

Stanisław Kumon

Kraków

LOSY POŁĄCZENIA KOLEJOWEGO Z KRAKOWA DO WIELICZKI  
ZAANGAŻOWANIE MIESZKAŃCÓW BIEŻANOWA I WIELICZKI  
W PRZYWRÓCENIE POŁĄCZENIA PO KATASTROFIE W KOPALNI  
W 1992 ROKU

Kolejowe połączenie o długości 5,3 km z Krakowa do Wieliczki przez Bieżanów jest jednym z najstarszych w Małopolsce. Przyczyniało się do polepszenia jakości życia mieszkańców, usprawnienia transportu, wymiany gospodarczej i kulturowej oraz poszerzania horyzontów. Pierwszy pociąg przybył do Wieliczki w styczniu 1857 roku. Linia była jednotorowa i należała do Towarzystwa Akcyjnego Cesarsko-Królewskiej Uprzywilejowanej Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda. Wieliczka, do której uprzednio można było dostać się tylko wozem lub pieszo, po uruchomieniu linii kolejowej uzyskała nieprawdopodobny impuls do rozwoju we wszelkich dziedzinach. Początkowo po torach jeździły składy pasażerskie, po kilku latach także towarowe. Częstotliwość kursów stopniowo zwiększano. Ciekawostką linii jest ślad trzeciego toru od Płaszowa do Bieżanowa. Pociągi do Wieliczki korzystały z niego nie blokując magistrali Kraków–Tarnów, aż do czasów powojennych.

Wielicki dworzec ulokowano w sąsiedztwie budynku Turówka (dziś hotel SPA), około 2 km od centrum miasta. Do Turówki doprowadzono bocznice kolejową, która zakończona była obrotową zwrotnicą. W kolejnych latach rozwijano sieć kolejową do szybów salinarnych. Dworzec w centrum Wieliczki powstał w latach 20. XX wieku. Do centrum Wieliczki zaczął dojeżdżać pierwszy w Polsce wagon motorowy.

Linie 109 zelektryfikowano w roku 1960. Pierwszy elektryczny skład wyjechał na nią 29 maja 1960 roku. Do Wieliczki kursowały tzw. elektryczne zespoły trakcyjne, w sumie 20 par pociągów (1966), które na pokonanie trasy Kraków–Wieliczka potrzebowwały nieco ponad 20 minut.

Lata 90. XX wieku to największe przewozy na trasie, realizowane przez potrójne, bardzo długie zestawy jednostek EN57.

13 kwietnia 1992 roku doszło do katastrofy w Wieliczce – niekontrolowanego wypływu wody w wielickiej kopalni, w poprzeczni Mina. 13 września tego samego roku, w wyniku wycieku o intensywności do 8 m<sup>3</sup> na minutę, zostały częściowo zalane pokłady kopalni oraz zaczęła zapadać się ziemia.



*Źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe*

Zapadlisko spowodowało zniszczenie szyn kolejowych na odcinku pomiędzy wielickimi przystankami i poniżej klasztoru reformatów. Mur klasztoru w pobliżu szyn uległ skruszeniu, powstały głębokie, sięgające 2 metrów, szczeliny. Kolejny, jeszcze większy wyciek nastąpił pod koniec września, a wypływ wody osiągał 20 m<sup>3</sup> na minutę. Po kilku tygodniach górotwór został uszczelniony, jednak skutki katastrofy miały swoje konsekwencje przez najbliższe lata.

Trasa pociągu została ograniczona do przystanku Wieliczka, pozostałą część drogi do centrum – stacji Wieliczka Rynek (ok. 1 km) – podróżni musieli pokonać pieszo. Z tej przyczyny jedna z najintensywniej używanych linii



*Stacja kolejowa w Wieliczce.*

*Źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe*

pasażerskich (do 60 połączeń z frekwencją dobową do 15 tys. osób) zaczęła upadać. Liczbę pociągów zmniejszono do 20, z przewozem dobowym do 500 osób. Tysiące mieszkańców gminy oraz sąsiednich miejscowości utraciło możliwość szybkiego dojazdu do Krakowa pociągiem. Setki turystów błąkało się po dworcu w Krakowie, niedowierzając, że kolejny pociąg będzie dopiero za kilka godzin, a alternatywą są busy, środek



Stacja Wieliczka. Źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe

komunikacji nie przystający do potrzeb. Nie było żadnych konkretnych, wiążących informacji o planach poprawy komunikacji na tej jakże ważnej linii, a do mieszkańców docierały przykre wiadomości. Mówiło się, że w „biznes busowy” zaangażowane są „ważne osoby” i nie dopuszczą do odtworzenia linii. Twierdzono, że PKP się „zwiija”, że nie może wymusić na kopalni naprawy szkód górniczych, a ta na usunięcie zapadlisk nie ma pieniędzy. Ostatecznie 3 kwietnia 2000 roku połączenie kolejowe Kraków–Wieliczka zostało całkowicie zamknięte z powodu nierentowności. Planów na przyszłość nie było.

Jako mieszkaniec Biezanowa z ubolewaniem obserwowałem zarastającą dzikim winem trakcję, zrujnowane poczekanie i budynki dworcowe – sytuacja stawała się tragiczna, zupełnie niezrozumiała.

Przed katastrofą moja codzienna podróż do Krakowa, najpierw na uczelnię, potem do pracy, zaczynała się na przystanku Biezanów Drożdżownia. Po tych wydarzeniach było to już niemożliwe – pozostała tylko stacja w centrum Biezanowa (na której zatrzymywały się pociągi linii Kraków–Przemyśl). Jak mógłbym nie mieć do pociągu



Źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe



*Zarastająca linia kolejowa do Wieliczki.*

*Fot. S. Kumon*

estymy i późniejszego zaangażowania w ratowanie połączenia, jakże ważnego także dla Biezanowa.

Ogromne było zapotrzebowanie na przewóz mieszkańców Wieliczki i Biezanowa – do pracy, uczniów i studentów do szkół i uczelni, turystów, a wyglądało to tak, jakby w sprawie przywrócenia transportu nie podejmowano żadnych działań. Nierentowne – słyszałem. Wiele osób zastanawiało się, czy to nie kolejny etap prywatyzacji przez upadłość? Przecież podbudowa 200 metrów zapadniętej trakcji kolejowej to nie budowa mostu przez Wisłę! Mieszkańcy rozległego osiedla, aby dojechać do Krakowa musieli dochodzić z odległych krańców do przystanku w Biezanowie lub korzystać z komunikacji miejskiej, co także wymagało czasu i dodatkowego wysiłku. Generalna Dyrekcja Dróg

Krajowych i Autostrad prowadząca prace projektowe przy autostradzie miała zamiar rezygnować z budowy wiaduktu nad torami nieczynnej linii. Bez wiaduktu, o otwarciu w przyszłości połączenia Krakowa z Wieliczką, należałoby zapomnieć. Sytuacja stawała się krytyczna.

W latach 1998–2002 jako członek samorządu Krakowa, rozpocząłem z pomocą Rady Miasta korespondencję w sprawie ratowania linii kolejowej. Adresatami byli Minister Transportu, Starosta Wielicki, Rada Miasta Wieliczki, Wojewoda Małopolski i Marszałek Województwa Małopolskiego. Te podmioty, jak się wydawało, powinny być zainteresowane połączeniem tych ważnych dla regionu miejsc. Podobnie Dyrekcja kopalni, która jest turystyczną mekką, zbyt łatwo skazywała turystów, także zagranicznych, na podróże busami, z kolanami pod brodą. Brak efektów doprowadził w końcu do powstania ważnego dokumentu Rady Miasta Krakowa. To była rezolucja w sprawie przywrócenia linii kolejowej Kraków–Wieliczka.

Rezolucja Nr 32/XLVI/00

Rada Miasta Krakowa

zebrana na sesji w dniu 22 marca 2000 r.

uchwala niniejszą

REZOLUCJĘ

skierowaną do

Ministra Transportu – Tadeusza Syryjczyka

Wojewody Małopolskiego – Ryszarda Masłowskiego

Marszałka Województwa Małopolskiego – Marka Nawary

Władz Samorządowych Miasta Wieliczki i Powiatu Wielickiego

w sprawie

decyzji Dyrekcji PKP o zawieszeniu połączeń kolejowych na trasie  
Kraków–Wieliczka

materiały

Rada Miasta Krakowa zwraca się z apelem o podjęcie właściwych działań umożliwiających zmianę decyzji PKP w sprawie zawieszenia ruchu pasażerskiego na trasie Kraków–Wieliczka. Uważamy, że podejmowanie decyzji bez uwzględnienia wcześniejszych negatywnych stanowisk powiatu ziemskiego krakowskiego i wielickiego oraz ewentualnych możliwości porozumienia się jest błędem.

Obowiązująca ustawa o przewozach nie daje PKP jako przewoźnikowi kompetencji całkowitego zawieszenia ruchu pasażerskiego na danej linii, bez pozytywnej oceny terenowego organu samorządowego. Kolej może bez uzgodnienia jedynie wprowadzić ograniczenia przewozu na czas nie dłuższy niż 7 dni.

Budowanie zintegrowanego systemu komunikacji miejskiej bez m. innymi linii kolejowej do Wieliczki, może okazać się zdecydowanie mniej efektywne. Realizacja przewozu pasażerskiego liniami mikrobusowymi powinna jedynie uzupełniać transport publiczny. Zawieszenie przejazdów od 3 kwietnia w efekcie doprowadzi do fizycznej likwidacji czynnej trasy kolejowej. Utrudni to w latach następnych realizację systemu komunikacji zbiorowej opartej o pojazdy szynowe.

Dodatkowym impulsem do utrzymania linii jest opinia ze strony Kopalni Soli w Wieliczce, że w chwili obecnej po 9 latach od katastrofy, nie ma przeszkód w doprowadzeniu linii kolejowej do centrum miasta.

Transport szynowy jest najefektywniejszym i ekologicznym sposobem przewozu mieszkańców. W latach minionych pociągi na trasie Kraków–Wieliczka przewoziły do 25 tysięcy pasażerów dziennie. Mamy obowiązek zapobiec likwidacji tej linii.

Rada Miasta Krakowa apeluje do Samorządowych Władz Miasta i Powiatu o podjęcie zdecydowanych działań w sprawie utrzymania i odtworzenia w pełnym przebiegu linii kolejowej Kraków–Wieliczka Rynek.

Prosimy o szybką i skuteczną interwencję.

Wiceprzewodniczący Rady  
Bogusław Kośmider

Dzisiaj wspominam tę trudną gospodarczo-polityczną sytuację. Problem utraconego połączenia został nagłośniony także w TVP Kraków, na antenie której wziąłem udział w audycji wraz z Włodzimierzem Żmudą, dyrektorem Zakładu Linii Kolejowej w Krakowie. Przedstawiciel kolei bronił decyzji o zawieszeniu połączenia, a ja starałem się wykazać absurd takich postanowień.

Po opublikowaniu rezolucji mieszkańcy poprosili posłów: Kazimierza Kaperę i Józefa Dąbrowskiego o interwencję w Ministerstwie Transportu. Rozmawiano także ze Zbigniewem Zarębskim, posłem związanym z samorządem wielickim i kopalnią.

Naciski dały efekt, rozpoczęły się spotkania i dyskusje, co i w jakiej kolejności należy zrobić. Jaka rola przypadnie kolejarzom, jaka kopalni, jaka marszałkowi. Muszę w tym miejscu wspomnieć wiodący wkład w sprawę Marcina Pawlaka, członka Zarządu Województwa Małopolskiego, oraz Tadeusza Trzmiela, dyrektora Urzędu Wojewódzkiego. Ich pomoc była nieoceniona. Na cyklicznych spotkaniach, w których brałem udział, doszło do podziału zadań, opracowania harmonogramu oraz wypracowania zasad finansowania. Narady miały miejsce w Urzędzie Miasta i Gminy w Wieliczce. W bieżanowskim „Płomieniu” w numerze 1 z roku 2001 pisałem:

Pociągiem do Wieliczki od kwietnia

Na początku stycznia na temat pociągu do Wieliczki w prasie krakowskiej ukazało się kilka artykułów, nierzadko sprzecznych ze sobą. Ponieważ problemem zajmuję się od ponad roku, pragnę poinformować o aktualnych ustaleniach. Dogodne połączenie z Krakowem utraciliśmy w kwietniu 2000 roku. Zlikwidowano nam 8 par pociągów, jako powód podając nierentowność linii. Na nic była argumentacja, że przecież nie wszystkie kursy są słabo obłożone. Zlikwidowano wszystkie połączenie, także poranne i popołudniowe. Na nic zdały się protesty, przynajmniej tak się początkowo wydawało. Byłem autorem rezolucji Rady Miasta Krakowa z 22 marca 2000 roku do Ministerstwa Transportu, Wojewody, Władz Samorządowych Województwa Małopolskiego, Miasta Wieliczki oraz Powiatu Wielickiego przeciwstawiającej się likwidacji linii. Interweniował w tej sprawie poseł Kazimierz Kaper. Wspomagał nasze



starania Urząd Marszałkowski, aż w końcu przejął on inicjatywę w zakresie przywrócenia ruchu kolejowego na tej bardzo atrakcyjnej linii.

Doszło do wielu spotkań zainteresowanych stron i ustalono harmonogram prac mających na celu odbudowę zniszczonego odcinka i przywrócenie komunikacji na całej trasie od Krakowa do Wieliczki Rynek. Ostatnie z takich spotkań odbyło się 27 listopada u pana Józefa Dudy, burmistrza Wieliczki. Wzięli w nim udział posłowie Józef Dąbrowski, Zbigniew Zarębski, członek zarządu Województwa Małopolskiego Marcin Pawlak, wiceprezydent Krakowa Bogumił Nowicki, przedstawiciele Dyrekcji Generalnej PKP Krzysztof Niemiec i Józefa Majerczak, dyrektor Kopalni Soli Adam Bromowicz oraz ja, jako przedstawiciel Rady Miasta Krakowa. Zebrani zapoznali się z aktualnym przebiegiem prac projektowych związanych z odbudową odcinka i ustalili ostateczny harmonogram pozostałych prac. Przedstawiam go poniżej:

- Do 6 stycznia 2001 ukończenie projektu odbudowy.
- Od 1 lutego rozpoczęcie prac kolejowych na zapadlisku.
- Od 1 kwietnia wznowienie ruchu kolejowego w zakresie uzgodnionym.
- Od 1 czerwca – ruch w pełnym zakresie. (Może wreszcie będzie normalnie!)

Nieprawdziwe są więc informacje, że zmienia się przebieg trasy lub że powstaje nowy podmiot gospodarczy władający linią. Póki co, na trasę wraca PKP. Jaka będzie częstotliwość pociągów, czy będą rentowne, czy kolej wygra z mikrobusami ceną, szybkością i komfortem jazdy – tego faktu nie sposób przewidzieć. Mamy jednak nadzieję, że otwarcie trasy będzie poprzedzone szeroką akcją



*Przywitanie wznowionej linii kolejowej na stacji Biezanów Drożdżownia. Fot. S. Kumon*



*Uroczyste powitanie na stacji Wieliczka Rynek wznowionej linii kolejowej. Fot. S. Kumon*

informacyjną i profesjonalnym marketingiem. Przeorientowanie ruchu będzie z pewnością trwać kilka miesięcy. Jak na razie po tracji wije się powój, zdewastowany przystanek na Drożdżowni straszy. W latach 2003–2004 mamy szansę na połączenia systemu komunikacyjnego miasta z siecią kolejową. Tramwaj dwusystemowy do Wieliczki będzie pierwszym elementem nowego zintegrowanego systemu komunikacyjnego. Podobno nie wszyscy mieszkańcy Wieliczki z decyzji o odbudowie linii są zadowoleni. Pozostawiam to bez komentarza.

Ostatecznie w dniu 9 czerwca 2001 roku doszło do uroczystego przywrócenia połączenia z Krakowa do Wieliczki. To była radosna chwila, szczególnie dla biezanowian. Pociąg ozdobiony girlandami, pełen „ważnych

osobistości”, w Biezanowie na przystanku Drożdżownia pozdrowiali go mieszkańcy z transparentem – WITAMY BIEŻANOWSKIE METRO. Z tego wydarzenia pozostało mi kilka fotografii.



*Prace przy naprawie linii kolejowej do Wieliczki. Fot. S. Kumon*

Kolej przygotowała siatkę połączeń jak przed katastrofą, jednak wieloletni odpływ pasażerów w kierunku busów i strategia tych przewoźników (ceny biletów, zatrzymywanie w dowolnym miejscu, duża częstotliwość kursów)





*Stacja Bieżanów-Drożdżownia, 2023. Fot. S. Kumon*

nie od razu przyniosła linii ekonomiczny sukces. Szukając rentowności PKP likwidowała niektóre połączenia. Pociągi kursowały rzadziej. Historyczne połączenie nie wróciło od razu do poziomu przewozu pasażerów z lat 80. XX wieku.

W 2011 roku PKP Polskie Linie Kolejowe rozpoczęły modernizację linii i przebudowę obiektów technicznych (wiaduktów, systemów kierowania ruchem). W Bieżanowie powstały trzy wiadukty. Zbudowano nowy przystanek w Bogucicach, zamiast ostatniego przystanku Wieliczka Rynek jest teraz Wieliczka Rynek-Kopalnia, zamiast przystanku Wieliczka – Wieliczka Park z dużym parkingiem typu Park&Ride. Od 2017 roku trasa została wydłużona do lotniska w Balicach. Linia ta jest częścią Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej i cieszy się coraz większą popularnością!

Codziennie, pod moimi oknami cichutko przemykają nowoczesne pociągi Kolei Małopolskich. Dla mnie i bliskich to krakowskie metro. Cieszy duża częstotliwość kursów i możliwość dojazdu pociągiem aż do Balic. Mam cichą satysfakcję, że również ja przyczyniłem się do uratowania linii.

\*\*\*

Na stronie internetowej prowadzonej przez Sławomira Węgrzyna znajduje się duża liczba ciekawostek o funkcjonowaniu tej historycznej linii oraz używanym na niej taborze (parowym, motorowym czy



Projekt przebudowy stacji Wieliczka. Na czerwono oznaczono przebieg nowych torów do Mszany. Widoczne bocznice – nie tylko do kopalni, ale także na północ do cegielni oraz do magazynów przy ul. Dembowskiego  
 Źródło: <https://upadektechnikrakowa.blogspot.com/search?q=wieliczka> (dostęp 27.11.2024)

elektryczno-akumulatorowym), a także osobnym torze. Zachęcam do prześledzenia tego materiału<sup>1</sup>. Znalazłem w nim pewną historię związaną z Biezanowem oraz Karolem Czezc de Lindenwald, ówczesnym Marszałkiem Powiatu Wielickiego, właścicielem majątku w Biezanowie. Zlecił on projekt kolei, tym razem normalnotorowej. Ten wariant był przedłużeniem linii prowadzącej z Biezanowa do Wieliczki. Za Wieliczką miał powstać kilometrowy tunel pod Sierczą, następnie tor w założeniu biegłby wzdłuż doliny rzeki Wilgi, wspinając się w górę, omijałby łukiem Raciborsko (najwyższy punkt trasy), aby zbiec łagodnie w kierunku Dobczyc. Dalej już wzdłuż doliny rzeki Raby przez

Myślenice, Pcim i Lubień kolej miała biec do Mszany i tam łączyć się z Magistralą Transwersalną. Cała trasa liczyłaby 56 km długości.

W 1908 roku do projektu Karola Czezcza dołączył książe Kazimierz Lubomirski i obaj przedstawili go do rozważenia przez władze kolejowe. Tym razem wniosek został rozpatrzony pozytywnie. W 1909 roku udało się uzyskać państwowe gwarancje, ale pojawił się sprzeciw ze strony zarządu wielickiej saliny. Otóż tor wybiegający ze stacji Wieliczka musiałby prowadzić przez tereny kopalni, a ta na żadne wywłaszczenia nie chciała przystać. Ostatecznie spór udało się zażegnać dopiero w 1912 roku poprzez zmianę przebiegu torów. Po ostatecznym dopracowaniu projektu budowa linii kolejowej Wieliczka–Dobczyce–Myślenice–Mszana miała się rozpocząć latem 1914 roku. Jednak wybuch wojny uniemożliwił realizację tego planu.

<sup>1</sup> S. Węgrzyn, *Linie kolejowe w Galicji, Cz. 1*. Pozyskano z <https://upadektechnikrakowa.blogspot.com/2016/10/linie-kolejowe-w-galicji-cz1.html> (dostęp 06.06.2024).