malopolskie/?id=linia&poz=75 – 4 XII 2023.

Jako ciekawostkę należy podać fakt, że na krótko, bo tylko w 2000 r., do Skawiny od strony Spytkowic dojeżdżał pociąg osobowy z Bielska-Białej, kursujący zwykle przez Kalwarię. Również w drodze powrotnej kursował on linią kolejową nr 94. Zamierzano bowiem wówczas zamknąć dla ruchu pasażerskiego odcinek linii kolejowej nr 117 od Wadowic do Kalwarii Lanckorony. Po dwumiesięcznej przerwie w ruchu pociągów, od czerwca do sierpnia 2000 r., wskutek licznych protestów ludności wycofano się z tego zamiaru²¹³. Jedynie z powodu częściowego remontu linii kolejowej nr 94 i zmniejszającego się ruchu podróżnych część pasażerów skorzystała z oferty przewozowej prywatnych przewoźników oraz krakowskiej miejskiej komunikacji publicznej sięgającej po Brzeźnicę w powiecie wadowickim, a w sierpniu 2012 r. zawieszono kursowanie pociągów do Oświęcimia; poprzednio były to zaledwie cztery do sześciu par na dobę. Do Przeciszowa docierały jedynie okazjonalne pociągi przyspieszone, zamówione przez

²¹³ Było to niebawem przed zamknięciem dla ruchu pasażerskiego linii kolejowej nr 103 (Trzebinia – Spytkowice – Wadowice).

właścicieli parku rozrywki Energylandia położonego w pobliżu Zatora, kursujące w wiosenne weekendy oraz podczas wakacji, z postojem w Skawinie²¹⁴. Przejściowo pociągi w pełnej relacji do Oświęcimia uruchomiono na krótko, na przełomie 2015/2016. Dopiero od marca 2022 r. składy Kolei Małopolskich (dalej: KMłp.) zaczęły docierać do Podborów Skawińskich, a od 1 października tego samego roku – do Przeciszowa, stacji kolejowej położonej pomiędzy Zatorem a Oświęcimiem²¹⁵.

Od 10 grudnia 2023 r., po zakończeniu kolejnego etapu rewitalizacji linii kolejowej nr 94 i zwiększeniu jej przepustowości, uruchomiono 19 par pociągów kursujących każdego dnia od Krakowa Głównego przez Skawinę i Spytkowice do Oświęcimia. W drodze powrotnej niektóre pociągi na tej linii, oznaczonej jako SKA2, docierają nie tylko do Krakowa, ale również do Miechowa, Kozłowa i Sędziszowa (miejscowości położonej w województwie świętokrzyskim); pociągi obsługiwane są przez spółkę województwa małopolskiego. Koleje Małopolskie kursują od wczesnego rana do późnej nocy, w prawie równych odstępach czasowych, i odznaczają się komfortowymi warunkami podróży. Przez Skawinę przejeżdżają bez postoju trzy pary pociągów międzynarodowych: pociąg Intercity „Chopin” z Warszawy do Monachium i dwa pociągi prywatnych przewoźników czeskich – Leo Express z Krakowa do Wiednia i Regiojet z Krakowa do Pragi. Pierwsza dwa zatrzymują się w Oświęcimiu, a Regiojet dopiero w Boguminie, po stronie czeskiej²¹⁶. Już w drugiej dekadzie obecnego stulecia zdarzały się przejazdy pociągów dalekobieżnych, w tym międzynarodowych, przez Skawinę w porze nocnej bez postoju. Ta okoliczność była związana z przedłużającą

²¹⁴ W 2022 r. między Zatorem a Przeciszowem otwarto przystanek kolejowy o nazwie Zator Park Rozrywki.

²¹⁵ Atlas kolejowy, [online] www.atlaskolejowy.net/pl/maloposkie/?id=linia&poz=75 – 28 XII 2023. Zob. także: A. Nowakowski, *Zarys dziejów stacji kolejowej w Spytkowicach...*, s. 70-71, 74-76.

²¹⁶ Na podstawie rozkładu jazdy pociągów 2023/24.

się rewitalizacją linii kolejowej nr 133, łączącej Kraków z Katowicami przez Jaworzno²¹⁷.

W związku z dynamicznym rozwojem transportu samochodowego, w ostatnich dekadach zmniejszył się ruch towarowy na linii kolejowej nr 94. Nowym zjawiskiem w polskim kolejnictwie jest – również w Skawinie – pojawienie się licznych prywatnych licencjonowanych przewoźników kolejowych spoza PKP Cargo S.A., która jest publicznym przewoźnikiem towarowym. Kolejowi przewoźnicy towarów posługują się lokomotywami elektrycznymi i spalinowymi różnych typów, łącznie z elektrowozami serii EUo7, przeznaczonymi w zasadzie do obsługi pociągów pasażerskich. Często prywatni przewoźnicy stosują podwójną trakcję – przypinają do składu lokomotywę spalinową obok elektrowozu. Dzieje się tak zazwyczaj przy obsłudze najcięższych składów²¹⁸.

3. Rewitalizacja linii kolejowej nr 97

Po komercjalizacji polskiego kolejnictwa, poczynszy od 2001 r., dał się zauważyć wyraźny spadek oferty przewozowej ze Skawiny w kierunku Podhala. Nieoficjalnie tę okoliczność tłumaczono nie najlepszym stanem infrastruktury kolejowej oraz powszechną motoryzacją społeczeństwa. Pociągi dalekobieżne docierające do Zakopanego przestały się zatrzymywać w Skawinie, ale część z nich przez pewien czas zatrzymywała się na przystanku Kraków Borek Fałęcki.

²¹⁷ Tak np. nocny sezonowy pociąg pospieszny „Podhalanin” relacji Szczecin – Zakopane był w ostatnich latach kierowany zamiast przez Bielsko (z powodu przebudowy stacji w Czechowicach-Dziedzicach) drogą okrężną od Katowic przez Mysłowice do Skawiny (bez postoju). W Skawinie zmieniał kierunek jazdy, ale był to jedynie postój techniczny, bez możliwości wysiadania i wsiadania pasażerów.

²¹⁸ Dane w posiadaniu Andrzeja Nowakowskiego.

W rozkładzie jazdy na lata 2011/2012 już tylko osiem par pociągów kursowało od Skawiny na południe. W tym czasie drastycznie zredukowano liczbę połączeń kolejowych nie tylko do Zakopanego, ale także do Suchej Beskidzkiej i Bielska-Białej, ponieważ dalsze istnienie linii kolejowej nr 117, prowadzącej z Kalwarii Zebrzydowskiej Lanckorony przez Wadowice do Bielska-Białej, było wówczas zagrożone²¹⁹. Zjawiska te wynikały ze skrajnego „urynkowania” kolejnictwa w początkach obecnego stulecia, kiedy zapomniano, że kolej, także w myśl prawa unijnego, pozostaje ważną służbą publiczną. Sytuacja w przewozach pasażerskich w kierunku południowym zaczęła się stopniowo poprawiać po 2015 r.

Nie czekając na rewitalizację linii kolejowej nr 97 w związku z napełnianiem wodą zbiornika na rzece Skawie – oficjalnie nazwanego Jeziorem Mucharskim, ponieważ większość jego powierzchni leży w gminie Mucharz w powiecie wadowickim – w 2014 r. zmieniono profil linii kolejowej w kierunku Suchej Beskidzkiej. Przebudowa nastąpiła na odcinku między stacją Stryszów a przystankiem w Zembrzycach. Rozebrano poprzednią stację w Skawcach, wysadzając przy tym przylegający do niej most kolejowy. Obszar ten został następnie zatopiony. Równolegle oddano do użytku kolejową estakadę liczącą ponad 7 km długości, biegnącą skrajem jeziora od strony wschodniej, obok pasma górskiego Chelmu, należącego do Beskidu Makowskiego, zwanego Średnim²²⁰. Na estakadzie wprowadzono maksymalną prędkość pociągów wynoszącą 80 km/h, co pozwoliło na kilkuminutowe skrócenie czasu przejazdu między Skawiną a Suchą Beskidzką. Ponieważ od Stryszowa aż po Zembrzyce nie istniał już żaden przystanek, pod koniec 2023 r. oddano do użytku nowy o nazwie Dąbrówka Jezioro Mucharskie, pozwalający mieszkańcom konurbacji krakowskiej i Skawiny na dogodny dojazd nad zalew w celach rekreacyjnych²²¹.

²¹⁹ Rozkład jazdy na lata 2011/2012, [online] www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=-rjp&ud=42 – 31 XII 2023.

²²⁰ A. Nowakowski, *Katastrofy i wypadki kolejowe...*, s. 50.

²²¹ Wieś Dąbrówka położona jest w gminie Stryszów, w pow. wadowickim.

Już w 2015 r. rozpoczęto wstępne prace modernizacyjne przy linii kolejowej nr 97. Początkowo polegały one na wymianie żelbetonowych słupów podtrzymujących sieć trakcyjną, istniejących od elektryfikacji tej linii w 1974 r., na bardziej wytrzymałe słupy stalowe; wymieniono również sieć elektryczną. W czerwcu 2017 r. oddano do użytku łącznicę kolejową, czyli linię kolejową nr 625 w Suchej Beskidzkiej, skracającą czas jazdy z Krakowa do Zakopanego o kilkanaście minut²²². Jednak w praktyce mieszkańcy Skawiny i okolic, chcący podróżować na Podhale pociągami lokalnymi, nadal muszą wjeżdżać na stary dworzec kolejowy w tym mieście. Łącznica jest prawie wyłącznie przeznaczona dla ruchu pociągów dalekobieżnych. Jedynym pociągiem dostępnym dla mieszkańców Skawiny, który korzysta z tej łącznicy jest sezonowy przyspieszony pociąg KMłp. o nazwie „Lukstorpada”, nawiązujący swą nazwą do przedwojennego ekspresu motorowego.

Całościową rewitalizację linii kolejowej nr 97 od Skawiny do Suchej Beskidzkiej przeprowadzono w latach 2018-2020; podwyższono m.in. perony na stacjach i przystankach. Dla mieszkańców Skawiny i wsi położonych na południe od miasta czas rewitalizacji oznaczał spore utrudnienie, ponieważ zamiast pociągów kursowała zastępcza komunikacja autobusowa. W latach 2020-2023 kontynuowano rewitalizację w kierunku Zakopanego. Poza sezonami wzmożonego ruchu podróźnych, czyli tzw. wysokim sezonem zimowym i letnim, kiedy przerywano roboty w celu bezpośredniego dowozu turystów pod Tatry, powodowało to znaczne utrudnienia w dotarciu pociągami ze Skawiny na Podhale. Obliczono, że gdyby rewitalizacja trwała bez przerwy, jej czas uległby skróceniu o jedną trzecią. Już po jej zakończeniu okresowo wstrzymywano ruch pociągów w celu zbudowania nowych przystanków w gminie skawińskiej: Rzozowa Centrum i Woli Radziszowskiej Lipki, a oba przystanki oddano do użytku w 2022 r. W granicach gminy skawińskiej na linii kolejowej nr 97 maksymalną prędkość pociągów ustalono na 80-100 km/h. Utwardzono również osuwisko w pobliżu Radziszowa, co

²²² Dane PKP PLK SA.

pozwoili na podniesienie w tym miejscu prędkości pociągów do 80 km/h²²³. Natomiast w Chabówce pod koniec 2023 r. oddano do użytku łącznicę dla ruchu dalekobieżnego (linię kolejową nr 633) wraz z przystankiem o nazwie Chabówka Stadion, dzięki czemu skrócono o dalsze kilkanaście minut czas przejazdu pociągiem z Krakowa do Zakopanego. Dla najszybszych pociągów czas wynosi ponad 2 godziny 20 minut i jest o kilka minut dłuższy od czasu przejazdu lukstordą sprzed 1939 r., który wynosił 2 godziny 18 minut.

Ogólny koszt rewitalizacji ciągu linii kolejowych w kierunku Zakopanego wniósł około jednego miliarda złotych, część pieniędzy pochodziła ze środków unijnych. Należy jednak podkreślić, że czas jazdy pociągiem mógłby ulec dalszemu skróceniu, nawet do dwóch godzin, gdyby wszędzie tam, gdzie pozwala na to dogodna konfiguracja terenu, dobudowano drugi tor. Chodzi tu o odcinki: Skawina – Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona, Zembrzyce – Maków Podhalański czy Nowy Targ – Poronin, łącznie z ewentualną budową tunelu pod Przełęczą Sieniawską w pobliżu przystanku Pyzówka²²⁴.

W obecnym stuleciu z rozkładów jazdy w Skawinie zniknęły postoje pociągów dalekobieżnych, obsługiwanych przez PKP Intercity S.A. Od wyjazdu z Krakowa Głównego zatrzymują się one dopiero w Kalwarii Zebrzydowskiej Lanckoronie. Zarówno zarządca infrastruktury kolejowej odpowiedzialny za opracowanie i zatwierdzanie rozkładów jazdy, jak i przewoźnik usprawiedliwiają swą decyzję tym, że w dobie kolei aglomeracyjnej każdy pasażer udający się do Skawiny może przesiąść się w Krakowie do pociągu podmiejskiego, pełniącego funkcję naziemnego metra. Zdarzają się jednak sytuacje, w których nawet ekspres „Tatry”, obsługiwany przez nowoczesne elektrowozy serii EP09 i EU160, zwany „griffinem”²²⁵, zmie-

²²³ Atlas kolejowy, [online] www.atlaskolejowy.net/pl/malopolskie/?id=linia&poz=78 – 27 XII 2023. Przystanek Radziszów Centrum oddano do użytku w ramach rewitalizacji linii kolejowej nr 97 w 2019 r.

²²⁴ Na podstawie wypowiedzi internautów zamieszczonych na forach kolejowych.

²²⁵ Oba elektrowozy polskiej produkcji przystosowane są do prędkości 160 km/h. Wagon przeznaczony do obsługi tego ekspresu pochodzi z wagonowni Warszawa

rzający z Warszawy do Zakopanego zatrzymywany jest na stacji w Skawinie z powodu niewielkiego opóźnienia pociągu lokalnego jadącego z przeciwnego kierunku. Jedynymi pociągami przyspieszonymi mającymi planowy postój w Skawinie są dwa pociągi sezonowe: „Pilsko” relacji Żywiec – Kraków, obsługiwany przez PolRegio, oraz „Lukstorpeda” relacji Kraków – Zakopane KMłp.²²⁶

Tabela 13. Daty powstania stacji i przystanków w gminie skawińskiej na linii kolejowej nr 97

Nazwa stacji (przystanku)	Data powstania
Wola Radziszowska	1947
Wola Radziszowska Lipki	2022
Radziszów	1884
Radziszów Centrum	2019
Rzozów	1947
Rzozów Centrum	2022

Źródło: Dane PKP PLK SA.

Począwszy od 11 czerwca 2023 r., czyli od wejścia w życie letniej wersji rocznego rozkładu jazdy na lata 2022/2023, podróż koleją ze Skawiny i okolicznych miejscowości w kierunku Wadowic, Andrychowa, Kęt i Bielska-Białej skróciła się przeciętnie o kilkanaście minut. Stało się to możliwe dzięki oddaniu do użytku, a raczej przywróceniu po kilkudziesięciu latach od jej rozbiórki, łącznicy pozwalającej ominąć stację kolejową

Olszynka Grochowska przystosowane są do maksymalnej prędkości 200 km/h i mają certyfikat dopuszczenia do kilku krajów środkowoeuropejskich.

²²⁶ Pociąg „Pilsko”, przeznaczony głównie dla studentów, kursuje jedynie w piątki i niedziele. Z Krakowa do Żywca zatrzymuje się na wszystkich stacjach i przystankach. W drodze powrotnej – od Suchej Beskidzkiej do Krakowa – kursuje jako pociąg przyspieszony. „Lukstorpeda” jest pociągiem przyspieszonym w obu kierunkach.

w Kalwarii Zebrzydowskiej Lanckoronie i zmienić kierunek jazdy pociągu. Ta łącznica to linia kolejowa nr 621. Od wskazanej wyżej daty pociągi kursujące w kierunku południowo-zachodniej Małopolski wjeżdżają bezpośrednio na przystanek kolejowy w Kalwarii Zebrzydowskiej²²⁷.

Z tabeli 13 wynika, że bezpośrednio po otwarciu linii kolejowej ze Skawiny na południe istniała jedynie stacja kolejowa w Radziszowie. Dwa przystanki: w Woli Radziszowskiej i Rzozowie zostały oddane do użytku w 1947 r. Na kolejne przystanki trzeba było czekać dziesiątki lat. Dopiero rewitalizacja linii kolejowej nr 97 doprowadziła do ich powstania w miejscach, w których występuje w miarę gęsta sieć osadnicza. Mimo zwiększenia dopuszczalnej prędkości pociągów na tym odcinku liczne przystanki spowodowały w ostatnich latach wydłużenie biegu pociągów o kilka minut. Odległość między niektórymi przystankami, np. między Rzozowem i Radziszowem Centrum, nie przekracza jednego kilometra. Na nowych przystankach obserwuje się umiarkowany ruch pasażerów, od kilku do kilkunastu osób wsiadających do pociągów i wysiadających z nich. Przystanki te zbudowane zostały z myślą o rozszerzeniu oferty Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA) na miejscowości w promieniu do 40 km od Krakowa, przynajmniej do Kalwarii Zebrzydowskiej i Kalwarii Zebrzydowskiej Lanckorony.

Według rozkładu jazdy na lata 2023-2024 przez Skawinę z postojem na tej stacji przejeżdża w kierunku południowym 16 par pociągów na dobę, w tym 15 par kursów codziennych obsługiwanych przez PolRegio i jeden kurs sezonowy. W wysokim sezonie, zarówno letnim, jak i zimowym, spółka KMłp. obsługuje pociąg przyspieszony „Lukstorpeda”; kursuje on z Krakowa do Zakopanego, z postojem w Skawinie. Jest to, jak dotąd, jedyny pociąg tego przewoźnika, poruszający się linią kolejową nr 97²²⁸.

²²⁷ A. Nowakowski, *Kolej w Kalwarii Zebrzydowskiej...*, s. 36-37. Początkowo wspomniana łącznica miała zostać oddana do użytku dopiero z dniem wejścia w życie rozkładu jazdy na lata 2023/2024, tj. 10 grudnia 2023 r.

²²⁸ *Ibidem*.

Tabela 14. Najszybsze przejazdy koleją ze Skawiny do wybranych stacji w rozkładzie jazdy 2023/24

Relacja	Nr linii kolejowej	Czas przejazdu w minutach
Kraków Gł. – Skawina	94 (624, 91)	19
Skawina – Kraków Gł.	(91, 624) 94	19
Kalwaria Z.L. – Skawina	97	16
Skawina – Kalwaria Z.L.	97	22

Źródło: Rozkłady jazdy 2023/2024 dla stacji: Kraków Główny, Skawina, Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona.

Najkrótszy czas przejazdu ze Skawiny do Krakowa Głównego, dystans o długości około 17,5 km, i w relacji powrotnej należy do wymienionego już pociągu „Lukstorpeda” i wynosi 19 minut. Również ten pociąg osiąga najkrótszy czas przejazdu w relacji Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona – Skawina (22,2 km), wynoszący 16 minut²²⁹.

Jak już wzmiankowano, jeszcze przed rewitalizacją linii kolejowej nr 97, w ostatnich latach XX w., a także w bieżącym stuleciu w Skawinie od czasu do czasu pojawiały się zabytkowe pociągi ze Skansenu Taboru Kolejowego w Chabówce wraz z czynnymi jeszcze muzealnymi lokomotywami, zarówno parowymi serii Ol12, Okz32 i Ty2, jak i elektrowozem serii EU06-01, zakupionym w Anglii, który rozpoczął w Polsce erę dalekobieżnych pociągów pasażerskich przy użyciu trakcji elektrycznej. W 2019 r. od Kalwarii przez Skawinę przejeżdżał również zabytkowy pociąg turystyczny firmy „Turkol” z Poznania, obsługiwany przez lokomotywę spalinową serii SP42²³⁰.

²²⁹ Ze względu na planowany postój techniczny (krzyżowanie się z innym pociągiem) wspomniany pociąg ze Skawiny do Kalwarii Zebrzydowskiej Lanckorony jedzie 22 minuty.

²³⁰ Dane w posiadaniu Andrzeja Nowakowskiego.

Fot. 13. Elektrowóz serii EP07-201 z okazjonalnym pociągiem na peronie dworca w Skawinie w 2024 r.

Źródło: Własność Romana Garbacika



Należy podkreślić, że obie linie kolejowe przebiegające przez Skawinę, tj. linia kolejowa nr 94 na trasie Kraków Płaszów – Skawina – Spytkowice – Oświęcim oraz nr 97 na trasie Skawina – Sucha Beskidzka – Żywiec, ze względu na walory gospodarcze, turystyczne i ekonomiczne mają status linii kolejowych o znaczeniu państwowym, co wynika z rozporządzenia Rady Ministrów²³¹.

²³¹ Rozporządzenie Rady Ministrów z 29 IV 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym „Dziennik Ustaw” 2019 poz. 899. W załączniku do wspomnianego rozporządzenia linia nr 94 umieszczona została w poz. 61, a linia nr 97 w poz. 64.

Fot. 14. Pociąg turystyczny ze skansenu w Chabówce. Takie składy sporadycznie przejeżdżały przez Skawinę
Źródło: Fotografia autorstwa Romana Garbacika



4. Ostatnie lata kolei skawińskiej

W ramach opisanej już uprzednio modernizacji linii kolejowych nr 94 i 97 unowocześniono również samą stację skawińską, czyniąc ją bezpieczniejszą dla użytkowników kolei. Jak wspomniano, podwyższono i unowocześniono dwa perony wyspowe. Peron nr 1 ma jedną krawędź i jest usytuowany równoległe do budynku stacyjnego; służy głównie do obsługi pociągów zmierzających ze Skawiny w kierunku południowym linią kolejową nr 97. Natomiast peron nr 2 składa się z dwóch krawędzi; zasadniczo odprawiane są z niego pociągi relacji Kraków – Oświęcim, a sporadycznie pociągi zmierzające w kierunku Bielska-Białej, Suchej Beskidzkiej i Zakopanego.

Pociągi ekspresowe i pociągi pospieszne zmierzające do Zakopanego przejeżdżają bez zatrzymywania się po torach przylegających do peronu nr 2. Bywają sytuacje, w których te pociągi zatrzymują się na postój techniczny przy peronie nr 2 – gdy pociągi z przeciwnego kierunku są opóźnione. Od strony budynku stacyjnego, przy którym umieszczono stojaki na rowery, do peronu nr 2 prowadzi podziemne przejście, którym można dojść do północnej dzielnicy Skawiny oraz do zakładu „Vesuvius”. W kierunku wschodnim od budynku stacyjnego został umiejscowiony duży funkcjonalny parking, mogący pomieścić 500 pojazdów, działający na zasadzie „park and ride” (z ang. „parkuj i jedź”) – podróżny może przesiąść się z własnego pojazdu mechanicznego do wygodnego, bezpiecznego i ekologicznego środka transportu zbiorowego, jakim jest pociąg elektryczny. Ustawiono ponadto wiatę dla rowerów dla 60 jednośladów.

W ostatnich latach coraz liczniejsze kursy pociągów obu przewoźników lokalnych, PolRegio, danych Przewozów Regionalnych i Kolei Małopolskich sprawiają, że kolej, zwłaszcza na odcinku Skawina – Kraków Główny, niemal pełni funkcję naziemnego metra: kursuje również w dni ustawowo wolne od pracy, od wczesnych godzin porannych do późnych godzin wieczornych.

W 2023 r. samorząd skawiński i mieszkańcy wystosowali petycję do ministra infrastruktury w sprawie przywrócenia na dworcu w Skawinie postojów pociągów dalekobieżnych, zwanych obecnie międzywojewódzkimi, tak jak miało to miejsce w poprzednich okresach. Nadal jednak, przynajmniej w rozkładzie jazdy na lata 2023/2024 nie przewidziano takiej możliwości. Według rozkładu jazdy na lata 2024/2025 przez Skawinę bez postoju przejeżdżają liczne pociągi pospieszne, w tym dwa międzynarodowe: „Chopin”, z Warszawy do Monachium przez Wiedeń, oraz pociąg czeskiego prywatnego przewoźnika Leo Ex, z Krakowa do Pragi. Pojawił się także weekendowy pociąg z Warszawy do Wisły Uzdrowskiej, ale z postojem na przystanku Zator Park Rozrywki.

Zgodnie z możliwością, jaką daje samorządom lokalnym znowelizowana Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji przedsiębiorstwa

państwowego „Polskie Koleje Państwowe”²³², władze samorządowe gminy miejskiej Skawiny przejęły od kolei na własność budynek dworca kolejowego i obecnie stanowi on mienie komunalne miasta.

W ostatnich latach w województwie małopolskim, poza Skawiną, dworce zostały przejęte przez samorządy lokalne w: Brzeźnicy, Rabce-Zdroju i Wadowicach. Akt notarialny sporządzono 19 listopada 2014 r. Motywem do podjęcia tej decyzji była chęć zagospodarowania tegoż budynku na potrzeby związane z inwestycjami o charakterze infrastrukturalnym, w celu wykonywania zadań własnych samorządu skawińskiego, w tym miejskiego Centrum Komunikacyjnego oraz wspomnianego już parkingu. Ponadto chodziło również o wykorzystanie dodatkowej przestrzeni dla instytucji użyteczności publicznej o charakterze kulturalno-edukacyjnym. Po nabyciu prawa własności do nieruchomości dworcowej rozpoczęto jego modernizację, która trwała od 22 czerwca 2017 r. do 28 czerwca 2020 r. Zadanie to nosiło tytuł: „Remont i przebudowa budynku PKP w Skawinie”²³³. Oficjalne otwarcie przebudowanego obiektu nastąpiło pod koniec września 2020 r. Od 2020 r. budynek dworcowy zajmuje Miejska Biblioteka Publiczna w Skawinie, jedna z samorządowych instytucji kultury²³⁴. Nawiązując do dawnych tradycji, sięgających jeszcze czasów galicyjskich, w budynku dworcowym umieszczono stylową kawiarnię; zachowano również poczekalnię dla podróżnych.

Podsumowaniem ostatniego okresu działalności skawińskiej kolei były obchody 140-lecia dotarcia tego środka lokomocji do miasta. Odbłyły się one 8 września 2024 r. i zostały połączone z 660. rocznicą lokacji miasta, która nastąpiła w 1364 r. Z tej okazji skawiński dworzec kolejowy otrzymał imię płk. Andrzeja Hałacińskiego – urodzonego w Skawinie legionisty,

²³² T.j. Dz.U. z 2024 r., poz. 561.

²³³ Dane Urzędu Miasta i Gminy w Skawinie. Sprawy dotyczące przejęcia na własność przez gminę miejską Skawina budynku dworca kolejowego wraz z jego przebudową.

²³⁴ *Miejska Biblioteka Publiczna w Skawinie*, Skawina [b.r.w.], [b. pag.].

Fot. 15. Okolniczościowy pociąg z parowozem serii Ty42-107 z okazji 140-lecia kolei w Skawinie gotowy do odjazdu w kierunku Spytkowic, 8 IX 2024 r.
Źródło: Własność Romana Garbacika



dypłomaty, współautora słów do Marszu Pierwszej Brygady, zamordowanego w Katyniu przez Sowieców w 1940 r. Równocześnie w tym samym dniu odbyły się dwa przejazdy okazjonalnymi pociągami: na trasie z Krakowa Płaszowa do Skawiny jednostką elektryczną serii EN71-001, wybudowaną w 1976 r. oraz ze Skawiny do Spytkowic. W przypadku drugiego przejazdu pociąg prowadziły na przemian parowóz serii Ty42-107 ze skansenu w Chabówce, zbudowany w 1946 r., oraz bardziej współczesny elektrowóz serii EP07-201, własność spółki PKP Intercity. Wydarzenia te cieszyły się sporym zainteresowaniem zarówno ze strony mieszkańców miasta, jak i licznych miłośników kolei²³⁵.

²³⁵ „Dziennik Polski” 2024, 8 IX, s. 17.

Podsumowanie

Niewątpliwie doprowadzenie w 1884 r. linii kolejowej do podkrakowskiej Skawiny, miasta założonego już w 1364 r. przez króla Kazimierza Wielkiego, podniosło rangę tego ośrodka miejskiego zarówno pod względem gospodarczym, jak i społecznym. Było zatem ważnym wydarzeniem w historii liczącego już 660 lat miasta nad Skawinką. Dzięki budowie linii kolejowej nastąpiło zbliżenie Krakowa i Podgórza ze Skawiną, co usprawniło codzienne kontakty ludności miasta oraz okolicznych wsi w zakresie dojazdów do szkół, uczelni, miejsc pracy czy w celach handlowych. Jak zgodnie podkreślają historycy zajmujący się Galicją okresu autonomii oraz historią gospodarczą (historia kolejnictwa wchodzi w zakres historii gospodarczej), doprowadzenie „drogi żelaznej”, czyli kolei, do danej jednostki osadniczej powodowało jej wszechstronny rozwój, widoczny zazwyczaj w perspektywie kilku albo kilkunastu lat od dotarcia pierwszych pociągów. Wprawdzie przez Skawinę od schyłku średniowiecza aż po okres zaboru austriackiego przebiegał już jeden ważny drogowy szlak handlowy biegnący od stołecznego Krakowa poprzez Brzeźnicę, Zator, Oświęcim do Czech, Moraw i Wiednia, ale wprowadzenie kolei zdynamizowało wymianę handlową miasta z całą prowincją galicyjską, a także z innymi krajami koronnymi ówczesnej monarchii austro-węgierskiej.

Podobnie było również w samej Skawinie – do 1914 r. w mieście zaczął się rozwijać lokalny przemysł, nie tylko spożywczy, ale obejmujący też inne branże przemysłu. Proces ten kontynuowany był w niełatwych warunkach po odzyskaniu niepodległości. Ze względów politycznych i ideologicznych nowa władza po 1945 r. stawiała na rozwój przemysłu ciężkiego (hutnicze-

go), nie bacząc na spustoszenie środowiska naturalnego w mieście i okolicach. Dopiero okres po 1989 r. przyniósł dekady bardziej wielostronnego rozwoju miasta.

Od początku swojego istnienia kolej skawińska przyczyniała się do intensyfikacji zjawiska, które współcześni socjologowie określają mianem ruchliwości społecznej, poprzez umożliwienie mieszkańcom miasta szybkiego dotarcia czy to do Krakowa, czy do pobliskiego sanktuarium kalwaryjskiego albo w celach turystyczno-wypoczynkowych na Podhale, a w czasach nam bliższych również w rejonu nadmorskie. Dzięki usytuowaniu przystanków w pobliżu Skawiny mieszkańcom wsi ułatwiono sprzedaż produktów rolnych na pobliskich rynkach.

Przełomem w istnieniu kolei w Skawinie były lata 1970-1975, w których do Skawiny, a następnie do Spytkowic i Oświęcimia, a później również do Suchej Beskidzkiej i Zakopanego, dotarła trakcja elektryczna. Ułatwiło to podróże, poprawiając zarówno komfort jazdy pociągiem, jak i skracając czas potrzebny na dotarcie do celu podróży. Ostatnie lata drugiej dekady obecnego stulecia przyniosły gruntowną przebudowę skawińskiego dworca wraz z komunalizacją budynku stacyjnego – obiekt stał się bardziej dostępny dla pasażerów. Ponadto lokalni przewoźnicy kolejowi rozwinęli siatkę połączeń na skalę nigdy wcześniej nienotowaną.

W ciągu 140 lat swojej obecności w Skawinie kolej przyczyniła się do wszechstronnego rozwoju miasta i wciąż z powodzeniem służy mieszkańcom miasta oraz okolicznych miejscowości wchodzących w skład gminy skawińskiej.

Kalendarium kolei skawińskiej

- 1884 – 1 sierpnia: otwarcie obecnej linii kolejowej nr 94 Kraków Podgórze – Skawina – Oświęcim ze stacjami w Skawinie i Wielkich Drogach
22 grudnia: otwarcie obecnej linii kolejowej nr 97 Skawina – Sucha wraz ze stacją w Radziszowie
- 1886 – zakończenie robót przy liniach kolejowych w kierunku Oświęcimia i Suchej
- 1887 – oddanie do użytku obiektów towarzyszących (strażnic, rogatek, semaforów) od Skawiny w kierunku Oświęcimia
- 1888 – otwarcie przystanku w Jaśkowicach
- 1890 – całkowite oddanie do użytku budynku dworca kolejowego w Skawinie
- 1891 – oddanie do użytku drugiego toru na linii Kraków Podgórze – Skawina – Oświęcim
- 1899 – 25 października: od tego momentu możliwa jest podróż koleją do Zakopanego
- 1910 – połowa lipca: przez Skawinę przejeżdżają liczne pociągi nadzwyczajne wiozące uczestników wielkiego Złotu Grunwaldzkiego w Krakowie
- 1914 – sierpień-wrzesień: po wybuchu Wielkiej Wojny przez Skawinę pociągami podróżują młodzi Polacy, aby walczyć w szeregach Legionów
listopad-grudzień: ze względu na nacierającą armię rosyjską liczni mieszkańcy Krakowa są ewakuowani pociągami jadącymi przez Skawinę
- 1917 – wielki pożar w Radziszowie wywołany iskrą z parowozu
- 1918 – po odzyskaniu niepodległości przez Polskę kolej skawińska staje się własnością DOKP w Krakowie
- 1921 – 12 sierpnia: kolejny wielki pożar w Radziszowie wywołany iskrą z parowozu, duże straty materialne
- 1929 – przez Skawinę przejeżdżają pociągi wiozące uczestników i kibiców narciarskich mistrzostw świata (FIS)
- 1931 – 16 maja: przez stację skawińską przejeżdża pociąg specjalny do Zakopanego z trumną piewcy Podhala Władysława Orkana

- 1934 – 9 lutego: od iskry z parowozu płonie Radziszów, pożar z ofiarami w ludziach oraz ze znacznymi stratami materialnymi
połowa lipca: wielka powódź i wylewy Skawinki w rejonie Woli Radziszowskiej, Radziszowa i Rzozowa paraliżują ruch kolejowy na ponad tydzień
- 1935 – 18 maja: pociągi wiozące do Krakowa uczestników uroczystości pogrzebowych marszałka Józefa Piłsudskiego przejeżdżają przez Skawinę
- 1936 – na dwutorowej linii kolejowej Kraków Płaszów – Oświęcim prowadzącej przez Skawinę ruch lewostronny zastąpiono ruchem prawostronnym
- 1939 – luty: przez Skawinę przejeżdżają pociągi wiozące uczestników i kibiców narciarskich mistrzostw świata (FIS)
od lata do końca sierpnia: przez Skawinę bez zatrzymywania przejeżdżają do Zakopanego pociągi ekspresowe, zwane lukstorpedami
1-4 września: przez Skawinę przejeżdżają transporty wojskowe, pociągi z uciekinierami oraz pociąg pancerny działający pod Jordanowem, a następnie broniący odcinka w kierunku Zatora
5 września: w godzinach popołudniowych Wojsko Polskie toczy walkę z oddziałami niemieckimi na zachodnich przedpolach Skawiny, w okolicach dzisiejszego przystanku Skawina Zachodnia
6 września: armia niemiecka wkracza do Skawiny
październik: Skawina zostaje włączona do Generalnego Gubernatorstwa oraz do Wschodniej Dyrekcji Kolei Niemieckiej (OstBahn)
- 1940 – od połowy roku aż do przełomu lat 1944/1945 przez Skawinę w kierunku Oświęcimia przejeżdżają w nieludzkich warunkach transporty więźniów Polaków, Żydów, Rosjan, Romów oraz przedstawicieli innych narodowości
- 1941 – powstaje przystanek kolejowy w Zelczynie
październik: niemiecki pociąg wczasowy zostaje wykolejony między Rzozowem i Radziszowem przez oddział BCh.
- 1942 – Niemcy rozbudowują stację kolejową w Radziszowie, rozbudowa trwa do 1944 r.
29 sierpnia: ze stacji w Skawinie odjeżdżają transporty Żydów do obozu zagłady w Belżcu na Roztoczu
- 1944 – sierpień-październik: przez Skawinę w kierunku Rabki Zdroju i Zakopanego przejeżdżają pociągi z żołnierzami niemieckimi rannymi wskutek walk w powstaniu warszawskim
16 września: oddział AK rozbraja niemieckich policjantów kolejowych na stacji w Radziszowie
2 października: niemiecki pociąg wojskowy zostaje wykolejony w pobliżu Woli Radziszowskiej przez oddział GL

- Październik: z centralnej Polski przez Skawinę na południe przejeżdża ludność z Warszawy i okolic wysiedlona po powstaniu warszawskim
- listopad: nasilenie działań partyzanckich na szlaku kolejowym na południe od Skawiny
- 1945 – 17-20 stycznia: intensywne bombardowanie stacji kolejowej w Skawinie przez lotnictwo sowieckie
23 stycznia: wkroczenie Armii Czerwonej do Skawiny
- 1946 – otwarcie przystanku Sidzina
- 1947 – lato: wskutek przebudowy torów między Krakowem a Katowicami przez Skawinę przejeżdżają pociągi dalekobieżne z Krakowa do Poznania i Gdyni; otwarcie przystanków Wola Radziszowska i Rzozów
- 1951 – otwarcie stacji Podbory Skawińskie
- 1954 – otwarcie przystanku Skawina Zachodnia
- 1962 – uruchomienie dodatkowych pociągów piętrowych relacji Kraków – Zakopane z postojem w Skawinie w celu obsługi mistrzostw FIS
- 1964 – marzec: przez Skawinę przejeżdża pociąg specjalny wiozący prezydenta Finlandii Urho Kekkonena na wypoczynek do Zakopanego
- 1970 – 12 listopada: pierwszy pociąg elektryczny dociera ze Skawiny do Spytkowic
- 1971 – 9 września: zelektryfikowanie całej linii kolejowej Kraków Płaszów – Skawina – Spytkowice – Oświęcim
- 1974 – 17 lipca: pierwszy pociąg elektryczny ze Skawiny dociera do Suchej Beskidzkiej
- 1975 – w związku z wprowadzeniem od 1 czerwca nowego podziału administracyjnego kraju kolej skawińska należy do Południowej DOKP w Krakowie oraz do krakowskiej dyrekcji rejonowej
3 grudnia: pierwszy pociąg elektryczny dociera przez Skawinę do Zakopanego
- 1981 – 13 grudnia: w związku z wprowadzeniem stanu wojennego następuje zmilitaryzowanie kolei w całej Polsce, w tym w Skawinie
- 1983 – czerwiec: uruchomienie specjalnych pociągów przejeżdżających przez Skawinę w związku z wizytą papieża Jana Pawła II w Krakowie (podobne pociągi uruchomiono również w latach 1987, 1991, 1997, 1999 i 2002)
- 1993 – luty: przez Skawinę przejeżdżają dodatkowe pociągi obsługujące Uniwersjadę w Zakopanem
- 2001 – luty: przez Skawinę przejeżdżają dodatkowe pociągi obsługujące Uniwersjadę w Zakopanem
- 2006 – koniec maja: przez Skawinę przejeżdżają dodatkowe pociągi w związku z wizytą papieża Benedykta XVI w Krakowie

- 31 maja: przez Skawinę do Wadowic przejechał po raz pierwszy „Pociąg Papieski”
- 2016 – koniec lipca: przez Skawinę przejeżdżają pociągi z uczestnikami Światowych Dni Młodzieży w Krakowie z udziałem papieża Franciszka
- 2019 – otwarcie przystanku Radziszów Centrum
- 2021 – otwarcie przystanku Skawina Jagielnia
- 2022 – otwarcie przystanków Wola Radziszowska Lipki i Rzoźów Centrum
- 2023 – 10 grudnia: ponowne uruchomienie trasy dla pociągów pasażerskich z Krakowa do Oświęcimia przez Skawinę
22 grudnia: powrót bezpośrednich pociągów do Zakopanego po przerwie spowodowanej rewitalizacją linii kolejowych
- 2024 – 8 września: obchody 140-lecia kolei w Skawinie połączone z nadaniem patronatu płk. Andrzeja Hałacińskiego dla dworca skawińskiego

Wykaz tabel i fotografii

Tabele:

1. Rozwój kolei w Skawinie w XIX w.	21
2. Kursowanie pociągów pasażerskich ze Skawiny w kierunku Suchej w latach 1904-1914	25
3. Nazwy stacji przystanków w obrębie Krakowa w kierunku Skawiny dawniej i dziś.....	34
4. Pożary w Radziszowie wywołane przez iskry z parowozów w latach 1921 i 1934	36
5. Maksymalna prędkość pociągów na liniach kolejowych w pobliżu Skawiny w okresie międzywojennym.....	39
6. Liczba pociągów w kierunku na południe od Skawiny w okresie międzywojennym (1922-1938).....	43
7. Ruch pociągów pasażerskich ze Skawiny na południe w okresie GG (lata 1941-1944)	58
8. Parowozownie obsługujące pociągi pasażerskie i towarowe kursujące przez Skawinę w latach 1945-1974.....	74
9. Parowozy obsługujące pociągi pasażerskie przejeżdżające przez Skawinę od początku XX w. do 1974 r.	74
10. Liczba pociągów w kierunku na południe od Skawiny po II wojnie światowej przed elektryfikacją (1947-1972).....	78
11. Daty elektryfikacji linii kolejowych nr 94 i 97 przebiegających przez Skawinę	97
12. Daty powstania stacji i przystanków w gminie skawińskiej na linii kolejowej nr 94	115
13. Daty powstania stacji i przystanków w gminie skawińskiej na linii kolejowej nr 97	121
14. Najszybsze przejazdy koleją ze Skawiny do wybranych stacji w rozkładzie jazdy 2023/24	123

Fotografie:

1. Widok dworca kolejowego w Skawinie w początkach XX w. Źródło: Własność Muzeum Regionalnego w Skawinie	20
2. Kolejarze przy rampie wyładowniczej w Skawinie, okres galicyjski. Źródło: Własność Andrzeja Janowskiego	27
3. Austriacka konnica w pobliżu dworca w Skawinie w okresie I wojny światowej. Źródło: Własność Towarzystwa Przyjaciół Skawiny	30
4. Parowóz serii Okl 12. Takie parowozy pojawiały się w Skawinie w okresie galicyjskim i międzywojennym. Źródło: Własność Romana Garbacika	30
5. Bocznicza kolejowa do zakładu „Szamorka” w Skawinie, okres między- wojenny. Źródło: Własność Krzysztofa Jastrzębskiego	40
6. Widok na mosty drogowy i kolejowy na Skawince, na dalszym planie wieża ciśnień. Źródło: Zbiory Narodowego Archiwum Cyfrowego	46
7. Żołnierze niemieccy na tle budynku dworca w Skawinie podczas okupacji. Źródło: Własność Towarzystwa Przyjaciół Skawiny	59
8. Widok dworca kolejowego w Skawinie i jego otoczenia (lata 50.-60. XX w.). Źródło: Własność Muzeum Regionalnego w Skawinie	84
9. Parowóz towarowy serii Ty45 z płaszowskiej parowozowni obsługujący pociągi towarowe w kierunku Oświęcimia do 1971 r. Źródło: Własność Romana Garbacika	89
10. Ostatni pociąg osobowy relacji Czechowice-Dziedzice – Kraków Płaszów w okolicach Skawiny (1982 r.). Źródło: Własność Romana Garbacika	98
11. Jednostka elektryczna serii EN71-001 z 1976 r. na dworcu w Skawinie. Źródło: Własność Romana Garbacika	99
12. Budynek dworca kolejowego w Skawinie w latach 90. XX w. Źródło: Własność Muzeum Regionalnego w Skawinie	112
13. Elektrowóz serii EP07-201 z okazjonalnym pociągiem na peronie dwor- ca w Skawinie w 2024 r. Źródło: Własność Romana Garbacika	124
14. Pociąg turystyczny ze skansenu w Chabówce. Takie składy sporadycz- nie przejeżdżały przez Skawinę. Źródło: Fotografia autorstwa Romana Garbacika	125
15. Okolicznościowy pociąg z parowozem serii Ty42-107 z okazji 140-lecia kolei w Skawinie gotowy do odjazdu w kierunku Spytkowic, 8 IX 2024 r. Źródło: Własność Romana Garbacika	128

Bibliografia

ŹRÓDŁA ARCHIWALNE

Archiwum Narodowe w Krakowie

Zespół akt Urzędu Wojewódzkiego Krakowskiego 1918-1939.

Nadzór nad stowarzyszeniami, sygn. 29/206/134.

Sprawy wojskowe, sygn. 29/206/195.

Zespół akt Starostwa Grodzkiego Krakowskiego [1854] 1919-1939, w tym nadzór nad stowarzyszeniami, sygn. 29/218/0.

Akta miasta Skawiny. Biuletyny informacyjne dla wójtów w sprawie sytuacji politycznej, sprawy Żydów w Skawinie 1941-1942, sygn. 29/114/84.

Gromadzka Rada Narodowa w Radziszowie (...) Korespondencja z DOKP w Krakowie w sprawie zalanych pól..., sygn. 29/1106/028.

Zespół akt Południowej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie 1945-2007, zbiorcza sygn. 29/741/0.

Modernizacja linii kolejowej Skawina – Sucha Beskidzka dla potrzeb elektryfikacji 1972, sygn. 29/741/338.

Elektryfikacja linii kolejowej Skawina – Sucha Beskidzka 1972-1977, sygn. 29/741/397.

Kalwaria Zebrzydowska – budowa łącznicy 1993-1995, sygn. 29/741/640.

Archiwum Prowincji O.O. Bernardynów w Krakowie

Kronika klasztoru ojców bernardynów w Kalwarii Zebrzydowskiej 1902-1939, sygn. IV-c-3.

Biblioteka Publiczna im. Stanisława Wyspiańskiego w Kalwarii Zebrzydowskiej
Wielgus I., *Garść wspomnień*, Kalwaria Zebrzydowska 1999 (maszynopis).

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Materiały dotyczące infrastruktury kolejowej – linii kolejowych nr 94 i 97 przebiegających przez Skawinę.

Urząd Miasta i Gminy w Skawinie

Sprawy dotyczące przejęcia na własność przez gminę miejską Skawina budynku dworca kolejowego wraz z jego przebudową.

Instytut Pamięci Narodowej – Oddział w Krakowie

Szereg akt o różnych sygnaturach dotyczących inwigilacji obiektu, jakim dla ówczesnych władz było miejsce kultu religijnego (klasztor) w Kalwarii Zebrzydowskiej.

ŹRÓDŁA DRUKOWANE

Obieg składów DOKP Kraków za rok 1960 (własność Romana Garbacika z Krakowa).

Obieg składów DOKP Katowice za rok 1962 (własność Romana Garbacika z Krakowa).

ŹRÓDŁA INTERNETOWE

Archiwalne rozkłady jazdy, [online] <https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=rjp>:

Kurier Kolejowy – rozkład jazdy pociągów pasażerskich w Galicji i Bukowinie na lata 1911-1912, 1914.

Rozkłady jazdy pociągów lato 1922, 1927, 1930, 1934, 1938.

Rozkłady jazdy pociągów w GG lato 1941, 1942, 1944.

Rozkłady jazdy pociągów lato 1947, 1953, 1958, 1963, 1967/1968, 1968/1969, 1972/1973.

Rozkład jazdy pociągów 2011/2012.

Plakatowe rozkłady jazdy 2023/2024 – stacje: Kraków Główny, Skawina, Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona.

WSPOMNIENIA

Kolejnictwo w polskich przygotowaniach obronnych i kampanii wrześniowej, t. I, cz. 1: *Opracowania i dokumenty*, cz. 2: *Relacje*, red. A. Wesołowski, N. Bujniewicz, Warszawa 2011.

Wieniec grunwaldzki z 1910 roku. Wydawnictwo historyczne, pamiątkowe, ilustrowane, red. J. Paderewski, Kraków 1910.

Wrzesień 1939. Wspomnienia uczniów wadowickiego gimnazjum i liceum, red. P. Wyrobiec, M. Witkowski, Wadowice 2009.

Żołnierze żelaznych szlaków. Wspomnienia polskich kolejarzy 1939-1945, wybór i oprac. J. Gmitruk, K. Komorowski, P. Matusiak, Warszawa 1988.

RELACJE

Dane przekazane przez Romana Garbacika z Krakowa w dniach 23 grudnia 2023 r. i 2 stycznia 2024 r.

Relacja ppłk. w st. spocz. Franciszka Sękary, b. komendanta Wojskowej Komendy Uzupełnień (WKU) w Wadowicach, zmarłego w 1973 r.

Relacja Edwarda Oleksego z Pustkowa Osiedla koło Dębicy, junaka w batalionach budowlanych, zdana autorowi około 1980 r.

Relacja historyka-pasjonata Adama Grodnickiego z Kalwarii Zebrzydowskiej, zdana autorowi w latach 80. XX w.

Relacja Antoniego Sadzikowskiego, emerytowanego pomocnika maszynisty i maszynisty w Suchoj Beskidzkiej i Chabówce (przejęciowo w Przeworsku), zdana autorowi w latach 2020-2021.

Relacja emerytowanych dyżurnych ruchu z linii kolejowej nr 97 pragnących zachować anonimowość.

PRASA

„Dziennik Polski” (Kraków) 1956, 1962, 1963, 1964, 1974, 1983, 1987, 2024.

„Gazeta Krakowska” 1971, 1974.

„Gazeta Południowa” (Kraków) 1975, 1979.

„Ilustrowany Kurier Codzienny” (Kraków) 1921, 1929, 1931, 1934, 1935, 1937, 1939.

„Kolejowe Przysposobienie Wojskowe” (Warszawa) 1934, 1935.

„Nowości Ilustrowane” (Kraków) 1914.

AKTY PRAWNE

Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe”, Dz.U. z 1926 r., nr 97, poz. 568.

Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, t.j. Dz.U. z 2024 r., poz. 561.

OPRACOWANIA

- Adler A., *W parowozowni i na szlaku*, Warszawa 1984.
- Gaj J., *Dzieje turystyki w Polsce*, Warszawa 2008.
- Grodziski S., *Wzdłuż Wisły, Dniestru i Zbrucza. Wędrówki po Galicji dyliżansem, koleją, samochodem*, Kraków 1998.
- Hoff J., *Spółeczność małego miasta galicyjskiego w dobie autonomii*, Rzeszów 1992.
- Iwańska K., *Dzieje i kultura Żydów w Wadowicach w latach 1864-1945*, Kraków 2016.
- Jaśkowice z pamięci i nie tylko, red. W. Czubaj, Jaśkowice 2017.
- Kachel J., *Droga do niepodległości mieszkańców powiatu bielskiego*, Bielsko-Biała 2018.
- Kachel J., *Galicja na torach, czyli kolejowa historia Podbeskidzia*, Łódź 2013.
- Kluska A., *Kalwaryjscy przewodnicy*, Kraków 2017.
- Krawczak T., Odziemkowski J., *Polskie pociągi pancerne w wojnie 1939 roku*, Warszawa 1987.
- Krupa M., *Skawina w okresie zaborów (1772-1918). Urbanistyka i architektura miasta*, Rzeszów 2017.
- Lassota L., Nowakowski A., *Miejski Klub Sportowy Kalwarianka w Kalwarii Zebrzydowskiej (1923-2023). Przyczynek do historii sportu w mieście*, Kraków-Kalwaria Zebrzydowska 2023.
- Mardyla P., *Opór społeczny i konspiracja proveniencji narodowej na terenie Skawiny w latach 1945-1956*, Kraków 2017.
- Matuszczyk A., *Beskid Średni. Pasma Koskowej Góry, Pasma Pewelskie, Żurawnica, Solniska, Lasek*, Wadowice 2003.
- Mazan L., *150 lat dróg żelaznych w Galicji. 1847-1997*, Kraków 1997.
- Meus K., *Wadowice 1772-1914. Studium przypadku miasta galicyjskiego*, Kraków 2013.
- Monografia Skawiny. 650 lat tradycji*, red. M. Turkawska, D. Góra, Skawina 2014.
- Niechaj M., Niechaj J., *Radziszów. Z dziejów wsi i jej mieszkańców*, Radziszów 2015.
- Nowakowski A., *Katastrofy i wypadki kolejowe w powiecie wadowickim na tle rozwoju kolejnictwa w regionie (1884-2022)*, Tarnów 2023.
- Nowakowski A., *Kolej w Kalwarii Zebrzydowskiej (1888-2023). Z okazji otwarcia linii kolejowej nr 621, czyli łącznicy*, [Albigowa 2023].
- Nowakowski A., *Leśnica. Zarys historii wioski od XIV wieku po współczesność*, Kraków 2023.
- Nowakowski A., *Tragedia barwałdzka 24 listopada 1944 roku. Relacje naocznych świadków*, Wadowice 2020.
- Nowakowski A., *Z dziejów wadowickiej kolei (1887-1999)*, Wadowice 1999.

- Nowakowski A., *Zarys dziejów kolei w Kalwarii Zebrzydowskiej na tle dziejów kolei galicyjskiej i małopolskiej*. W 130-lecie doprowadzenia kolei do Kalwarii (1884-2014), Rzeszów 2014.
- Nowakowski A., *Zarys dziejów kolei w regionie nadwiślańskim Spytkowice-Brzeźnica* (1884-2000). Przyczynek do dziejów powiatu wadowickiego, Wadowice 2001.
- Nowakowski A., *Zarys dziejów stacji kolejowej w Spytkowicach*, Na 140-lecie kolei (1884-2024) i 125-lecie stacji (1899-2024), [Albigowa 2023].
- Pokropiński B., *Lux-torpeda PKP*, Warszawa 2007.
- Pokropiński B., *Parowozy normalnotorowe produkcji polskiej*, Warszawa 2007.
- Prochowicz J., *Żydzi skawinińscy*, Skawina 2000.
- Ptak A., Korkuć M., *Żołnierze porucznika Wądołnego. Z dziejów niepodległościowego podziemia na ziemi wadowickiej 1945-1947*, Kraków 2001.
- Rams A., *170 lat Kolei Krakowsko-Górnośląskiej w Szczakowej. Przeszość – terażniejszość – perspektywy*, Jaworzno 2017 (wersja elektroniczna).
- Rejman A., Nowakowski A., *Szkoła w Dąbrówce na tle dziejów miejscowości* (1911-2020), Rzeszów 2022.
- Rejman A., Nowakowski A., Malec M., Zakrzów. *Dzieje szkoły i sportu na tle dziejów wsi. Na 135-lecie szkoły w Zakrzowie* (1884-2019), Rzeszów 2019.
- Stankiewicz R., Wieczorek E., *Przez Galicję. Kolej transversalna*, Rybnik 2007.
- Skawina. *Przeszość, terażniejszość, przyszłość*, red. M. Turkawska, Skawina 2010.
- Skawina. *Zarys dziejów miasta*, red. R. Świątek, Skawina 2006.
- Skibiński P., *Odnova tej ziemi. I pielgrzymka Jana Pawła II do Polski, czerwiec 1979*, Warszawa 2020.
- Steblik W., *Armia „Kraków” 1939*, Warszawa 1989.
- Szlezzynger P.S., *Kolejowy szlak Jana Pawła II. Kraków Główny Osobowy – Kraków Łagiewniki – Skawina – Kalwaria Zebrzydowska – Wadowice*, Kraków 2006.
- Wiśniewski K., *Ostatnie polskie parowozownie 1987-1992*, Rybnik 2010.
- Wola Radziszowska. *Moja rodzinna wieś*, red. J. Kracik et al., Skawina 2007.
- Zieliński R., *Dzień coraz krótszy*, Warszawa 1969.
- Zinkow J., *Wokół Tyńca i Skawiny. Przewodnik monograficzny*, Kraków 1995.

DRUKI ULOTNE

Miejska Biblioteka Publiczna w Skawinie, Skawina [b.r.w.].

OPRACOWANIA NIEPUBLIKOWANE

- Opyrchal I., *Dzieje Kalwarii Zebrzydowskiej w czasie okupacji hitlerowskiej* (1939-1945). Praca magisterska napisana pod kierunkiem ks. prof. dr. hab. Jana Związka w Papieskiej Akademii Teologicznej, Kraków 1999.

ARTYKUŁY

- Czarny W., Podolski A., Zaborniak S., *Przygotowania do koronacji i koronacja obrazu Matki Bożej Kalwaryjskiej w roku 1887*, [w:] *Wybrane zagadnienia z dziejów Kalwarii Zebrzydowskiej. Na 400-lecie pierwszej lokacji Kalwarii Zebrzydowskiej*, red. A. Nowakowski, Kraków 2017, s. 43-53.
- Iwańska K., *Diaspora żydowska w Kalwarii Zebrzydowskiej od XVIII wieku do II wojny światowej*, [w:] *Miscellanea historico-regionalia Galiciensia. In memoriam Doctoris Gustaw Studnicki*, red. A. Nowakowski, Wadowice 2000, s. 10-25.
- Jarguz W., *Obóz niemieckiej Służby Budowlanej (Baudienst) w Brzeźnicy*, [w:] *II wojna światowa w gminie Brzeźnica i okolicy*, red. W. Jarguz, Kraków–Brzeźnica 2018, s. 267-297.
- Koźbial K.R., *Osadnictwo oraz trakty komunikacyjne na obszarze księstw oświęcimskiego i zatorskiego*, [w:] *Zarys dziejów gminy Brzeźnica i Doliny Karpia. W 450. rocznicę inkorporacji księstw oświęcimskiego i zatorskiego do Polski (1564-2014)*, red. A. Nowakowski, Brzeźnica–Kraków 2014, s. 35-47.
- Nowakowski A., *Działalność cenzury w Wadowicach w okresie komunistycznym od pierwszej połowy lat 50. XX w. do 1990 r.*, „Wadowiana. Przegląd historyczno-kulturalny” 2023, nr 26, s. 108-131.
- Nowakowski A., *Rozwój układu komunikacyjnego na obszarze Kalwarii Zebrzydowskiej*, [w:] *Wybrane zagadnienia z dziejów Kalwarii Zebrzydowskiej. Na 400-lecie pierwszej lokacji Kalwarii Zebrzydowskiej*, red. A. Nowakowski, Kraków 2017, s. 109-135.
- Nowakowski A., *Wrzesień 1939 r. w mieście i okolicy*, [w:] *Wybrane zagadnienia z dziejów Kalwarii Zebrzydowskiej. Na 400-lecie pierwszej lokacji Kalwarii Zebrzydowskiej*, red. A. Nowakowski, Kraków 2017, s. 239-262.
- Sadowski P., *Działania wojenne na terenie gminy Brzeźnica w styczniu 1945 roku*, [w:] *II wojna światowa w gminie Brzeźnica i okolicy*, red. W. Jarguz, Kraków–Brzeźnica 2018, s. 41-94.
- Sadowski P., *Kampania 1939 roku w Brzeźnicy i okolicach*, [w:] *II wojna światowa w gminie Brzeźnica i okolicy*, red. W. Jarguz, Kraków–Brzeźnica 2018, s. 15-40.
- Tomczyk R., *Kolej żelazna w monarchii habsburskiej. Szkic prawnohistoryczny*, [w:] *Galicyjskie drogi i bezdroża. Studium infrastruktury, organizacji i kultury podróżowania*, red. J. Kamińska-Kwak, Rzeszów 2013, s. 153-167.
- Zaborniak S., Król P., Pezdan-Śliż I., *Męka Pańska i misteria w Kalwarii Zebrzydowskiej (1602-1939)*, [w:] *Wybrane zagadnienia z dziejów Kalwarii Zebrzydowskiej. Na 400-lecie pierwszej lokacji Kalwarii Zebrzydowskiej*, red. A. Nowakowski, Kraków 2017, s. 15-27.

SUMMARY

The Railway in the Town and Community of Skawina 140 Years of History (1884-2024)

In 1884 the first railway to Skawina, a city located next to Cracow, was built. At first, it was a railway line leading from the east to the west (the current railway line number 94) and then to the south (the current railway line number 97). In 1899 the railway from Skawina reached Zakopane.

During the first World War (1914-1918) there were numerous military trains transporting captives and injured soldiers. From 1934, the modern Polish steam engines Okz32 ran to Zakopane, and motorized express trains from 1935.

In September 1939 after the outbreak of World War II emergency trains, military transport and Polish armored trains appeared in Skawina. During the German occupation (1939-1945) Skawina became a part of the General Government, with the residence in Cracow. From 1940 prisoners were transported to the Auschwitz-Birkenau concentration camp through Skawina.

After World War II, because of urbanization and industrialization, the railway in Skawina started to develop. In 1970 the railway line from Cracow through Skawina to Spytkowice was electrified (in 1971 to Auschwitz), and in 1974 towards the south to Sucha Beskidzka (in 1975 to Zakopane).

SUMMARY

Nowadays, especially between 2018-2023, the railway infrastructure has been modernized, increasing the number of train connections, and new train stations have been built in Skawina.

KEYWORDS: Skawina town, history, railway, years 1884-2024

ZUSSEMENFASSUNG

Die Bahn in Skawina Stadt und Gemeinde

140 Jahre Geschichte (1884-2024)

Im Jahre 1884 wurde die Bahn nach Skawina, die Stadt in der Nähe von Krakau gebracht. Zuerst war es eine Linie aus Osten nach Westen (jetzt ist es die Linie Zahl 94), dann nach Süden (jetzt Linie 97). Im Jahre 1899 wurde die Bahn aus Skawina nach Zakopane gebracht.

In der Zeit des ersten Weltkrieges (1914-1918) sind durch Skawina zahlreiche Züge mit Soldaten gefahren. Seit 1934 haben moderne polnische Dampflokomotiven Okz32 begonnen, in Richtung Zakopane zu fahren, seit 1935 Motor-Expresszüge.

Im September 1939 nach dem Ausbruch des Krieges sind in Skawina Evakuierungszüge, militärisch Transporte und polnische Panzerzüge erschienen. Unter der deutschen Besetzung (1939-1945) wurde Skawina ins Generalgouvernement in Krakau leibhaftig. Seit 1940 wurden Gefangene zum Lager Auschwitz-Birkenau durch Skawina gefahren.

Nach dem zweiten Weltkrieg, während Verstädterung und Industrialisierung, hat sich das Bahnverkehr in Skawina mehr entwickelt. Im Jahre 1970 wurde die Bahnlinie Krakau-Skawina- Spytkowice elektrifiziert (seit 1971 nach Auschwitz), und im Jahre 1974 in Richtung Sucha Beskidzka, später in 1975 nach Zakopane.

ZUSAMMENFASSUNG

Heutzutage, besonders in Jahren 2018-2023 wurde das Bahnverkehr wesentlich modernisiert, es gibt mehrere Zugverbindungen und es gibt neue Stationen in der Gemeinde Skawina.

SCHLÜSSELWÖRTER: Stadt Skawina, Geschichte, Eisenbahblinie, Jahre 1884-2024

Nota o autorze

Andrzej Nowakowski – nauczyciel i wykładowca z 47-letnim stażem pracy, z czego 38 lat na stanowisku nauczyciela akademickiego w różnych uczelniach, m.in. na KUL (1983-1987), w obecnym Uniwersytecie w Białymstoku (1987-1996), uczelniach Częstochowy i Katowic (1996-2002), w Uniwersytecie Rzeszowskim (2002-2018). W latach 2018-2021 pracował w Państwowej Wyższej Szkole Zawodowej w Tarnowie (obecnie Akademii Tarnowskiej) jako doktor habilitowany nauk prawnych (w zakresie historii ustroju i prawa) oraz doktor habilitowany nauk o kulturze fizycznej (w zakresie teorii wychowania fizycznego). Obecnie przebywa na emeryturze. Autor około 300 monografii i artykułów, wśród których znajdują się: prace dotyczące Wadowic, Kalwarii Zebrzydowskiej i innych miejscowości powiatu wadowickiego – Choczni, Babicy, Barwałdu Średniego, Dąbrówki, Jaroszwic, Kleczy Dolnej, Leśnicy, Łękawicy, Ponikwi, Ryczowa, Skawinek, Stronia, Wysokiej i Zakrzowa; siedem publikacji dotyczących historii kolejnictwa w Galicji i Małopolsce, w powiecie wadowickim, a w szczególności kolei w Andrychowie, Brzeźnicy, Kalwarii Zebrzydowskiej, Spytkowicach i Wadowicach; oraz dwa opracowania o wielkiej katastrofie kolejowej w Barwałdzie Średnim w 1944 r.

Za swoją działalność naukową i społeczną, m.in. w NSZZ „Solidarność” oraz w PTG „Sokół”, odznaczony został odznaczeniami państwowymi, w tym: Krzyżem Wolności i Solidarności (2012), Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski (2017) oraz Medalem 100-lecia Odzyskanej

Niepodległości (2020). W 2019 r. Szef Urzędu ds. Kombatantów i Osób Represjonowanych nadał mu status represjonowanego działacza opozycji antykomunistycznej. W 2020 r. Autor uzyskał tytuł Honorowego Obywatela Gminy Stryszów (powiat wadowicki, województwo małopolskie), a w 2024 r. Rada Powiatu Wadowickiego przyznała mu tytuł Zasłużonego dla Powiatu Wadowickiego.

Indeks osobowy

Adenauer Konrad 70
Adler Andrzej 19, 41

Benedykt XVI, papież 110, 134
Bierut Bolesław 82
Bogdanowicz Michał 75
Breżniew Leonid 95
Bróźda Małgorzata 11
Bujniewicz Natalia 52

Chruszczow Nikita Siergiejewicz 70
Cygal Józef 87
Czarny Wojciech 23
Czubaj Wiesław 40

Dunajewski Albin 23
Dziwisz Stanisław 111

Franciszek, papież 110, 134

Gaj Jerzy 26
Garbacik Roman 10, 30, 71, 73-74, 78,
89, 98-100, 124-125, 128
Gąsiorowski Czesław 10-11
Gierek Edward 88-89, 95
Gmitruk Janusz 50
Godawa Stanisław, ps. Kawa 65
Gomułka Władysław 82

Góra Dawid 15
Grodziski Stanisław 18
Gross Dawid 62

Hałaciński Andrzej 127, 134
Hitler Adolf 49
Hoff Jadwiga 17

Iwańska Katarzyna 62

Jan Paweł II, papież 105, 109-110, 133
Janowski Andrzej 27
Jarguz Wiesława 53, 63
Jastrzębski Krzysztof 40
Józef II, cesarz Austrii 34

Kachel Jacek 17, 26
Kamińska-Kwak Jolanta 22
Kazimierz Wielki, król Polski 129
Kekkonen Urho 82, 133
Kluska Antoni 58
Komorowski Krzysztof 50
Korkuć Maciej 101
Kozbial Krzysztof R. 14
Kracik Jan 69
Krawczak Tadeusz 53
Król Paweł 23
Krupa Michał 19, 21

- Krystian Agata 11
 Kustronń Józef 54
- Lassota Lesław 45
 Lenin Włodzimierz 95
 Leon XIII, papież 23
- Łyjak C. 64
- Maczek Stanisław 50
 Malec Maciej 43, 101
 Mardyla Przemysław 65, 101
 Marusarz Stanisław 82
 Matusiak Piotr 50
 Matuszczyk Andrzej 66
 Mazan Leszek 13, 22, 41, 60
 Mazur Stanisław 75
 Meus Konrad 10, 17
 Mond Bernard 54
- Niechaj Józef 28, 35-36, 65, 111
 Niechaj Małgorzata 28, 35-36, 65, 111
 Niesiołowski Rudolf 35
 Nowakowski Andrzej 14-16, 18, 22, 25,
 29, 31, 35, 39, 42-43, 45, 48, 51-53,
 56, 57, 59, 62-63, 66, 74, 81-82, 88,
 91-94, 96-97, 101, 103, 106, 108-
 111, 116-118, 122-123
- Odziemkowski Janusz 53
 Oleksy Edward 63
 Opyrchal Krzysztof 58
 Orkan Władysław 45, 132
- Pajak Józef 92
 Pezdan-Śliż Iwona 23
 Piłsudski Józef 46, 132
 Podolski Adam 23
 Pokropiński Bogdan 43, 56
- Prochowicz Jan 61-62
 Ptak Apolonia 101
- Rakis Mieczysław 37
 Rams Adrian 22, 24
 Rejman Andrzej 43, 101
 Rejman Aneta 35, 93
- Sadowski Piotr 53, 55, 67
 Sadzikowski Antoni 103
 Salapatek Jan, ps. Orzeł 101
 Sapieha Adam Stefan 50
 Sękara Franciszek 52
 Skibiński Paweł 105
 Smaciarz Franciszek Ksawery, zob. Or-
 kan Władysław
 Spuła Mieczysław, ps. Feluś 101
 Stankiewicz Ryszard 26
 Steblik Władysław 53-54
 Szelezynger Piotr S. 111
- Świątek Roman 19
- Tomczyk Ryszard 22
 Turkawska Magdalena 15, 19
- Wądołny Mieczysław, ps. Mściciel 101
 Wesołowski Andrzej 52
 Węgrzyn Joanna 11
 Wieczorek Edward 26
 Wielgus Ignacy 54
 Wiśniewski Krzysztof 83
 Witkowski Marcin 55
 Wyrobiec Piotr 55
 Zaborniak Stanisław 23
 Zieliński Ryszard 54
 Zinkow Julian 14-15, 61, 65
 Związek Jan 58

Indeks geograficzny

- Andrychów 40, 121
Anglia 87, 123
Austria 33-34, 64
Austro-Węgry 18, 29
- Barwałd Średni 66
Bawaria 58
Belgia 50
Bełżec 62, 132
Berlin 42
Beskid Makowski/Beskid Średni 29, 118
Beskidy 13, 26
Bęczyn 70
bielskie województwo 95, 97
Bielsko-Biała 24, 26, 43, 47-48, 55, 79, 84, 88, 91, 94, 108, 110, 115, 117-118, 121, 125
Bieszczady 25-26
Bieżanów, dzielnica Krakowa 29, 94
Bogumiłowice 54
Bogumin/Bohumin 13, 88, 116
Borek Szlachecki 60
Brama Morawska 14
Brzegi 36
Brzezinka 70
Brzeźnica 15, 51, 53, 63, 97, 109, 115, 127, 129
- Brzeźnica, gmina 10, 39
Bukowina 16, 25
- Cedron, potok 16
Chabówka 9, 16, 23, 29, 43, 50, 64, 73-75, 79, 82-83, 90, 94, 96, 101, 103, 108, 120, 123, 125, 128
Choszczno 73
Chrzanów 71
Chyrów 16, 25
Cieszyn 47
Czechosłowacja 47, 88
Czechowice-Dziedzice 73-74, 87, 98, 100, 117
Czechy 14, 16, 23, 29, 63-64, 129
Czernichów 70
Częstochowa 49
- Dąbrówka 118
Dębica 63, 67
Dęblin 71
Dobra 18, 29
Dunajec 54
Dworów 53
Dziedzice (obecnie Czechowice-Dziedzice) 41
- Europa 60, 75

- Filkówka, przysiółek wsi Barwałd Średni 66
 Finlandia 82, 133
- Galicja 10, 13-14, 16-18, 21, 23, 25, 29, 31, 129
 Gdańsk 92
 Gdynia 70, 79, 133
 Gorlice 31
 Grunwald 26
- Jasło 16, 73, 94
 Jaśkowice 14, 39-40, 70-71, 114-115, 131
 Jaworzno 117
 Jezioro Mucharskie 118
 Jordanów 52, 132
- Kalwaria Zebrzydowska 9, 16-19, 23-24, 28, 34-35, 38, 42, 44-45, 47-48, 52-55, 58, 61, 65-67, 75-77, 79-82, 84, 88, 90, 94, 96, 101-103, 105, 107, 109-111, 115, 118, 120, 122-123
 Kalwaria Zebrzydowska, gmina 10, 97
 Kasina Wielka 29
 Katowice 60, 70, 72-74, 91, 117, 133
 Katyń 128
 Kęty 121
 Kielce 79
 Kłokoczyn 70
 Kobierzyn, dzielnica Krakowa 72, 86
 Kongresówka 13
 Kozłów 116
 krakowski powiat 10, 70, 76, 102
 krakowskie województwo 50, 95
 Kraków 9-10, 13-16, 22, 24-29, 31, 33-39, 41-48, 50, 52, 55-57, 59-61, 66-67, 69-76, 79-81, 85-88, 91-92, 94-97, 100, 102, 105-110, 113-114, 116-117, 119-122, 125-126, 129-134
 Kresy Wschodnie 53
 Krzeszowice 61
 Krzywaczka 67
 Krzywy Róg 72
- Lanckorona 9, 18-19, 24, 28, 52, 75-76, 79-80, 84, 90, 94, 110-111, 115, 118, 120, 122-123
 Lasek, wieś 81
 Leńcze 34, 65, 93
 Limanowa 18, 29
 Lwów 13, 16, 56, 113
- Łągowniki, dzielnica Krakowa 109, 111
 Łódź 79, 91
- Maków Podhalański 52, 120
 Małopolska 10, 18, 36, 48, 61, 108, 112, 122, 127
 Medyka 69, 73, 113
 Miechów 116
 Mogilany 55, 67
 Monachium 116, 126
 Morawy 14, 16, 23, 29, 63-64, 129
 Mszana Dolna 23, 25, 29, 43
 Mucharz gmina 118
 Mysłowice 117
 Mysłenice 61
- Niderlandy 50
 Niemcy (III Rzesza) 56-57, 59, 63-64
 Niepołomice 52
 nowosądeckie województwo 95
 Nowy Sącz 16, 23, 25-26, 43, 94
 Nowy Targ 81, 95, 105, 120

- Nowy Zagórz 25
 Odra 15
 Oleszyce 54
 Olsztyn 79, 91
 Opole 56
 Osielec 52
 Ostrów Wielkopolski 91
 Oświęcim 9, 13-15, 19, 21, 39, 41, 53,
 56, 63, 67, 70, 72-75, 86-89, 92, 100,
 105, 114-116, 124-125, 129-134
 oświęcimskie księstwo 14-15
 Pasma Chełmu 118
 Paszkówka 70
 Petrovice 88
 Płaszów, stacja kolejowa w Krakowie 9,
 39-41, 46, 62-63, 69, 73-74, 77, 79-
 80, 84-87, 91-92, 94, 98-100, 113,
 124, 128, 132-133
 Podbory Skawińskie 15, 71, 109, 114-
 116, 133
 Podgórze 14, 16, 19, 21, 34, 46, 85, 97,
 129
 Podhale 26, 34, 45, 53, 58, 66, 77, 95,
 101, 117, 119, 130, 132
 Podkarpacie/podkarpackie wojewódz-
 two 54, 92
 Polska 10, 19, 21, 24, 28, 34-35, 37, 40-
 41, 44-47, 49-50, 55-56, 60, 67, 71,
 77, 83, 87, 95-96, 98-106, 108-110,
 123, 133
 Porąbka 54
 Poronin 120
 Poznań 70-71, 79, 90-91, 123, 133
 Pozowice 70
 Praga 87, 116, 126
 Prusy 23
 Pruszków 66
 Przeciszów 115-116
 Przeginia 70
 Przełęcz Sieniawska 80, 120
 Przemyśl 13, 69
 Przeworsk 73, 103
 Przytkowice 35
 Pszczyna 54
 Pustków 63
 Pyzówka 81, 120
 Rabka-Zdrój 23, 25, 42, 127, 132
 Radom 79
 Radziszów 17, 22, 28, 34-37, 54, 63, 65,
 93, 103, 108-109, 111, 119, 121-
 122, 131-133
 Roztocze 62, 132
 Rozwadow, dzielnica Stalowej Woli
 73, 92
 Rumunia 52, 91
 Ryczów 56
 Rzeczypospolita Krakowska 14, 97
 Rzeszów 13, 73
 Rzozów 35, 65, 76, 79, 93, 105, 111,
 121-122, 132-133
 San 54
 Sędziszów 116
 Sidzina 38, 57, 71-72, 85-86, 133
 Sieniawa 81
 Siersza 60
 Skawa 16-17, 35, 54, 56, 66, 83, 118
 Skawce 17, 56, 66, 79, 83-85, 90-91,
 118
 Skawina 9-11, 13-31, 33-35, 37-59, 61-
 67, 69-134
 Skawinka 15-16, 21, 35-36, 46, 54-55,
 67, 85, 109, 129, 132

- skawińska gmina 10-11, 86, 96-97, 115,
119, 121
- Słowacja 23, 49
- Soła 54
- Spytkowice, gmina 9
- Spytkowice Kępki, przystanek kolejowy w Spytkowicach 15, 39, 51, 56, 63, 66, 70, 72, 76, 79-80, 83, 85-86, 88-91, 97, 101, 110, 115, 124, 128, 130, 133
- Stalowa Wola 92
- Stanisławów 56
- Stronie 16, 81
- Stróże 26
- Stryków 16, 56, 96, 101, 118
- Stryków, gmina 118
- Sucha Beskidzka 9, 16-17, 21, 23-26, 29, 31, 35, 39, 41, 56, 64, 67, 73-75, 77-81, 83, 86-87, 89-92, 94, 96-97, 99, 103, 111, 114, 118-119, 121, 124-125, 130-131, 133
- Sudety 47
- Swoszowice, dzielnica Krakowa 38, 67, 72, 86, 109
- Syberia 69
- Szczecin 117
- Śląsk/śląskie województwo 13, 15, 51, 54, 72
- Tarnów 13, 26, 54, 106
- Tatry 24, 52, 66, 82, 119
- Trzebinia 13, 60, 73-74, 79, 91, 94, 110, 115
- Trzebol 70
- III Rzesza, zob. Niemcy
- Tyniec 20
- Ukraina 25, 72
- Wadowice 17, 19, 24, 44, 48, 50, 52, 55, 66, 76, 79, 83, 85, 88, 91, 94, 105, 110-111, 114-115, 118, 121, 127, 134
- wadowicki powiat 10, 71, 76, 93, 97, 118
- Warszawa 42-43, 66, 73, 79, 95, 99, 109, 116, 120-121, 126
- Węgry 23
- Wiedeń 13-14, 42, 116, 126, 129
- Wieliczka 29
- Wielkie Drogi 14, 21, 71, 103, 109, 115, 131
- Wielkopolska 57
- Wisła 14-16, 70, 96, 113-114
- Włochy 49
- Wola Duchacka (obecnie Kraków Płaszów) 16
- Wola Radziszowska 35, 65, 69, 75-76, 79, 93, 109, 111, 119, 121-122, 132-133
- Wrocław 91, 102
- Zabłocie, przystanek kolejowy w Krakowie 16
- zachodniopomorskie województwo 73
- Zagacie 70
- Zagórz 16, 94
- Zajezerze 71
- Zakopane 9, 24-25, 31, 35, 38, 41-43, 45, 52, 55, 57, 60, 66, 73, 79-82, 84, 90-91, 94-96, 99, 108-109, 114, 117-122, 125-126, 130-134
- Zaolzie 47, 49
- Zator 14, 53, 108, 116, 129, 132

zatorskie księstwo 14-15, 108
 Zawodzie 36
 Zduńska Wola 91
 Zebrzydowice 87-88
 Zelczyna 60, 71, 114-115, 132
 Zembrzyce 101, 118, 120

Związek Socjalistycznych Republik
 Sowieckich (ZSRS) 56, 59, 69, 72
 Zwardoń 16, 64, 94
 Żywiec 9, 16, 25, 29, 43, 64, 79, 91, 94,
 121, 124



Książka w sposób zwięzły, a równocześnie systematyczny, przybliża historię i rozwój kolei w podkrakowskiej Skawinie na tle dziejów kolejnictwa w zachodniej Galicji i Małopolsce, począwszy od schyłku XIX w. po dzień dzisiejszy.

W 2024 r. minęło 140 lat od chwili, kiedy latem 1884 r. pierwszy pociąg pasażerski z Krakowa przyjechał do Skawiny, kierując się następnie przez Zator do Oświęcimia. Niedługo później, pod koniec 1884 r., przez Skawinę zaczęły kursować pociągi w kierunku dzisiejszej Suchoj Beskidzkiej, a od 1899 r. również do Zakopanego. W 1970 r. do Skawiny dotarły pierwsze pociągi elektryczne.

W ostatnich latach budynek skawińskiego dworca, sam dworzec i towarzysząca mu infrastruktura zostały gruntownie przebudowane, a pociąg relacji Kraków – Skawina spełnia rolę niemal nadziemnego metra. Każdego dnia korzystają z niego tysiące pasażerów.

Głównym problemem badawczym niniejszej książki jest określenie stopnia, w jakim uczynienie ze Skawiny małego węzła kolejowego w 1884 r. – i to w pobliżu Krakowa – przyczyniło się do rozwoju społeczno-gospodarczego miasta już w okresie zaboru austriackiego, a także w jakim stopniu wydarzenie to miało wpływ na dalszy rozwój Skawiny w okresie międzywojennym, po 1945 r. aż do dzisiaj.

ISBN 978-83-8368-271-6



WYDAWNICTWO
KSIĘGARNIA
AKADEMICKA

<https://akademicka.pl>