

Kazimierz Brzuska

Przystanek Kęty Podlesie

Początki kolei w Kętach sięgają pierwszej połowy XIX wieku, kiedy to w granicach Cesarstwa Austrii powstała Kolej Północna (oficjalnie *C.K. Uprzywilejowana Kolej Północna Cesarza Ferdynanda*) mająca połączyć Wiedeń z Krakowem. Koncesję na budowę Kolei Północnej 4 marca 1836 roku otrzymała firma „Wechselhaus S.M. von Rotschild”. Prace rozpoczęto w 1838 roku. Trasa Kolei Północnej biegła z Wiednia przez Breclav, Prerov, Bogumin, gdzie miała połączenie z kolejami pruskimi, a poprzez nie, z uruchomioną 13 października 1847 roku Koleją Krakowsko-Górnośląską i z Krakowem. W 1853 roku rozpoczęto prace przy budowie linii z Bogumina, przez Zebrzydowice, Dziedzice, Oświęcim, Chrzanów do Trzebini, gdzie 1 marca 1856 roku połączyła się z odcinkiem Trzebinia-Kraków. Tym samym Wiedeń uzyskał bezpośrednie połączenie z Krakowem, w całości przebiegające przez ziemie Cesarstwa Austrii.

W 1855 roku od budowanej linii poprowadzono boczną odnogę z Dziedzic do Bielska, co było impulsem dla samorządów Bielska, Kęt, Andrychowa i Wadowic do podjęcia działań dla utworzenia linii kolejowej Bielsko-Wadowice. W 1869 roku powstała w Wiedniu spółka c.k. kapitana Arweda Pistora, która zamierzała wybudować linię kolejową na trasie Kraków-Podgórze-Wadowice-Nowy Targ do Popradu, z odgałęzieniem z Wadowic do Oświęcimia z jednej strony, a do Białej



Schemat Kolei Północnej

i Cieszyna z drugiej strony. W efekcie powstałoby połączenie Wadowic z Bielskiem, jednak z pominięciem Kęt. Informacja o tym dotarła do Kęt i wówczas 2 maja 1869 roku. Rada Gminna powzięła uchwałę, aby wystąpić do spółki o uwzględnienie Kęt w projektowanej linii, przyrzekając przekazać nieodpłatnie grunty gminne, przez które przebiegać będzie linia. Starania te zakończyły się sukcesem i Kęty znalazły się na trasie projektowanej linii na odcinku Bielsko-Wadowice. Przedłużające się prace projektowe i uzgodnienia zaniepokoiły Radę Gminną miasta Kęty, która na nadzwyczajnym posiedzeniu 30 września 1875 roku upoważniła burmistrza Henryka Dołkowskiego, aby w porozumieniu z władzami Andrychowa i Wadowic udał się do Wiednia „celem poczynienia starań o budowę kolei”. Niestety, okazało się, że działania w sprawie uruchomienia linii Bielsko-Wadowice podjęte w 1869 roku zakończyły się niepowodzeniem. Ostatecznie starania o budowę kolei z Bielska do Wadowic podejmowane przez władze miejskie położonych na tej trasie miejscowości, czynione od przełomu lat 60. i 70. XIX wieku, doczekały się pozytywnej odpowiedzi ze strony rządu austriackiego dopiero w 1884 roku, kiedy to powołano konsorcjum zainteresowanych władz i rozpoczęto wytyczanie linii, przebiegającej również przez Kęty. Ze względów strategicznych, na żądanie rządu austriackiego, projekt linii przedłużony został do Kalwarii. Koncesję na budowę i eksploatację całej linii Bielsko-Kalwaria otrzymała w tym samym roku prywatna spółka C.K. *Uprzywilejowane*

Towarzystwo Akcyjne Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda. Roboty ziemne rozpoczęto w 1885 roku. Ku zadowoleniu władz samorządowych okazało się, że koncesjonariusz będzie płacił za wywłaszczone pod budowę kolei grunty i na zwyczajnym posiedzeniu członków Rady Gminnej 30 kwietnia 1887 roku Rada upoważniła burmistrza Antoniego Biera do zawarcia kontraktu z Towarzystwem Kolejowym na wykup po cenie 425 złr za morgę wywłaszczonego pod budowę kolei gruntu gminnego. Uzyskaną kwotę ok. 7000 złr Rada Gminna postanowiła przeznaczyć m.in. na zapłacenie zaległych podatków, budowę rzeźni i spłacenie długu w Banku Handlowo-Przemysłowym w Bielsku.

Na położonych wzdłuż linii stacjach w Białej, Kozach, Kętach, Andrychowie, Wadowicach, Kleczy Górnej i Kalwarii Zebrzydowskiej wybudowano w stylu józefińskim, charakterystycznym dla monarchii austriackiej budynki dworcowe z ceglaną elewacją i naczółkowymi dachami.

W Bielsku budynek dworca istniał już od 1855 roku, a nowy, według projektu bielskiego architekta Karola Schulza, w stylu austriackich dworców prowincjonalnych, został wybudowany w 1890 roku. W budynkach dworcowych znajdowały się pomieszczenia dla dyżurnego ruchu, kasy biletowe, poczekalnia, restauracja dworcowa, a na



Budynek stacji kolejowej w Kętach ok. 1905 roku (ze zbiorów A. Wojtali)

piętrze mieszkanie dla naczelnika stacji. Informacja o tym, że w budynku stacji ma być restauracja, zelektryzowała kęckich radnych i na wniosek 1/3 członków Rady Gminnej 5 marca 1887 roku odbyło się nadzwyczajne posiedzenie członków Rady Gminnej pod przewodnictwem Antoniego Biera, w sprawie wyszynku trunków w budynku stacji kolejowej w Kętach.

„Po kilkukrotnym przemówieniu radny p. Gruszka stawia wniosek aby uczynić zapytanie do Zarządu Kolei Północnej tej treści: «czyli na stacji kolejowej w Kętach będzie otwarty wyszynk trunków i jakiej rozciągłości względnie, jakie trunki będą szynkowane – przyczem nadmienić należy temuż Zarządowi że gmina miasta Kęt jest wyłączną właścicielką prawa propinacyjnego. Wniosek powyższy przyjęto jednomyślnie»”.

Po oddaniu do użytku 22 października 1887 roku nowego mostu kolejowego na rzece Sole, przejezdnym stał się odcinek Bielsko–Kęty–Andrychów. Ostatecznie 1 czerwca 1888 roku na stację w Kętach wjechał pierwszy pociąg parowy, inaugurujący stałą komunikację na linii Bielsko–Kalwaria. Na linii tej znajdowało się dziewięć przystanków: *Bielsko, Biała, Kozy, Kęty, Andrychów, Wadowice, Klecza Górna, Kalwaria Zebrzydowska i Kalwaria*.

Zgodnie z powyższym rozkładem z Kęt do Bielska były dwa kursy: o godz. 6.00 i 14.48, a z Bielska do Kęt o godz. 7.40 i 15.35. Podróż trwała ok. siedemdziesięciu minut. Okazało się, że Kęty uzyskały połączenie z Krakowem, jednak po dotarciu do Kalwarii należało się przesiąść do pociągu innej linii, jadącego do Krakowa.

Budowa przystanku w przysiółku Podlesie nie była ujęta w zakończonej inwestycji i mieszkańcy Podlesia, chcący skorzystać z pociągu, musieli iść pieszo do Kęt. Rzekę Solę pokonywali przez most kolejowy, zamiast skorzystać z dzierżawionej przez Antoniego Witka przeprawy. Już dwa miesiące później Rada Gminna na posiedzeniu 4 sierpnia 1888 roku rozpatrywała prośbę Antoniego Witka, dzierżawcy przeprawy, który zwrócił się z prośbą do Rady Gminnej

„[...] o wynagrodzenie strat poniesionych przy tej dzierżawie z powodu – że ludzie w czasie budowy kolei żelaznej prawie wyłącznie tylko po moście

10. Bielitz-Kalwarya.				10. Kalwarya-Bielitz.			
Stm.	Stationen	Gem. Bggr		Stm.	Stationen	Gem. Bggr	
		2310	2317			2322	2320
		2. 3. Gt.	2. 3. Gt.			2. 3. Gt.	2. 3. Gt.
	Bielitz via Raitowitz . . . Wbf.	—	6.40		Nowe Zagórze . . . Wbf.	—	—
	Wrocław	—	9.32		Śwież	—	6.50
	Kraśnik (1)	—	9.20		Wodzisław-Flakógórn . . .	—	9.28
	Włocław (1)	7.30	—		Kraśnik (17)	—	9.00
	Włocław (1)	9.45	—		Kalwarya Wbf.	—	12.16
	Lundenburg (1)	11.20	6.00		Kalwarya-Jelżyborska . . .	—	12.24
	Dyleń (14)	7.01	2.05	2	Rieczka górna	—	12.60
	Łąka-Białecka (14)	5.06	10.38	18	Włocław	4.30	1.21
	Bielitz-Włocław (9)	3.40	8.24	31	Włocław	6.20	2.09
	Bielitz Ref. Wbf.	7.40	3.35	42	Kępcz	6.00	2.48
2	Włocław	7.49	3.50	51	Kępcz	6.39	3.26
9	Kępcz	8.23	4.24	58	Włocław	7.08	3.53
17	Kępcz	8.67	4.52	69	Bielitz Ref. Wbf.	7.16	4.00
29	Włocław	9.35	5.34		Bielitz-Włocław (9) Wbf.	11.08	5.54
43	Włocław	10.18	6.14		Łąka-Białecka (14)	10.19	5.24
48	Rieczka górna	10.58	6.36		Dyleń (14)	7.54	6.30
68	Kalwarya-Jelżyborska	11.12	7.10		Włocław (1)	4.10	—
69	Kalwarya Wbf.	11.18	7.16		Włocław (1)	7.20	5.05
	Kraśnik (17) Wbf.	4.02	—		Kraśnik (1)	—	8.48
	Wodzisław-Flakógórn	4.12	9.17		Kraśnik (1)	—	9.42
	Śwież	12.57	10.15		Bielitz via Raitowitz . . .	6.05	—
	Nowe Zagórze	10.46	7.40		Wrocław	2.38	11.02

Pierwszy rozkład jazdy pociągów na linii Bielsko–Kalwaria z 1888 roku



Parowy pociąg osobowy z ok. 1890 roku. Za parowozem wagon pocztowy

kolejowym przechodzili, a on mimo to pomocników przy przewozie trzemać i opłacać musiał i w tym czasie żadnych należności nie pobierał. Rada gminna na wniosek asesora p. Walentego Szuberta przyznaje temuż tytułem wynagrodzenia jednorazowy czynsz 62 złr”.

Ponieważ nadal mało kto korzystał z płatnej przeprawy, Antoni Witke zwrócił się do Rady o zwolnienie go z dzierżawy przewozu gminnego z dniem 1 stycznia 1890 roku.

„Jednocześnie na wniosek W.P. Dr. Dworzańskiego, Rada gminna przyznała Antoniemu Witkowi z powyższego tytułu połowę czynszu dzierżawnego za rok 1889 tj. kwotę 31 złr jako wynagrodzenie za ubytek w dochodzie z prawa przechodu”.

Rada Gminna od razu dostrzegła korzyści z otwarcia linii kolejowej, przewidując zainteresowanie mieszkańców Bielska czy Andrychowa wypoczynkiem nad Sołą i poparła inicjatywę radnego z Podlesia Jana Grabowskiego o utworzenie przystanku kolejowego w przysiółku Podlesie. Ponadto Rada już dwa miesiące po otwarciu linii kolejowej, na posiedzeniu 4 sierpnia 1888 roku podjęła uchwałę, w której „zezwała na oznaczenie miejsc kąpielowych przy Sole i poleca oddanie nadzoru Janowi Hałatkowi, aby tylko w miejscach dozwolonych się kąpano, a to pod zagrożeniem kary 5 złr”. Na początku czerwca C.K. *Uprzywilejowane Towarzystwo Akcyjne Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda* wystąpiły do Rady Gminnej o zgodę na urządzenie studni na Podlesiu dla przyszłego przystanku. W odpowiedzi Rada Gminna niezwłocznie 28 czerwca 1888 roku podjęła uchwałę, w której:

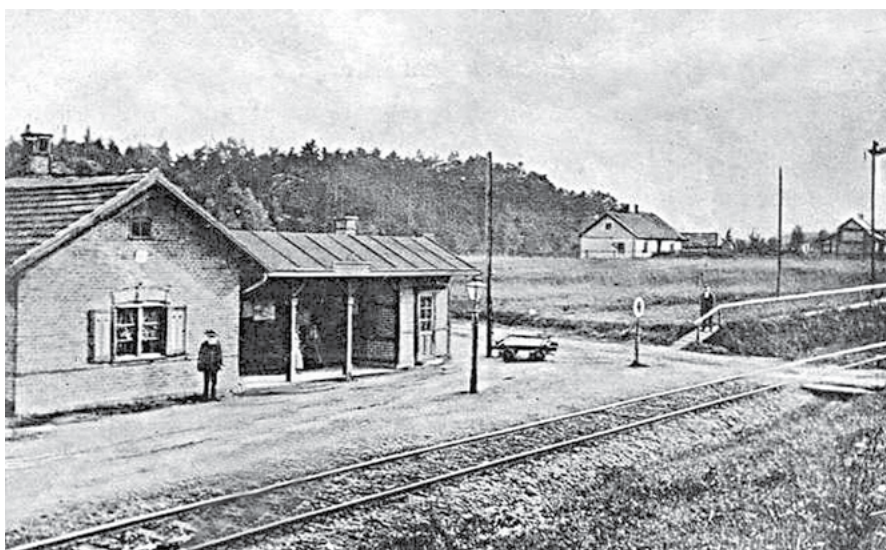
„[...] zezwała na urządzenie studni na Kęcim Podlesiu na parceli gminnej pod l. 3846, pod warunkiem, że za użyczenie drogi gminnej do owej studni prowadzącej opłacać będzie Dyrekcja rocznie 2 złr do kasy gminnej”.

Pół roku później, 15 grudnia, Rada Gminna miasta Kęty przyjęła do wiadomości „uświadomienie Dyrekcji c.k. uprzywilejowanej Kolei północnej cesarza Ferdynanda w Wiedniu z dnia 13 Grudnia do l.48709 według którego na przysiółku Podlesie przystanek kolejowy urządzony zostanie”. Przystanek został urządony w następnym roku i składał się z murowanego budynku, mieszczącego mieszkanie pracownika kolei (dróżnika), do którego od strony zachodniej dobudowana została kryta wiata dla podróżnych. Niewątpliwie powstanie przystanku przyczyniło się do rozwoju Podlesia jako miejsca letniskowego. W związku ze zwiększoną ilością kursów i pasażerów, na początku XX wieku przystanek powiększono o murowaną przybudówkę od strony zachodniej, mieszczącą kasę biletową.

Na początku XX wieku zwiększyła się ilość kursów do czterech dziennie, a także skrócił się czas przejazdu z Kęt do Bielska o ok. 20 minut. Z Kęt do Bielska pociąg odjeżdżał o godz. 5.00, 8.41, 13.33, 17.18, a z Bielska do Kęt o godz. 5.09, 8.08, 11.42, 19.45. Do Krakowa można się było dostać już trzema kursami, pod warunkiem przesiadki w Kalwarii na inną linię.



Przystanek Podlasy ok. 1900 roku (ze zbiorów A. Wojtali)



Przystanek Podlasy, 1905-1910 (ze zbiorów A. Wojtali)



Przystanek Podlasy, pociąg kąpielowy Badezug, 1905-1910 (ze zbiorów A. Wojtali)



Przystanek Podlesie Kęckie, 1924-1928 (ze zbiorów A. Wojtali)

(23.) Bielsk—Kalwary.												
Berjournlage				Stationen				Berjournlage				
2811	2818	2816	2817	2856				2812	2814	2810	2818	2820
2. S. Stufe								2. S. Stufe				
740	1142	828	608	1	Abf.	Stein (9, 10), Ref.	Stf.	822	1903	227	802	910
752	1149	813	616	2	"	Stain	"	852	228	222	809	904
814	1211	820	643	9	"	Kopy	"	829	210	208	848	852
839	1298	825	620	15	"	Wielki Głst.	"	807	248	140	820	812
889	1298	904	618	17	"	Kęty	"	829	241	183	818	
910	104	928	793	29	"	Kutrzeba	"	431	819	108	448	
*917	*111	*042	*711	31	"	Zwrot Głst.	"	*422	*802	*1268	*428	
933	130	028	721	37	"	Obrowa G.	"	*124	744	1285	418	
942	137	1029	732	49	Abf.	Wadowice	Abf.	853	781	1223	402	
948	141		822		Abf.	Wadowice	Abf.	780	1290	888	1021	
*958	*149		*812	33	"	Kieja dolna Głst.	"	*718	1159	*348	*1012	
962	1006	180	821	38	"	Kieja górna	"	710	1148	337	1011	
*922	*1030	*913	*811	58	"	Baranów górny Głst.	"	*657	1120	*224	*1022	
910	1089	236	822	68	"	Kalwaryja-Berezoborska	"	648	1117	813	805	
910	1087	280	812	59	Abf.	Kalwaryja (Stn.)	Abf.	688	1110	805	822	
758	†294	446	1190		Abf.	Kraton	Abf.	—	909	118	822	
†859	1141	850	1022		"	„ Suca	"	621	—	204	822	

Rozkład jazdy pociągów na linii Bielsko–Kalwaria z 1910 roku

Po uzyskaniu niepodległości kolej z rąk zaborców przejęły Polskie Koleje Państwowe. Od strony wschodniej dobudowana została z pruskiego muru przybudówka (widoczna na zdjęciu), w której mieściła się kasa biletowa, poczekalnia i bufet. W 1939 roku Kęty miały dziesięć połączeń z Bielskiem i cztery połączenia z Krakowem, w tym jedno o 10.55 bezpośrednio z Krakowem.

Przystanek od chwili uruchomienia w 1889 roku cieszył się dużą popularnością, szczególnie w okresie letnim, kiedy do Podlesia przyjeżdżały liczne rzesze ludzi, pragnących odpocząć nad Sołą. Już na początku XX wieku kursował specjalny pociąg „Badezug” (pociąg kąpielowy), przywożący licznych pasażerów nad Sołą z kierunku Andrychowa i Bielska. Jeszcze w latach 70. ubiegłego wieku bardzo popularne były wyjazdy mieszkańców Bielska do Podlesia. W budynku stacji nadal mieściły się: poczekalnia, kasa biletowa i bufet, w którym serwowano m.in. zakąski, piwo, wódkę i napoje chłodzące. Szczególnie te ostatnie cieszyły się powodzeniem wśród przyjeżdżających pociągiem nad Sołą plażowiczów.

Do końca lat 70. ub. wieku linia kolejowa cieszyła się dużym powodzeniem. Korzystali z niej uczniowie dojeżdżający do szkół i pracownicy do licznych bielskich zakładów.

W latach 90. XX wieku linia nr 117 zaczęła tracić na swej atrakcyjności. Wiele osób, które jeździły do pracy pociągami, utraciło pracę, stało się bezrobotnymi i przestało jeździć pociągami, bo nie mieli już gdzie jeździć. Z powodów finansowych młodzież zaczęła szukać szkół bliżej



Bilety kolejowe z lat 60. XX wieku linii 117
Kęty–Kalwaria Lanckorona–Andrychów–Bielsko-Biała

domu, rezygnując z kosztownych dojazdów. Na drogach pojawiło się więcej samochodów i dotychczasowi pasażerowie kolei zaczęli łączyć się w kilkusobowe grupy, dojeżdżając do pracy jednym samochodem, co jest nadal praktykowane.

Liczni przewoźnicy prywatni uruchomili dogodne przewozy busami. Znacząco spadła ilość przewożonych pasażerów, na co PKP zareagowały ograniczeniem kursów na linii. Zlikwidowano pomieszczenie mieszczące kasę biletową, poczekalnię i bar. Wszystko wskazywało, że starą trasę wiedeńską Bielsko–Kalwaria czeka rychły koniec, podobnie jak budynek przystanku Kęty Podlesie. Wydawało się, że likwidacja nastąpi po powodzi w 1997 roku, jednak pod naciskiem społecznym PKP zlikwidowała powstałe usterki, ograniczyła ilość kursów i linia funkcjonowała nadal. Likwidacja linii zdawała się być przesądzona 6 sierpnia 2001 roku, kiedy to na skutek ulewnych deszczy został podmyty jeden z głównych filarów mostu kolejowego na Sole w Kętach i zniknął w nurtach rzeki. Na odcinku Kęty–Kęty Podlesie wprowadza-



Przystanek Kęty Podlesie 2016 roku (fot. autor)

dzono zastępczą komunikację autobusową Kęty–Kobiernice–Kęty Podlesie. Interwencje samorządów, przez które przebiegała linia kolejowa w sprawie remontu mostu, nie przynosiły efektu. Mijały kolejne miesiące i wszystko wskazywało, że likwidacja linii jest prawie pewna. W kwietniu 2012 roku zainteresowano sprawą pochodzącego z Kęt Podlesia posła na sejm Pawła Grasia, który 15 maja 2002 roku złożył interpelację do Prezesa Rady Ministrów „w sprawie utrudnień w komunikacji kolejowej na linii *Kraków–Kalwaria Zebrzydowska–Bielsko-Biała*”. Interpelacja i działania Pawła Grasia skutkowały wydaniem długo oczekiwanej decyzji o odbudowie mostu kolejowego. Niedługo po tym rozpoczęły się prace przy jego remoncie. Remont, który przeprowadził Oddział Regionalny PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w Krakowie, kosztował 1.311 mln zł, a środki PKP wsparły samorządy. 1 lutego 2003 roku został przywrócony długo oczekiwany ruch pociągów przez most na Sole na linii Bielsko-Biała–Kalwaria Zebrzydowska. Ze względu na niską frekwencję pasażerów (7–14 pasażerów na kurs) korzystających z przystanku Kęty Podlesie, nie przewidziano remontu budynku stacyjnego. Stan taki trwał do 2021 roku, kiedy to pochodzący z 1889 roku budynek przystanku Kęty Podlesie został rozebrany, a dla pasażerów oczekujących na pociąg została zainstalowana na peronie wiata przystankowa.



Przystanek Kęty Podlesie – listopad 2021 roku (fot. autor)

Przystanek Kęty Podlesie w okresie od powstania (1888) do 1945 roku siedmiokrotnie zmieniał urzędową nazwę:

- *Podlasy* (1888–1920)
- *Podlasie Kęckie* (1920–1922)
- *Podlesie Kętskie* (1922–1924)
- *Podlesie Kęckie* (1924–1928)
- *Kęty Podlesie* (1928–1939)
- *Kenty Podlesie* (1939–1942)
- *Kety Podlesie* (1942–1945)
- *Kęty Podlesie* (od 1945 r.)

Nie dowiemy się już, czym kierowano się, zmieniając nazwę przystanku nawet co dwa czy trzy lata. Często urzędowa nazwa przystanku nie szła w parze z nazwą na budynku przystanku i na przykład w latach 1924–1928 w dokumentacji kolei figurowała nazwa *Podlesie Kęckie*, podczas gdy na budynku przystanku widniała nazwa *Podlesie*. Ostatecznie od ostatniej zmiany nazwy przystanku w 1945 r. nosi on nazwę *Kęty Podlesie*.



Tablica zawieszona w 1945 r. na budynku przystanku. Przetrwała do pierwszych lat XXI w. i przeszła do historii wraz z rozebranyim budynkiem (fot. H. Waguła)

Wielokrotnie padało wśród mieszkańców pytanie, czy można było budynek przystanku Kęty Podlesie uratować przed przewidywaną likwidacją? Była taka szansa, poprzez wpisanie go do rejestru zabytków i wówczas, zgodnie z ustawą o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, właściciel byłby zobowiązany do „zabezpieczenia i utrzymania zabytku oraz jego otoczenia w jak najlepszym stanie” oraz do „korzystania z zabytku w sposób zapewniający trwałe zachowanie jego wartości”. Niestety nikt takiego wniosku nie złożył, jak również nie było żadnych pomysłów na jego zagospodarowanie, wobec czego jego rozbiórka, ze względu na bardzo zły stan techniczny, stała się faktem. Budynek przystanku Kęty Podlesie przeszedł do historii i pozostanie tylko w pamięci starszych mieszkańców Kęt, na fotografiach, w zapiskach archiwalnych i w niniejszym artykule.

Pisząc ten artykuł, z sentymentem wracałem pamięcią do drugiej połowy lat 60. ubiegłego wieku, kiedy mieszkając w Bielsku-Białej, w wakacje wraz z gronem przyjaciół często jeździliśmy pociągiem do „Podlasów”. Zwykle po przyjeździe kupowaliśmy w bufecie nieistniejącego już budynku słodycze, kanapki i napoje chłodzące, a następnie udawaliśmy się plażować nad Sołę.

Bibliografia:

- Archiwum Państwowe w Katowicach – oddział w Bielsku-Białej, Księga uchwał Rady Gminnej miasta Kęty, tom I (1867-1879), sygn. 13/560/0/-/1; tom II (1879-1892), sygn. 13/560/0/-/2;
- Atlas Kolejowy, *Kęty Podlesie*, www.atlaskolejowy-net.pl, (dostęp 2022-03-21);
- M. Ćwikła, *Koleje lokalne zachodniej małopolski. Cz. I. Kalwaria Lanckorońska-Bielsko-Biała*, Rybnik 2018.
- W. Drożdżik, *O kolei – z sentymentem*, „Almanach Kęcki”, nr IV, Kęty 2000;
- P. Okrzesik, *Beskidzka Strona Kolejowa, linia 117*, www.bsk.isdr.pl, (dostęp: 21 III 2022).
- P. Wodniak, *Wodny żywioł atakuje filar*, „Gazeta Krakowska. Oświęcimska” nr z 30 XI 2006.
- Kolej Północna, Wikipedia (dostęp 21 III 2022);

Kazimierz Brzuska**O autorze**

– autor licznych publikacji, opracowań i przedsięwzięć popularyzujących historyczne i materialne dziedzictwo Kęt. Jest Społecznym Opiekunem Zabytków.