

Danuta Krzysztofek

INFRASTRUKTURA WIELICZKI W LATACH 1772-1918

WSTĘP

Istnieje wiele definicji określających pojęcie infrastruktura. Ta najbardziej powszechna określa ją jako „podstawowe urządzenia i instytucje świadczące usługi niezbędne do funkcjonowania gospodarki (państwa, miasta) i zapewniające odpowiednie warunki życia społeczeństwa”. Istotą infrastruktury jest to, że służąc rozwojowi produkcji, sama bezpośrednio nie bierze w tym udziału. Ogólnie dzielimy ją na: społeczną oraz techniczną. Infrastruktura społeczna to instytucje bezpośrednio zaspakajające potrzeby społeczne w takich dziedzinach jak nauka, kultura, oświata, służba zdrowia, wypoczynek, administracja, czy wymiar sprawiedliwości (kina, teatry, biblioteki, sądy, szkoły, szpitale, parki). Natomiast techniczna to – zaopatrzenie w prąd, wodę, ciepło, gaz, usuwanie nieczystości (śmieci, ścieków, kanalizacja), transport – publiczny i indywidualny (drogi, chodniki, transport drogowy, kolejowy, wodny, itd.), czy wreszcie komunikacja (radio, telewizja, telefon).

Niniejsze opracowanie poświęcone jest rozwojowi infrastruktury Wieliczki w okresie zaboru austriackiego w latach 1772-1918. Stanowi całość z poprzednim opracowaniem autorki „Przemiany w urbanistyce Wieliczki w latach 1772-1918”¹, w którym między innymi przedstawiona zastała infrastruktura społeczna, jak również w ogólnym zarysie także techniczna. Obecna praca ujmuje to zagadnienie w sposób szczegółowy wykorzystując wszystkie dostępne informacje i dane źródłowe, zwracając przy tym szczególną uwagę na jego wyjątkową specyfikę wynikającą z faktu funkcjonowa-

¹ D. Krzysztofek: *Przemiany w urbanistyce Wieliczki w latach 1772-1918* (dalej: *Przemiany...*), „Studia i Materiały do Dziejów Żup Solnych” (dalej: „SMDŻ”), t. XXVII, 2011, s. 37-75.

nia miasta w ścisłym związku z kopalnią soli. Kolejno omówiony zostanie transport, zarówno drogowy jak i kolejowy, zaopatrzenie miasta w wodę oraz odprowadzenie ścieków. Poruszony będzie temat oświetlenia miasta (począwszy od lamp olejowych, poprzez naftowe i gazowe, a skończywszy na elektrycznych) oraz łączności (poczty, telegrafu i telefonu).

Głównym źródłem informacji w zakresie analizowanej tematyki są, podobnie jak w cytowanym wcześniej opracowaniu, dokumenty pisane oraz materiały kartograficzne będące w zbiorach archiwalnych muzeum. Są to przede wszystkim *Protokoły Konsultacyjne* z lat 1784-1906 i *Akta Salinarne* z grupy VII (budownictwo i remonty na powierzchni), IX (drogi, mosty, kanały), XLII (majątek nieruchomy saliny), XXXVI (bezpieczeństwo pracy, sprawy przeciwpożarowe i wodno-kanalizacyjne)². Ze zbioru kartograficznego obejmującego plany i mapy miasta istotnymi stały się te, na podstawie których możemy prześledzić układ dróg, przebieg sieci kolejowej, trasy rurociągów doprowadzających wodę do śródmieścia i wszystkich budynków przemysłowych, kanały odprowadzające ścieki, wygląd i lokalizację mostów, czy przebieg sieci elektrycznej i telefonicznej³. Ważnymi też okazały się wypisy Leona Cehaka z 1930 r. zebrane w *Inwentarzu Archiwum Salinarnego za lata 1772-1867* i *Historia saliny wielickiej* opracowana przez Antoniego Müllera⁴.

Dużo cennych materiałów źródłowych pochodzi również z *Inwentarza akt miasta Wieliczki 1777-1945*, będącego w posiadaniu Archiwum Narodowego w Krakowie⁵. Szczególnie są to informacje dotyczące transportu drogowego, spraw wodno-kanalizacyjnych czy też oświetlenia miasta. Oświetleniu Wieliczki wiele uwagi poświęcił także Franciszek Widomski⁶. W swych pamiętnikach przedstawił zarówno procedurę wieczornego rozpalania ulicznych lamp naftowych, jak i początki elektryfikacji miasta z dokładnym opisem pierwszej elektrowni salinarnej z 1900 r. Nie pominął przy tym spraw dotyczących utrzymania dróg miejskich, rozwoju kolei czy wreszcie zaopatrzenia miasta w wodę. O inwestycjach infrastrukturalnych z początku XX w.

² Archiwum Muzeum Żup Krakowskich (dalej: Arch. MŻKW), *Protokoły Konsultacyjne* (dalej: *Prot. Kons.*); *Akta Salinarne* (dalej: AS).

³ Zbiory Kartograficzne Muzeum Żup Krakowskich (dalej: Zb. Kart. MŻKW).

⁴ L. Cehak: *Inwentarz Archiwum Salinarnego za lata 1772-1867* (dalej: *Inwentarz...*), Zbiory Specjalne Muzeum Żup Krakowskich w Wieliczce (dalej: Zb. Spec. MŻKW), rkps, sygn. 205-208, t. 1-4; A. Müller: *Historia saliny wielickiej* (dalej: *Historia...*), Wieliczka ok. 1932, kserokopia z maszynopisu, sygn. 883.

⁵ Archiwum Narodowe w Krakowie, *Inwentarz akt miasta Wieliczki 1777-1945* (dalej: ANKr, *Inwentarz akt...*).

⁶ F. Widomski: *Moje wspomnienia* (dalej: *Moje...*), mpis., Zb. Spec. MŻKW, sygn. 811.

wspomina też w swych pamiętnikach Stanisław Pamuła⁷.

Drobnych informacji dotyczących zagadnień infrastrukturalnych dostarczają nam również publikacje i przewodniki po Wieliczce, pochodzące z XIX i XX w.⁸ oraz prace poświęcone historii miasta jak np. Feliksa Boczkowskiego, czy Kazimierza Pajaka⁹.

Ze współczesnych opracowań naukowych na uwagę zasługuje opracowanie Józefa Piotrowicza *Dzieje miasta Wieliczki w zarysie (do r. 1918)*¹⁰ oraz liczne artykuły publikowane w *Studiach i Materiałach do Dziejów Żup Solnych w Polsce*. Szczególnie mowa tu o pracach dr Łukasza Walczego poświęconych salinie wielickiej, w których zawarte są cenne przekazy dotyczące elektryfikacji i telefonizacji miasta oraz kopalni, a także artykuły Marcina Marynowskiego traktującym o rozwoju naziemnego transportu kolejowego¹¹. Pomocnym też okazała się praca zbiorowa *Wieliczka. Dzieje miasta*, wydana w 1990 r., w ramach której możemy prześledzić wątki związane z infrastrukturą miasta poczynając od lokacji Wieliczki w 1290 r., kończąc na roku 1980¹².

ULICE I TRAKTATY KOMUNIKACYJNE

Układ sieci drogowej w rejonie Wieliczki sięga czasów średniowiecza. Na mocy aktu lokacyjnego z 1290 r. założenie urbanistyczne nowego miasta, jakim stała się Wieliczka, wytyczone zostało w formie owalnicy, z placem rozciągającym się z południa na północ. Przez środek tego układu przebiegała droga - średniowieczny trakt handlowy, który prowadził w kierunku północnym szlakiem kupców solnych zwanym „prasółką”, przez Czarnocho-

⁷ S. Pamuła: *Moje wspomnienia*, rkps, Zb. Spec. MŻKW, sygn. 864.

⁸ J. K. Turski: *Przewodnik dla zwiedzających kopalnię Wieliczki* (dalej: *Przewodnik...*), 1968; F. Piestrak: *Przewodnik po Wielicze i jej kopalniach* (dalej: *Przewodnik...*), Wieliczka, 1912; Z. Kamiński: *Przewodnik dla zwiedzających kopalnię wielicką*, Kraków 1919; A. Grabowski: *Kraków i jego okolice*, 1866; S. Schnür-Popławski: *Galiciana 1778-1812*, Lwów 1896.

⁹ F. Boczkowski: *O Wielicze pod względem historii naturalnej, dziejów i kąpieli* (dalej: *O Wielicze...*), Bochnia 1843; K. Pajak: *Wieliczka - stare miasto górnicze. Zarys monograficzny* (dalej: *Wieliczka...*), Kraków 1968.

¹⁰ J. Piotrowicz: *Dzieje miasta Wieliczki w zarysie (do r. 1918)* (dalej: *Dzieje...*), „SMDŻ”, t. VIII, 1979, s. 7-44.

¹¹ Ł. Walczy: *Postęp techniczny w salinie wielickiej w okresie administracji austriackiej* (dalej: *Postęp...*), „SMDŻ”, t. XXIII, 2003, s. 43-83; tenże: *Zabezpieczenie wyrobisk i bezpieczeństwo pracy w kopalni wielickiej w okresie zaboru austriackiego* (dalej: *Zabezpieczenie...*), „SMDŻ”, t. XXIV, 2005, s. 59-141; M. Marynowski *Rozwój naziemnego transportu kolejowego w Wielicze* (dalej: *Rozwój...*), „SMDŻ”, t. XXIII, 2003, s. 85-108.

¹² *Wieliczka. Dzieje miasta* (dalej: *Wieliczka...*), praca zbiorowa, Kraków 1990.

wice, Mogiłę, Słomniki i ku Wielkopolsce i Prusom, zaś na południe przez Dziekanowice, Dobczyce, Myślenice i dolinę Raby w kierunku Węgier. Poza założeniem znalazła się główna droga przebiegająca z Krakowa do Bochni przez Zabawę, Staniątki, Chełm i dalej na wschód.

Po drugiej lokacji, jaka miała miejsce w 1361 r., zmienił się urbanistyczny układ miasta: owalnicowy przekształcono w szachownicowy, oparty na kanwie siatki geometrycznej złożonej z kwadratów o boku równym około 75 m. Nowo wytyczone ulice krzyżowały się pod kątem prostym. Poza murami miejskimi przebiegały mniej regularnie co spowodowane było ukształtowaniem terenu oraz istniejącą zabudową mieszkalną i przemysłową. W XIV w. ulice posiadały swoje nazwy, jedna z nich to ul. Św. Floriana. W XV w. występowały ulice: Furmańska, Piekarska, Wąska, Wieżna, Tworkowska, a w XVII i XVIII w. m. in.: Żebracka, Świętokrzyska, Bąkłowska, Pisarska, Zaszkolnia, Krakowska, Warzycka¹³. Niestety nazw tych nie ujawnia nam najstarszy plan miasta Wieliczki (Marcina Germana) pochodzący z 1638 r. Dopiero na planie W. Hondiusa z 1645 r., możemy zidentyfikować: „drogę do Krakowa, Krakowską, do Striiowa, drogę od Wiśnica, od Striiowa, od Niepolonic, drogę do Gori, do Mislenic, do Gór oraz do Kunegundi”¹⁴. Podobne nazwy figurują na mapie sporządzonej przez J. E. Nilsona w 1766 r.¹⁵ Niestety pomijają nazewnictwo ulic w centrum miasta. Możemy je dopiero zauważyć na planach z pierwszej połowy XIX w. - Stanisława Fischera (1842 r.)¹⁶ czy np. planie opracowanym w ramach katastru galicyjskiego w 1847 r.¹⁷

Kolejne zmiany w nazewnictwie pojawiły się na planach Wieliczki w końcu XIX w. Było to niewątpliwie wynikiem nowego spisu ulic jaki został przedstawiony przez Radę Miasta Wieliczki w 1896 r.¹⁸ Wymieniono w nim następujące ulice:

Nowa nazwa	Stara nazwa
Boża Wola	
Batorego	Targowica

¹³ J. Piotrowicz: *Dzieje...*, s. 23; K. Pająk, *Wieliczka...*, s. 7.

¹⁴ *Miasto Wieliczka*, W. Hondius, Zb. Kart. MŻKW, nr VII/462;

¹⁵ Krzysztofek: *Przemiany...*, s. 45.

¹⁶ *Miasto Wieliczka. Salis Fodinarum Cracoviensium Tria Tabulata Subterranea Iubente Stanislae Augusto Rege*, J. E. Nilson, Zb. Kart. MŻKW, nr VII/476.

¹⁷ *Situations Plan der inneren Stadt Wieliczka*, S. Fischer, Zb. Kart. MŻKW, nr VII/603.

¹⁸ *Gemeinde Wieliczka hiermit einvertaibt Grabówki*, Zb. Kart. MŻKW, nr VII/2092/1, 2; D. Krzysztofek: *Przemiany...*, s. 57.

¹⁹ ANKr, *Inwentarz akt...*, nr 71, k. 53-54.

Boczna	
Goliana	Niepołomska
Św. Ducha	Św. Ducha
Długa	Na Zadory
Gołębia	Na Zadory
Głowackiego	Zadory
Górsko	Górsko
Janińska	Janińska
Kilińskiego	Drewniany Rynek
Kopernika	Kozi Rożek
Krótką	Mierziączka
Kolejowa	Kolejowa
Kłaśnieńska	Kłaśnieńska
Kraszewskiego	Krzyszowska
Krzywa	
Kręta	
Lwowska	Lwowska
Mickiewicza	Mickiewicza
Matejki	Pod Janin
Mierziączka	
Nowy Świat	Nowy Świat
Niepołomska	
Ogrodowa	
Pawia	
Poniatowskiego	Pocztowa
Różyckiego	
Rzeźnicza	Rzeźnicza
Sandrowska	Sandrowska
Sebastjana	

Sobieskiego Plac	Sobieskiego Plac
Seraf	Seraf
Szkolna	
Szpitalna	
Trzeciego Maja	
Wąska	
Zamkowa	Zamkowa
Zielona	Mierzączka
Zybkiewicza	

Przy wymianie tablic z nową numeracją domów oraz nazwami ulic jaka nastąpiła w Wieliczce w 1901 r. wspomniano też o ulicy Krakowskiej, Słowackiego, Do Czarnochowic, Daniłowicza, Jezuickiej, Józefińskiej, Czubińskiej, Kościelnej, Dobczyckiej, Mietniowskiej, Na Targowicę oraz Śledziejowskiej¹⁹. Nowe tabliczki miały uwzględniać numerację w porządku arytmetycznym, tzn. po jednej stronie ulice znakowano liczbami parzystymi, a po drugiej nieparzystymi. Na tabliczce miała znajdować się nazwa ulicy, jej nowy jak i stary numer. Ogólnie wykonano ich 121 sztuk (oznaczających ulice) i 561 sztuk z numerami domów. Zaproponowano dwie wersje tablic. Jedną z blachy żelaznej, z obu stron pokostowo pomalowanej, z literami i numerami czarnymi na białym tle oraz z blachy emaliowanej z literami wygniatanymi i numerami, koloru czarnego na białoniebieskim tle.

W okresie od XVIII do XX w. układ dróg i ulic w obrębie Wieliczki i poza jej granicami nie uległ większym przeobrażeniom. Powstało kilka nowych, a część istniejących uległa regulacji. W 1784 r. wybudowany został gościniec rządowy z Wieliczki do Bochni, będący odnogą „Traktu cesarskiego”, biegnącego z Podgórza do Gdowa przez Wieliczkę. Zlikwidowano drogę „do Kunegundy”, w miejsce której powstała obecna ul. Janińska. Zmiany nastąpiły również w układzie dróg w otoczeniu szybu *Daniłowicza* - zlikwidowano dojazd od strony zachodniej. W 1802 r. powstał odcinek trasy Wieliczka – Niepołomice (kosztem 7 032, 3 fr). Trakt Gdowski z traktem Niepołomickim połączyła droga Budzyńska (przechodząca koło ochronki miejskiej) długości 567 m. Równocześnie wytyczono odnogę (o długości 1391 m) z „Traktu cesarskiego” (Nadwiślańskiego) do szybu Cesarza Józefa II, czyli ul. Józefińską

¹⁹ ANKr, *Inwentarz akt...*, nr 71, k. 375, nr 200, k. 349-352.

²⁰. Przy Turówce wybudowanej w latach 1811-13, nowo wytyczona droga połączyła ul. Krakowską z Krzyszkowską. W tym też czasie zbudowano drogę prowadzącą wzdłuż doliny rzeki Swinarki do tzw. drogi komunikacyjnej Janina. W obrębie miasta powstała ul. Kąpielowa (obecnie Moniuszki) prowadząca do Zakładu Kąpielowego (1837 r.) oraz droga kołowa do szpitala na Sandrowem (1839 r.)²¹.

W 1870 r. pojawił się projekt budowy dwóch arterii komunikacyjnych w kierunku południowym: z Wieliczki do Myślenic oraz z Wieliczki do Dobczyc, każda o długości 2,5 mili. Pierwsza z nich miała przebiegać przez wsie Rożnową i Koźmiczki, dalej skręcając na zachód przez Gorsków i Zakliczyn do Myślenic, gdzie planowano połączenie z traktem wiodącym przez Nowy Targ na Węgry. Drugą natomiast planowano skierować przez Koźmiczki i Jankówkę do Dobczyc i ewentualnie z Dobczyc przez Skrzydlną, do styku dróg bitych kierujących się ku Nowemu Sączowi oraz przez Tymbark i Szczawnicę na Węgry. Szlaki te miały stanowić bezpośrednią komunikację z okolicami pozbawionymi możliwości dostępu do soli wielickiej, a także w znacznym stopniu ułatwić przywóz żelaza, drewna budowlanego oraz kamienia tak niezbędnych do funkcjonowania kopalni. Koszta budowy oszacowane zostały na 70 000 złr ²². Do budowy arterii doszło prawdopodobnie dopiero po czternastu latach. Z tego właśnie okresu pochodzi wniosek sekcji ekonomicznej do Wydziału Rady Powiatowej, aby budujący się odcinek drogi z Myślenic do Wieliczki przeprowadzić przedmieściem Czubinów. Z uwagi na mocno zaawansowane roboty kierunku trasy nie zmieniono²³. (fot. nr 1)

Począwszy od XIV w. drogi i ulice utwardzano drewnem. Wykonywano tzw. dyłowanie, czyli układanie połowic drewnianych w poprzek drogi²⁴. Stosowano do tego głównie olszynę i dębinę. Używano również chrustu i faszyny. W późniejszym okresie wprowadzono kamień dający początek tzw. drogom bitym. Drewno stosowano w Wieliczce jeszcze w XIX w. W 1833 r. zbudowano koło szybu *Boża Wola* chodnik z desek. „Trotoar” prowadzący przez ul. Bankową do szpitala salinarnego był również drewniany.

Do początku XX w. miasto właściwie nie posiadało ulic wybrukowanych kostką. Wyjątek stanowiła ul. Kościelna – od szybu *Cesarza Franciszka Józefa I (Regis)* do wylotu ul. Seraf oraz Górny Rynek. Place w Rynku Dolnym

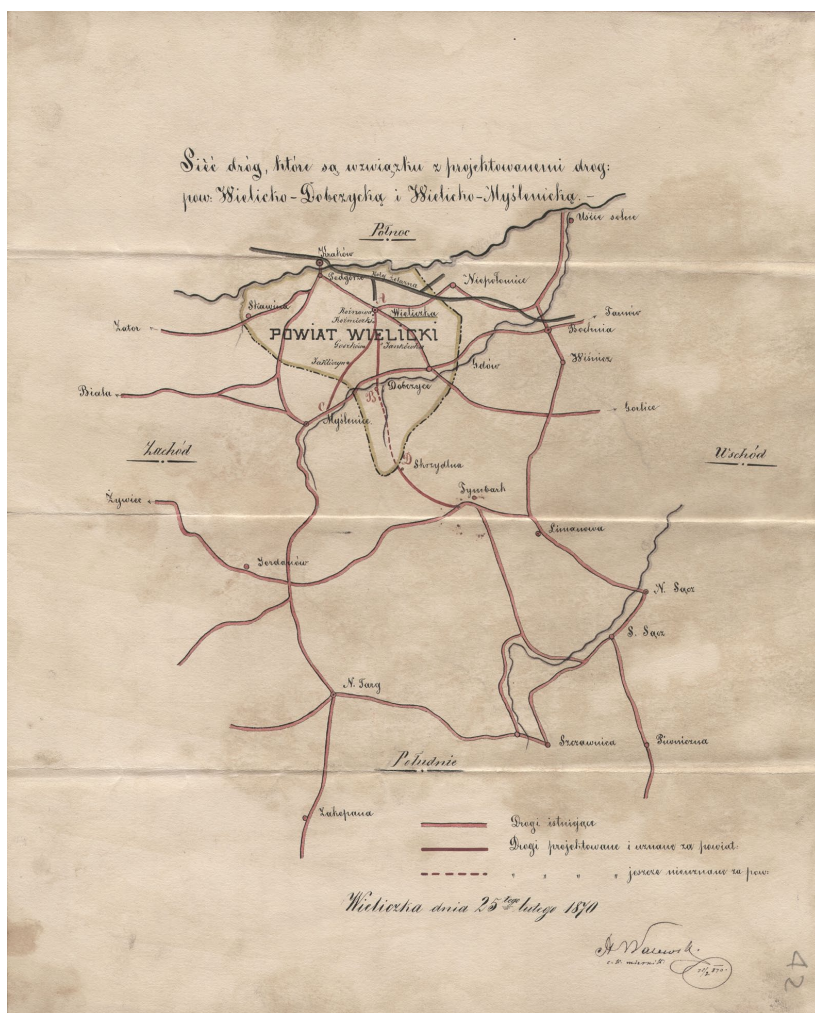
²⁰ Arch. MŻKW, AS, sygn. 1898, k. 40, sygn. 2107, k.41.

²¹ L. Cehak: *Inwentarz...*, t. 3, s. 155, nr 2722, s. 159, nr 572.

²² Arch. MŻKW, AS, sygn. 1685, k. 39.

²³ ANKr, *Inwentarz akt...*, nr 68, k. 38, 298.

²⁴ W 2010 i 2011 r. w czasie badań archeologicznych prowadzonych przez Muzeum Żup Krakowskich pod ul. Zamkową, Sikorskiego (dawniej Kościelna) i Słowackiego natrafiono na dobrze zachowane drogi drewniane.



Fot. 1. Sieć dróg w powiecie wielickim z zaznaczonymi projektowanymi drogami: Wieliczka-Myslenice, Wieliczka-Dobczyce, 1870 r.

wyłożone były kocimi łbami. Prace te wykonano za starostwa Berndta, czyli około 1840 r.. F. Boczkowski (1843 r.) oraz J. K. Turski (1869 r.) wspominają też o brukowanej ul. Pałacowej (na trakcie Lwowskim) oraz ulicy Krakowskiej.

Z innych opisów dowiadujemy się, iż w latach 60. „do Wieliczki prowadzi droga bita z wapiennego kamienia, która przy dogodności swojej, niezmiernie jednak przykrą jest w porze letniej z powodu kurzawy piersiom szkodliwej” lub „dawny gościniec bity, niegdyś główna arterya handlu galicyjskiego, przebiega w podłuż środkiem miasta”, czy też „przez Wielickę przechodzi

gościniec murowany, prowadzący przez całą monarchię austriacką ku Lwowu²⁵. Reszta ulic posiadała nawierzchnie z kamienia tłuczonego, szutru i żuźla. Utwardzano je przez ubijanie specjalnymi walcami konnymi²⁶. Walce były zbudowane z odlewu żeliwnego. Do pustego wnętrza wlewano wodę, która stanowiła odpowiednie obciążenie. Z biegiem czasu zastąpiły je walce parowe.

O ulice i chodniki w pobliżu centrum miasta dbano bardziej niż o te na peryferiach. Wykonywano je z lepszego materiału – kostki kamiennej i częściej naprawiano. Mimo tego, głównie w czasie deszczu i roztopów nawierzchnia ulegała naruszeniu. Ubijano ją wówczas ręcznie puckami i podsypywano. Boczne ulice posiadały jedynie kiepskie krawężniki wykonane z drobnej kostki. Chodnik stanowiło wysypisko popiołu i żuźla, który był ubijany przez przechodzących ludzi. Nawet drogi strategiczne jak odcinek drogi rządowej (z Podgórza) przechodzącej przez miasto, ani te dochodzące do głównych obiektów salinarnych, nie były brukowane i naprawiano je głównie przy pomocy kamienia i szutru. Jeśli chodzi o trakt z Podgórza, to głos w tej sprawie zabrał ksiądz dziekan Stanisław Twardowski. Zwrócił się do Rady Miejskiej o interwencję w powiatowym Zarządzie dróg, aby przeprowadzić brukowanie tej drogi podobnie jak w Podgórzu, czyli kamieniem obrabianym, pinkami. Sprawa ta trafiła do Starostwa w Krakowie w lutym 1899 r. Przyjęto ją do realizacji wyceniając koszty remontu na 44 000 zł²⁷.

Początek XX wieku nie przyniósł specjalnych zmian jeśli chodzi o stosowany materiał używany do budowy dróg i chodników. Wszystkie prace wykonywano głównie przy użyciu wspomnianego już tłucznia kamiennego, chociaż zdarzały się również chodniki betonowe. Istnieje wzmianka o chodniku z płyt cementowych przy ul. Zamkowej, ułożeniu chodnika cementowego przy ul. Krzyszkowskiej, wymianie chodnika z „dzikiego kamienia” przy ul. Daniłowicza na betonowy (1912 r.), czy też z płyt betonowych przy ul. Jezuickiej (1913 r.).

Drogi utrzymywane były zarówno przez miasto, jak i salinę. Salina odpowiadała za wszystkie prowadzące do szybów i budynków manipulacyjnych. Resztą zawiadowała gmina. Drogi salinarne mogły być również użytkowane przez osoby prywatne. Od roku 1821 postanowieniem cesarskim wszystkie

²⁵ F. Boczkowski: *Przewodnik...*, s. 4; J. K. Turski: *Przewodnik...*, s. 13; „Tygodnik ilustrowany” nr 206, Warszawa 5 września 1863 r.; A. Grabowski: *Kraków...*, s. 299;

²⁶ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2323, k. 293v. (na karcie tej przedstawiona została oferta handlowa L. Zieleniewskiego z Krakowa dotycząca „walca drogowego żelaznego lanego do budowy dróg żwirowych, do walcowania tychże” z 1890 r.).

²⁷ ANKr, *Inwentarz akt...*, nr 71, k. 192, 233, 248, 262.

tzw. „drogi salinarne” miały być w przyszłości utrzymywane przez „Ogólny galicyjski fundusz drogowy”. Z dróg tych miały być wyłączone i finansowane dalej z „funduszu salinarnego” tylko te odcinki, które służyły wyłącznie do transportu soli względnie innych materiałów salinarnych. W przypadku gdyby używane były przez prywatne furmanki z okolicznych wsi lub przedmieść, miały przejść na utrzymanie wspomnianego wcześniej krajowego „Ogólnego funduszu drogowego”²⁸. Dwa lata później Ogólna Kamara Naddworna przesłała akta dotyczące wydzielenia z administracji salinarnej 19 722 sążni dróg. W zarządzie salin pozostawało jeszcze 1320 sążni dróg i 4188 sążni szos²⁹. Fundusze na utrzymanie dróg w mieście pochodziły z podatków bezpośrednich i stanowiły 10% ich wysokości³⁰.

Podział na drogi miejskie i salinarne nie był do końca przejrzysty. Wiele z nich było użytkowanych wspólnie. Podpisywano odpowiednie kontrakty i umowy, które jednak nie były do końca respektowane. Bardzo często dochodziło na tym tle do konfliktów, które trwały przez lata, a drogi były w opłakanym stanie, bo żadna ze stron nie poczuwała się do obowiązku ponoszenia kosztów ich utrzymania. Przykładem takiego sporu mogą być drogi - Krzyszkowska, Daniłowicza i Sandrowska. Na mocy kontraktu zawartego 28 lipca 1868 r. Zarząd Salinarny w Wieliczce podjął się utrzymywania drogi Krzyszkowskiej (Dembowskiego) i Daniłowskiej (Daniłowicza) jako głównych dróg dojazdowych do Urzędu Sprzedaży Soli i dworca kolejowego³¹. Niestety z obowiązku tego nie wywiązywał się należycie. Drogi były w opłakanym stanie i wiecznie wpływały skargi ze strony prywatnych użytkowników i samego magistratu. Kontrola przeprowadzona przez komisję budownictwa (1892 r.) ujawniła, iż drogi salinarne: Sandrowska, Krzyszkowska i prowadząca od Parku Mickiewicza do szybu *Cesarza Józefa II* (*Kościuszki*) oraz od ul. Krzyszkowskiej do stacji kolejowej są w beznadziejnym stanie (dziury, wyboje, błoto i niewyczyszczone rowy). Wówczas Zarząd Salinarny stwierdził, że tylko droga prowadząca z ul. Krzyszkowskiej wzdłuż parku do koszar c.k. straży skarbowej jest jej podporządkowana. Utrzymywanie pozostałych dróg wynikało z konieczności, a nie z obowiązku.

Burmistrz Wieliczki zwrócił się zatem do saliny o powiadomienie Zarządu drogowego, którymi drogami zarządza, gdyż nie ma w tym względzie jednoznacznych danych. Po trzech latach doszło do podpisania ponownego kontraktu, w myśl którego obie ze stron miały utrzymywać drogi sporne

²⁸ L. Cehak: *Inwentarz...*, t. 2, s. 77, nr 2295.

²⁹ L. Cehak: *Inwentarz...*, t. 2, s. 103, nr 2374.

³⁰ ANKr, *Inwentarz akt...*, nr 66, k. 295, nr 70, k. 506, nr 71, k. 47.

³¹ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2322, k. 12.

wspólnie³². Układ ten nie przetrwał długo, gdyż dwa lata później został w części unieważniony. Droga Krzyszkowska i Daniłowicza przeszły z powrotem pod zarząd saliny, natomiast droga Sandrowska miała być utrzymywana wspólnie. Inne drogi takie jak Józefińska (obecnie Matejki), Janińska, Bużeńska pozostały nadal pod pieczęą gminy miasta Wieliczki³³.

Czasem dochodziło do paradoksów, jak na przykład w 1826 r., kiedy to magistrat miasta Wieliczki dowiedziawszy się, że galicyjska dyrekcja sprzedaży soli, drogę położoną na gruntach miejskich i prywatnych, a prowadzącą do szybów *Janina* i *Cesarza Józefa II* naprawia, zażądał, aby z uwagi na naruszenie praw własności roboty wstrzymać i drogę przywrócić do dawnego stanu. Również w 1833 r. Magistrat odmówił przyjęcia wybudowanej i ofiarowanej mu przez salinę ścieżki do szybu *Boża Wola* uzasadniając, że dla wygody mieszkańców istnieją inne chodniki, które gmina na swój koszt urządziła i tej nowej nie będzie utrzymywać.

Kiedy urząd cyrkularny (1837 r.) wystąpił z żądaniem aby ze względów zdrowotnych salina wybrukowała wszystkie swoje place wówczas padła odpowiedź, że „w stołecznym mieście Wiedniu najważniejsze place nie są wybrukowane i żadnemu człowiekowi nie przyszło na myśl uznać te place za szkodliwe dla zdrowia. Skoro place są brudne to winny jest Magistrat, jako że na tych placach odbywają się jarmarki i targi, do którego to celu administracja te place użycza”³⁴.

Sprawy utrzymania czystości w mieście regulowały odpowiednie przepisy, które określały w tej kwestii obowiązki zarówno miasta jak i właściciele prywatnych. Odpowiedzialnym za przestrzeganie tych przepisów był inspektorat policji miejskiej³⁵.

Oddzielne przepisy dotyczyły również właścicieli, których grunty graniczyły z drogami. W myśl rozporządzenia gubernialnego z 17 II 1856 r. mieli oni obowiązek wysadzania drzewek w miejscach wskazanych przez nadzór drogowy. Tak np. salina miała obowiązek zasadzenia 20 drzewek wzdłuż gościńca z Wieliczki do Dobczyc. W przypadku niedopełnienia tego warunku obowiązana była uiścić odpowiednią kwotę od każdego nieposadzonego drzewka³⁶. Sposób sadzenia drzewek określały wytyczne³⁷.

Z uwagi na przepływającą przez Wieliczkę rzeczkę Srawę oraz linię

³² ANKr, *Inwentarz akt...*, nr 70, k. 543.

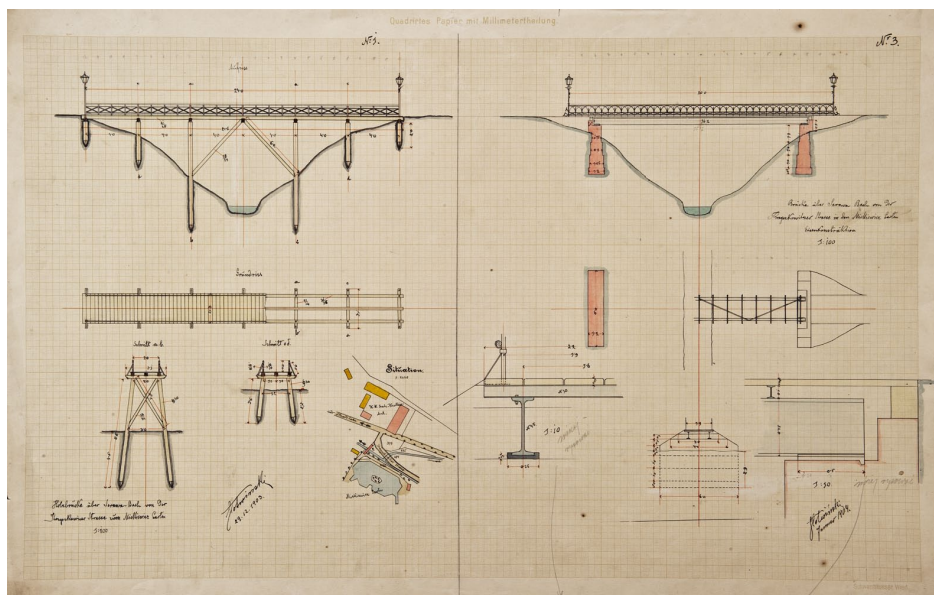
³³ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2321, k. 7.

³⁴ L. Cehak: *Inwentarz...*, t. 3, s. 141, 142, nr 2548.

³⁵ ANKr, *Inwentarz akt...*, nr 70, k. 358.

³⁶ Arch. MŻKW, AS, sygn. 1894, k. 369, sygn. 1898, k. 35, sygn. 2103, k. 1, sygn. 2511, k. 200.

³⁷ Patrz aneks nr I.



Fot. 2. Projekt mostów na rzece Srawa, Konstanty Słotwiński, 1903 r.

kolejową, w mieście wybudowanych zostało wiele mostów, mostków i kładek, stanowiących udogodnienie i zapewniających bezpieczeństwo w ruchu kołowym i pieszym. (fot. nr 2)

Dużym problemem były ponadto łąki i pola uprawne, do których należało wykonać odpowiednie przejścia, zarówno przez rowy przydrożne jak i przez ciek wodne. Przykładem tego może być prośba obywateli którzy zwrócili się do władz miejskich o wybudowanie mostków na Srawie, „po których mogłoby być przechodzić na pastwisko gdyż do tej pory musi przejść po wodzie, a ta jest bardzo zasolona i bydło na nogi choruje”³⁸.

Mosty i mostki w większości budowane były z drewna i kamienia. Pod koniec XIX w. stosowano konstrukcje żelazne. Mosty, podobnie jak i drogi utrzymywało zarówno miasto jak i salina, co było przyczyną ciągłych sporów dotyczących finansowania ich naprawy lub remontu. Tak np. było z mostkiem drewnianym, który wybudowano w 1855 r., prowadzącym z Turówki przez koryto Srawy do ogrodu miejskiego (Park Mickiewicza). Mostek ten zbudowała salina, uznając, że na własny użytek nie jest jej potrzebny, nie poczuwała się do obowiązku jego naprawy. Dwa generalne remonty, które wykonano w 1879 i 1889 r. sfinansował jednak Zarząd Salinarny wspomógł drobnym datkiem ze strony miasta. Most ten ostatecznie został przebudowany w 1906 r. w konstrukcji żelaznej opartej na dwóch murowanych fila-

³⁸ Arch. MŻKW, AS, sygn. 1683, k. 138v.

ROK	ODJAZD Z KRAKOWA	ODJAZD Z WIELICZKI	CENA
1860	11 ⁰⁰	18 ⁰⁰	I kl. – 72 kr. II kl. – 54 kr. III kl. – 36 kr.
1868	ok. 11 ⁰⁰	18 ¹⁵	
1879	12 ⁰⁰	18 ⁰⁰	I kl. – 62 ct. II kl. – 50 ct. III kl. – 27 ct.
1893	12 ⁰⁰ , 20 ¹⁰	7 ²³ , 18 ¹⁰	
1901	8 ³⁰ , 13 ³⁰ , 19 ³⁰	6 ⁵⁵ , 11 ⁰⁰ , 18 ¹⁰	
1908	9 ⁰⁰ , 13 ³⁰ , 19 ⁴⁰ , 23 ¹⁰	7 ⁰⁰ , 11 ⁰⁰ , 15 ⁰⁰ , 17 ³⁰	

rach, przez Pierwsze Galicyjskie Towarzystwo Akcyjne Budowy Wagonów i Maszyn w Sanoku, kosztem 4 747,12 koron, które to również pokrył Zarząd Salinarny³⁹.

Bardzo ważnym dla rozwoju miasta stało się zbudowanie na początku XX w. mostu kolejowego przechodzącego nad ul. Krakowską (za stacją kolejową w kierunku Krakowa). Umożliwiło to bezkolizyjny i bezpieczny przejazd pociągów przez główną drogę dojazdową z Krakowa do Wieliczki⁴⁰.

TRANSPORT

Głównymi środkami lokomocji były wozy i furmanki, w późniejszym okresie dorożki (fiakry), powozy, bryczki oraz omnibusy. Przewóz towarów i transport soli odbywał się głównie wozami zaprzężonymi w konie. Nie było jednak żadnych środków komunikacji przeznaczonych dla robotników zatrudnionych w kopalni. Do pracy dochodzili pieszo, co trwało do II wojny światowej⁴¹.

Sytuacja zmieniła się po 26 I 1857 r., gdy otwarto odcinek kolejowy Bie-

³⁹ Arch. MŻKW, *Prot. Kons.*, rkps 68, k. 85v; AS, sygn. 2591, k. 446; Zb. Kart. MŻKW, nr VII/2186, nr VII/3005/1-4 (na planach tych widnieją różne wersje projektu mostu wykonane przez Konstantego Słotwińskiego w latach 1903-1905); A. Müller: *Historia...*, s. 133.

⁴⁰ O wybudowanie mostu Rada Miejska zabiegała już w 1891 r. - zob. ANKr, *Inwentarz akt...*, nr 69, k. 221.

⁴¹ D. Dobrowolska: *Górnicy salinarni Wieliczki w latach 1880-1939*, 1965 r., s. 102.

żanów-Wieliczka. Ułatwiło to komunikację nie tylko ludności miejskiej i dojazd turystów do kopalni, ale także transport soli do składów w Podgórzu i Niepołomicach oraz węgla i innych materiałów niezbędnych salinie. Linia kolejowa posiadała długość 5 344 m. i była własnością Austriackich Kolei Państwowych (w latach 1858 – 92 r. należała do Galicyjskiej Kolei Karola Ludwika)⁴². Dworzec kolejowy mieścił się przed Turówką. Był to niewielki jednokondygnacyjny budynek, który przebudowano ok. 1905 r.

Skład pociągu stanowiły wagony osobowe i towarowe. Obok ul. Krzyszkowskiej znajdowała się obrotnica, na której lokomotywa (parowóz) zmieniała kierunek jazdy. Z uwagi na zbyt duże gabaryty obracano ją w częściach po uprzednim odłączeniu tendera⁴³.

Wagony osobowe posiadały trzy klasy, w których cena biletów była odpowiednio zróżnicowana. Pierwotnie pociągi kursowały raz dziennie – jeden z Krakowa i jeden z Wieliczki. W 1893 r. dołożono po jednym kursie w obie strony. W 1901 r. jeździły trzy razy dziennie⁴⁴, a od 1908 r. cztery razy.

Z dworca do kopalni odległość wynosiła 1 km, a do centrum miasta kolejne 500 m. Na odcinku tym kursowały wózki oraz dorożki. Jedne i drugie występowały w wersji jedno lub parokonnej. Pojazdy jednokonne mogły przewozić trzy osoby, natomiast parokonne cztery. Przystanek znajdował się koło apteki w Rynku Dolnym. Powożących fiakrami obowiązywał tzw. „Regulamin dla trudniących się furmanką”. Określał on szczegółowo miejsce postoju, rodzaj wózka z jego wyposażeniem, kondycję koni i sposób obchodzenia się z nimi, taryfę za przejazd, predyspozycje samego powożącego, jak również relacje i zachowanie się w stosunku do kolegów z branży⁴⁵.

Określano również ilość kursujących pojazdów. W dzień jeździło 6 fiaków do pociągów, a 4 miały stać na placu (1890 r.). Każdy powożący musiał obowiązkowo posiadać przy sobie regulamin oraz aktualną taryfę za przejazd.

Koszt przejazdu zależny był od rodzaju pojazdu – jedno - lub parokonnej, pory dnia (dzień, noc), czasu przejazdu (płatne za każdy rozpoczęty kwadrans), rodzaju jazdy – z dworca, do dworca lub tzw. jazda pojedyncza w mieście oraz rodzaju bagażu. Jednakowo płacono się za jazdę wózkiem, jak i dorożką bez względu na „dzień powszechny, święto lub niedzielę, oraz na stan powietrza”. Czas nocny obowiązywał w zależności od pory roku. W

⁴² M. Marynowski: *Rozwój...*, s. 88.

⁴³ F. Widomski: *Moje...*, Zb. Spec. MŻKW, rkps 811, v 4, s. 3-4 (na początku XX w. skład pociągu stanowiły 3 wagony osobowe i ok. 20 towarowych)

⁴⁴ ANKr, *Inwentarz akt...*, nr 72, k. 21.

⁴⁵ Patrz aneks nr II.

okresach od 1 XI – 3 III była to godzina 20⁰⁰ do 6⁰⁰, natomiast od 4 III – 31 X - 22⁰⁰ do 5⁰⁰. Przykładowo w 1886 r. obowiązywały następujące ceny⁴⁶:

- I. „Jazda pojedyncza w mieście bez zatrzymywania się bez powodu lub dalszej jazdy”, od 0,20 do 0,35 złr.
- II. „Jazda za wynagrodzeniem czasu, zapierwszy kwadrans”, od 0,15 do 0,25 złr. Za następny kwadrans odpowiednio, od 0,10 do 0,15 złr. Czas krótszy niż 15 minut liczono za kwadrans.
- III. „Jazda do lub z dworca kolei do pomieszkania gościa podczas odchodu lub przybycia pociągu, bez różnicy odległości pomieszkania gościa wraz z lekkim pakunkiem”, od 0,25 do 0,40 złr.

Jeśli bagaż był większy i należało go umieścić na koźle z tyłu wózka, dopłata wynosiła 10 centów.

Taryfa pochodząca z 1901 r. wprowadza dodatkowo opłaty za powoziki (dorożki) jedno - lub parokonne, oraz różnicuje cenę przejazdu „do dworca kolejowego do pociągu” oraz „z dworca kolejowego od pociągu”⁴⁷.

Równoległe z pociągiem, z Podgórza do Wieliczki kursowały omnibusy. Były to „budy” na kołach z resorami. Posiadały dwie klasy. W I klasie znajdowały się dwa siedzenia na 4 osoby (ławki ustawione w poprzek). W klasie II (2 ławki wzdłuż pojazdu) mogło podróżować osiem osób. Ławki były wyściełane. Obok woźnicy mogły dodatkowo usiąść dwie osoby uiszczając mniejszą opłatę na przejazd. Omnibus jechał do Podgórza 80 minut (dorożka 5 minut krócej). Odjazd odbywał się z placyku koło stacji kolejowej w Wieliczce, a docelowy przystanek znajdował się obok oberży przy samej Wiśle w Podgórzu. W latach 90. XIX w. koncesję na obsługę omnibusów posiadały dwie firmy - Wiktora Pistla z ul. Jezuickiej oraz Konrada Uhla z Lednicy Niemieckiej. Łącznie posiadali oni osiem pojazdów. Kursowały na zmianę co pół godziny, do wybuchu I wojny. O podobną koncesję ubiegali się Antoni i Karol Najder z Lednicy Niemieckiej, jednak została im odmówiona (1892 r.). Natomiast w 1895 r. Starostwo przyznało ją Władysławowi Bittmarowi.

F. Piestrak w swoim przewodniku po Wieliczce podaje, iż w 1912 r. na trasie Wieliczka – Podgórze, cztery razy dziennie, kursowały omnibusy J. Bergmanna⁴⁸. Właściciele omnibusów, podobnie jak fiaków oraz dorożkarzy, obowiązywał regulamin i taryfa, które ustalała Rada Miejska. Według taryfy obowiązującej w 1908 r. za jazdę pierwszą klasą omnibusu należało zapłacić 50 halerzy, natomiast drugą o 10 halerzy mniej⁴⁹.

⁴⁶ ANKr, *Inwentarz akt...*, nr 68, k. 377.

⁴⁷ ANKr, *Inwentarz akt...*, nr 72, k. 23.

⁴⁸ F. Piestrak, *Przewodnik...*, s. 95.

⁴⁹ ANKr, *Inwentarz akt...*, nr 72, k. 548.

Dodatkowo w dni targowe Krakowa, które przypadały dwa razy w tygodniu (wtorek i piątek), z placu naprzeciwko Sukiennic odjeżdżały furmanki. Każda z nich mogła zabrać 8 osób z koszami. Opłata za przejazd wynosiła 15 centów (bez bagażu).

W 1861 r. oddano do użytku odcinek kolei łączący dworzec i magazyny koło Turówki z szybem *Cesarza Franciszka Józefa I (Regis)*. Dało to początek tzw. „naziemnej kolei salinarnej”. Długość linii wyniosła 1390 m, łącznie z odgałęzieniami do Turówki oraz dwoma bocznymi torami przy samym szybie. Pierwszy transport soli koleją żelazną do Królestwa Polskiego miał miejsce 14 października 1861 r. Po siedmiu latach zbudowano tor (620 m) łączący Turówkę z szybem *Cesarzowej Elżbiety (Św. Kingi)*. W 1895 r. od toru tego wykonano odgałęzienie o długości 950 metrów dochodzące do szybu *Cesarza Józefa II (Kościuszki)*. Kolej salinarna była konną koleją żelazną. Puste wagony z dworca ciągnęły konie. Natomiast pełne, załadowane solą, toczyły się samodzielnie w kierunku stacji po torach nachylonych pod odpowiednim kątem. Tego typu transport trwał do połowy 1889 r., a dokładnie w dniu 1 lipca tego roku zaprowadzono ruch lokomotywą parową.

Z transportem salinarnym wiąże się również tzw. „kolej linowa”. Powstała ona w związku z wprowadzeniem w kopalni prac zabezpieczających, polegających na wypełnianiu pustek poeksploatacyjnych ziemią i piaskiem⁵⁰. Materiał ten pochodził z Psiej Górki. W celu usprawnienia transportu uruchomiono naziemną kolej linową, która w pierwszej kolejności połączyła Psią Górkę z otworem podszalkowym *Steinhauser* (1902 r.)⁵¹ w pobliżu szybu *Cesarzowej Elżbiety*, a ostatecznie z szybem *Górsko* (1914 r.)⁵². Począwszy od Psiej Górki trasa kolejki (długość 790 m) biegła nad ul. Krakowską, następnie koło klasztoru OO. Reformatów i prosto do stacji kątowej mieszczącej się przy szybie *Cesarzowej Elżbiety*. Od stacji wykonano dwa odgałęzienia – jedno długości około 200 metrów do otworu *Steinhauser* oraz 450 metrów do końcowej stacji kolejki, która mieściła się przy samym szybie *Górsko*. Kolejkę stanowiły wózki o pojemności 2,5 m³ poruszające się torem składającym się z dwóch lin – jedną liną przemieszczały się wózki obciążone, drugą zaś próżne. Obie liny oddalone były od siebie o 2,08 m i zawieszone na odpowiedniej wysokości, która wahała się między 7 a 15 m (w zależności od ukształtowania terenu), gwarantującej bezpieczeństwo poruszających się wozów po drogach przebiegających pod kolejką. W miejscach, gdzie krzyżowały się te drogi z kolejką, dodatkowo wykonane zostały specjalne drewniane mosty

⁵⁰ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2323, k. 138, 138v.

⁵¹ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2587, k. 189, 197; Arch. MŻKW, Prot. Kons., rkps 66, k. 174v, 184.

⁵² Arch. MŻKW, AS, sygn. 2599, k. 72.

ochronne oraz zawieszane druciane siatki ochronne. Podpory toru stanowiły drewniane jarzma (osadzone na murowanych fundamentach), ustawione, jedno od drugiego w odległości nie większej niż 97,5 m.

ZAOPATRZENIE W WODĘ

Woda, ten życiodajny płyn, służyła nie tylko ludziom i zwierzętom. Znaczne ilości zużywane były przez wielicką kopalnię oraz do gaszenia pożarów. Prawdopodobnie już w XV w. Wieliczka korzystała z wody pochodzącej ze stawów lednickich, znajdujących się poza miastem. System wodociągów doprowadzał grawitacyjnie wodę do głównego zbiornika, który znajdował się na wschód od Rynku Górnego, między szybem *Seraf*, a murem miejskim. Korzystano również z wody pochodzącej ze stawu (zwanego miejskim), położonego w pobliskim Kłosowie⁵³.

Pierwsze udokumentowane wzmianki dotyczące zaopatrzenia Wieliczki w wodę pochodzą z początku XIX w. W 1802 r. miasto wraz z saliną przystąpiło do wspólnego przedsięwzięcia, zgodnie z ustawą przeciwpożarową z 1779 r., która to nakładała na Magistrat i Zarząd Salinarny obowiązek dokonywania wspólnych inwestycji, m. in. w zakresie poprawy zaopatrzenia Wieliczki w wodę. Zbudowano wodociąg dochodzący do centrum miasta, którym płynęła woda pochodząca z trzech stawów lednickich. Mimo sporów dotyczących finansowania tej inwestycji, a mianowicie czy salina powinna ponieść połowę, czy też $\frac{3}{4}$ kosztów budowy i utrzymania rurociągów, prace przebiegły wyjątkowo sprawnie i wodociąg oddano do użytku w 1803 r. Każda ze stron pokryła po połowie poniesione wydatki, a mianowicie po 2 261,38 fl⁵⁴. Zatrudniono również specjalnego majstra studziennego, którego wynagrodzenie miało być finansowane na podobnych zasadach.

Drewniany rurociąg wychodził ze stawów na Lednicy Górnej i przez ulicę Kozi Rożek prowadził do Rynku Górnego, gdzie znajdowała się jedna studnia-zbiornik i dalej do Rynku Dolnego, gdzie znajdowały się dwa zbiorniki. Odnoga wodociągu, przechodząca przez ogród zamkowy, doprowadzała wodę do czwartego zbiornika przy składzie drewna dla kopalni (przy skrzyżowaniu ul. Daniłowicza z ul. Krzyszkowską)⁵⁵. Z rąpą przy ul. Zamkowej wykonano oddzielne odgałęzienie (odcinek 260 metrowy), którym zaopa-

⁵³ J. Piotrowicz: *Wieliczka...*, s. 102.

⁵⁴ L. Cehak: *Inwentarz...*, t. 2, s. 14, nr 2824, s. 15, nr 2910, s. 20, nr 1240, s. 49, nr 79.

⁵⁵ F. Boczkowski: *O Wieliczce...*, s. 138; Zb. Kart. MŻKW, nr VII/2187, nr VII/556.

trywano w wodę Zamek Żupny i budynek salinarny nr 278 znajdujący się przy obecnej ul. Dembowskiego⁵⁶. Rury wodociągu posiadały średnicę około 40 cm i wykonane były głównie z drewna jodłowego. Poszczególne odcinki łączono specjalnymi metalowymi zwornikami. Studnie-zbiorniki podobnie jak rurociągi były drewniane. W 1811 r. przystąpiono do częściowej wymiany rur. Przy okazji tej przebudowy padła propozycja przedłużenie wodociągu i zbudowania skrzyni wodnej w pobliżu szybu *Boża Wola*. Miała ona pełnić funkcję zbiornika przeciwpożarowego dla szybów *Boża Wola*, *Bużenin* i *Lo-iss*. Projekt ten zrealizowano prawdopodobnie dopiero siedem lat później⁵⁷. W 1812 r. założono natomiast na Lednicy Górnej czwarty staw. W tym też czasie przystąpiono do budowy wodociągu z Górnego Rynku do stajni salinarnych przy Domu Handlowym (pałacu Konopków), w których wówczas znajdowało się 90 koni. Koszt wodociągu w kwocie 1617,11 fr został zatwierdzony przez Komisję Nadworną⁵⁸.

Z uwagi na częste naprawy drewnianych skrzyń wodnych znajdujących się w Rynku Górnym i Dolnym, zdecydowano o wymianie zbiorników na nowe, wykute z kamienia piaskowego. Mieli je wykonać w 1829 r. dwaj kamieniarze za łączną kwotę 750 fr. Koszty miały być podzielone jak zawsze sprawiedliwie, między miasto i salinę⁵⁹. Prawdopodobnie wtedy zmieniona została lokalizacja zbiornika wodnego w Górnym Rynku. Przeniesiono go w pobliże pałacu Przychockich wybudowanego w końcu XIX w. w południowej pierzei Rynku Górnego⁶⁰. (fot. nr 3)

Z późniejszych informacji wynika, że był to jedyny wymieniony zbiornik, gdyż dopiero w 1863 r. Magistrat wybudował na Rynku Dolnym kamienny zbiornik na wodę, którego koszty obliczono na 1 019,89 fr i prosił Zarząd Salinarny o zwrot połowy tej kwoty⁶¹. Natomiast dwa kolejne drewniane zbiorniki znajdujące się na Placu Kościuszki oraz przy ul. Św. Ducha postanowiono wymienić na kamienne w 1894 r. Z uwagi na konieczność obniżenie kosztów, skończyło się na budowie rezerwuarów betonowych ze ścianami gładko szlifowanymi, posadowionymi na fundamentach o głębokości 1 metra. Przetarg na te prace wygrała firma „Meus, Górski i Sp. w Krakowie”⁶². Z

⁵⁶ Zb. Kart. MŻKW, nr VII/2180.

⁵⁷ K. Cehak: *Inwentarz...*, t. 2, s. 223, nr 473, s. 351, nr 68.

⁵⁸ K. Cehak: *Inwentarz...*, t. 2, s. 247, nr 1620, s. 254, nr 315, s. 257, nr 554, s. 264, nr 64; A. Müller: *Historia...*, s. 100.

⁵⁹ L. Cehak: *Inwentarz...*, t. 3, s. 40, nr 1182, s. 41, nr 1490, s. 49, nr 1393.

⁶⁰ Zb. Kart. MŻKW, nr VII/2393; Fragmenty tego zbiornika oraz elementy samego rurociągu zostały odsłonięte w czasie prowadzonych przez Muzeum Żup Krakowskich Wieliczka (2009 r.) badań archeologicznych.

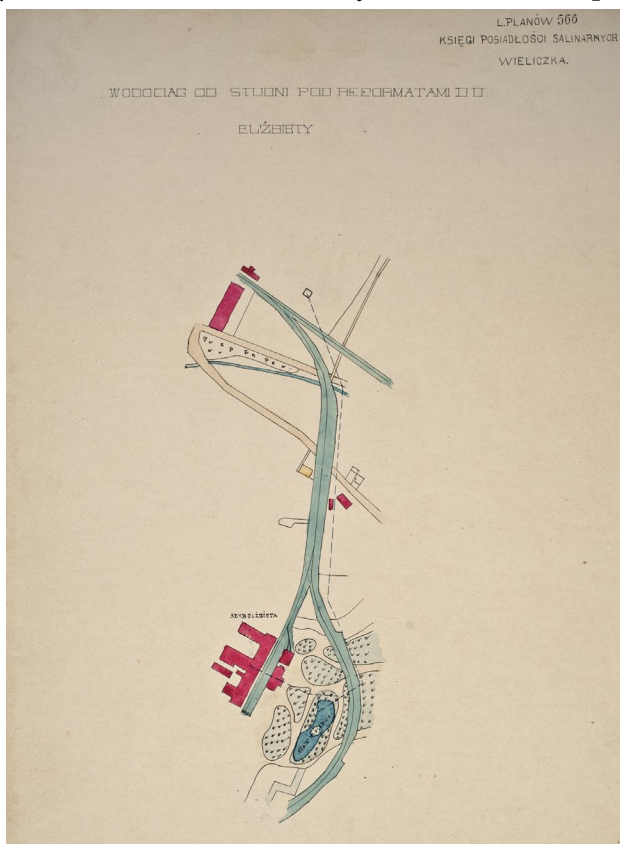
⁶¹ L. Cehak: *Inwentarz...*, t. 4, s. 245, nr 1238.

⁶² Arch. MŻKW, AS, sygn. 2503, k. 240, 249, 252, 263, 293-295, 311-315, 325.



Fot. 3. Projekt rurociągów wodnych od stawów leśniczich do miasta Wieliczki, Karol Wilhelm von Freyseyen, 1835 r.

Jak już nadmieniono, duże ilości wody zużywane były przez wielicką kopalnię, jednak wyraźny wzrost zapotrzebowania na nią nastąpił wraz z zastosowaniem w transporcie kopalnianym maszyny parowej. Należało zatem zadbać o jej doprowadzenie. Już w 1854 r. powstał projekt założenia stawu Syberia („pod Baranem”). Miał on zasilać kotły dla projektowanej maszyny parowej w szybie *Cesarza Franciszka Józefa I* ⁶⁶. W 1860 r. przystąpiono do



Fot. 5. Wodociąg doprowadzający wodę ze studni przy klasztorze OO. Reformatów do stawu przy szybie Cesarzowej Elżbiety, 1908 r.

budowy rurociągu doprowadzającego wodę z tego stawu. Jego długość wyniosła 560 m, a wykonany został z rur żelaznych lanych o średnicy 65 mm ⁶⁷. W niecały rok później, staw zaczął przesiąkać i istniała obawa, że może się w sposób naturalny opróżnić. Padła nawet propozycja ze strony inżyniera

⁶⁶ L. Cehak: *Inwentarz...*, t. 4, s. 56, nr 330, s. 129, nr 392; Zb. Kart. MŻKW, nr VII/2173.

⁶⁷ Zb. Kart. MŻKW, nr VII/2176.

salinarnego Janoty, aby do zasilania kotłów przy maszynie parowej użyć wód zaskórnych słodkich, pochodzących z kopalni⁶⁸. (fot. nr 4)

Kolejnym krokiem było zakupienie stawu w parku *Cesarzowej Elżbiety* wraz z przyległymi do niego ogrodami (1868 r.). Północny brzeg zbiornika omurowano i z tego miejsca wyprowadzono wodociąg o długości 130 m, z



Fot. 6. Wodociąg ze stawu Grabówki, 1908 r.

rur żelaznych o średnicy 50 mm, dochodzący do maszyny parowej w szybie *Cesarzowej Elżbiety*⁶⁹. W 1904 r. zdecydowano się na dodatkowe zasilenie stawu wodą, pochodzącą z dawnego otworu wiertniczego przy klasztorze OO. Reformatów⁷⁰. W tym celu wykonano połączenie rurami o średnicy 13 mm i długość 670 m. Odgałęzienie tego rurociągu docierało do poszczególnych poziomów kopalni i dostarczało wodę dla pracujących tam górników i koni⁷¹. (fot. nr 5)

Uruchomienie maszyn parowych w kolejnych szybach – *Cesarza Józefa II* oraz *Arcyksięcia Rudolfa*, spowodowało konieczność pozyskania nowego ujęcia wody. Założono staw na Grabówkach. W tym celu wykupiono grunt o powierzchni 1 morga i 785,5 sążnia (przyjęto kwotę 25 centów za 1 sążień, czyli 400 zł za jeden mórąg⁷²), zgodnie z rozporządzeniem komisji ministerialnej z 31 lipca 1871 r. Staw posiadał pojemność 3179 m³. Zbudowano przy nim tamę o długości 38 m i wysokości 4 m⁷³. Całą inwestycję realizowano w kilku etapach, na przestrzeni 1876-83 r. Staw służył głównie do zaopatrzenia

⁶⁸ L. Cehak; *Inwentarz...*, t. 4, s. 241, nr 385.

⁶⁹ Zb. Kart. MŻKW, nr VII/2174, nr VII/2177, nr VII/2869.

⁷⁰ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2926, k. 255 - 258, 268.

⁷¹ Zb. Kart. MŻKW, nr VII/2182, nr VII/2870; A. Müller: *Historia...*,

s. 133.

⁷² ANKr, *Inwentarz akt...*, nr 65, k. 291, 292.

⁷³ Zb. Kart. MŻKW, nr VII/2175.

w wodę maszyn wyciągowych w szybie *Cesarza Józefa II*, *Cesarzowej Elżbiety*, *Arcyksięcia Rudolfa* i *Cesarza Franciszka Józefa I* oraz dodatkowo stajen salinarnych w pałacu Konopków. (fot. nr 6)

Pierwsza część rurociągu o długości 826 m prowadziła do szybu *Cesarza Józefa II*. Stąd woda płynęła do szybu *Cesarzowej Elżbiety* (596 m), a następnie do szybu *Arcyksięcia Rudolfa* (372 m). Kolejny 514 metrowy odcinek dochodził do szybu *Cesarza Franciszka Józefa I*. Końcowe odgałęzienie skierowane było do stajen salinarnych w pałacu i miało długość 360 m. Wodociąg wykonany był z rur drewnianych, lanych żelaznych i żelaznych o średnicy 7 cm oraz flauczawych o średnicy 13 cm⁷⁴. Część rurociągu drewnianego, prowadzącego ze stawu do szybu *Cesarzowej Elżbiety*, została zastąpiona żelaznym w 1880 r.⁷⁵

Na początku XX w. zdecydowano o rozszerzeniu zbiornika wodnego na Grabówkach i tym samym zakupie dodatkowego gruntu. Wykupiono teren o powierzchni 2 morgów i 570 sążni kwadratowych i założono tam oddzielny staw⁷⁶. Budowę zbiornika, w drodze licytacji, powierzono firmie „Inżynier Józef Czesak, Przedsiębiorstwo budowy, Lwów”, która zaoferowała wykonanie prac za kwotę 89 760 kr⁷⁷. Prace przebiegały bardzo opieszale. Spowodowane to było trudnościami wynikającymi z niestabilności gruntu, który wielokrotnie w czasie prowadzenia budowy osuwał się⁷⁸. Ostatecznie inwestycję sfinalizowano w 1914 r.

Wody pochodzącej ze stawów miejskich było mało i nie była dobrej jakości. W dodatku utrzymanie rurociągu było kosztowne. Uznano za konieczne poszukiwanie jej nowych źródeł. W pierwszej kolejności rozpoznano obszar Rożnowej. Prawdopodobnie wody tam nie znaleziono, gdyż w 1872 r. Zarząd Salinarny złożył wniosek do Rady Gminy dotyczący zamiaru budowy wodociągu z pobliskich Kosocic. Rada uznała wniosek za słuszny i zadeklarowała się ponieść połowę kosztów całego przedsięwzięcia, które obliczono na 28 115,85 złr, spłacając je w ratach po 1000 złr rocznie. Samą budowę miała zająć się salina⁷⁹. Trzy lata później projekt ten został odrzucony przez Wysoki Skarb Salinarny. Padła wówczas propozycja ze strony Rady Miejskiej, aby wybudować w Górnym Rynku nową studnię i jeśli okaże się, że woda z

⁷⁴ Zb. Kart. MŻKW, nr VII/2178, nr VII/2866.

⁷⁵ Arch. MŻKW, *Prot. Kons.*, rkps 56, k. 43v; AS, sygn. 2057, k. 208.

⁷⁶ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2557, k. 104, sygn. 2927, k. 260, 267, 269, 297-305, sygn. 2928, k. 253, 267-275, sygn. 2938, k.157, 234; ANKr, *Inwentarz akt...*, nr 73, k. 248; A. Müller: *Historia...*, s. 141, 143; Zb. Kart. MŻKW, nr VII/3087, nr VII/3088.

⁷⁷ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2928, k. 334, 597-605 (kontrakt podpisany z J. Czesakiem)

⁷⁸ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2928, k. 558, sygn. 2938, k. 437.

⁷⁹ ANKr, *Inwentarz akt...*, nr 65, k. 432, 433; Arch. MŻKW, AS, sygn. 2050, k. 238.

niej będzie dobra i zdatna do picia, co rok urządzać kolejne ujęcia w różnych częściach miasta, do momentu aż Wieliczka odczuje jej dostatek. Wówczas też miasto mogłoby odstąpić od wspólnego utrzymania z saliną wodociągów lednickich. Jednak, po upływie kolejnych czterech lat, Zarząd Salinarny ponownie zwrócił się z propozycją sprowadzenia wody z Kosocic⁸⁰. Z uwagi na zmianę cen został zmodyfikowany kosztorys, który wzrósł do kwoty 28 350,96 złr. I tym razem Rada Gminy przystała na tę propozycję, zobowiązując się do pokrycia połowy kosztów budowy i późniejszego utrzymania rurociągu. Uznała przy tym za potrzebne wystawienie dwóch studni w Dolnym Rynku i po jednej przy ul. Lwowskiej, ul. Krzyszkowskiej, w Górnym Rynku i w okolicy ogrodu miejskiego. Z uwagi na to, że woda miała być przeznaczona głównie do picia, zasugerowano, aby utrzymać stary wodociąg, dokonując w nim wymiany drewnianych rur na żelazne oraz założyć filtry we wszystkich stawach lednickich⁸¹. Kolejny projekt (1898 r.) dotyczył ujęcia wody bezpośrednio ze źródeł zasilających stawy lednickie.

Z raportu sporządzonego w 1880 r. dowiadujemy się, iż zapas wody w Wieliczce wystarczał zaledwie na 3 dni, przyjmując zużycie dzienne - 2 litry na mieszkańca i 6 litrów dla rogaczyny i koni⁸². Woda nie była dobra, ani zdrowa. Posiadała zły smak, który zmieniał się w zależności od pory roku. „Woda ma smak niemiły, trąci mułem i rybami. Wiosną z uwagi na deszcz jest mętna i niesmaczna, latem ciepłota i też nieprzyjemna, jesienią liście spadają i gniją, zimą jest dobra”⁸³. Zalecano, aby używać jej tylko z konieczności. Stawy czyszczone były dwa razy w roku, a od 1896 r. czynność tę miano wykonywać trzy razy. Samą wodę badano nie tylko pod względem składu chemicznego, ale również bakteriologicznego. W ostatnich latach XIX w. oprócz czterech zbiorników zasilanych wodą ze stawów lednickich, znajdowało się w mieście 26 studzien publicznych oraz 10 prywatnych⁸⁴. We wszystkich tych studniach woda była mętna i niesmaczna. Próbowano polepszać jej jakość przez wrzucanie do studni odpowiedniej ilości soli kamiennej. Wyjątek stanowiła studnia na Sandrowem, gdzie woda była czysta i zimna. Sprawa braku wody zdatnej do picia była na tyle poważna, że trafiła do Ministra Skarbu w Radzie Państwa w Wiedniu. Pilotował ją dr Wilhelm Binder, poseł do parlamentu⁸⁵. Tymczasem przywożono ją beczkami z przysiółka „Gliniki”,

⁸⁰ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2056, k. 254.

⁸¹ ANKr, *Inwentarz akt...*, nr 67, k. 292-293; Arch. MŻKW, AS, sygn. 2056, k. 294.

⁸² ANKr, *Inwentarz akt...*, nr 198, k. 11, 12.

⁸³ ANKr, *Inwentarz akt...*, nr 198, k. 45-48.

⁸⁴ ANKr, *Inwentarz akt...*, nr 198, k. 43-44, 53-55.

⁸⁵ ANKr, *Inwentarz akt...*, nr 72, k. 244, 314.

oddalonego od miasta o „półtora ćwierci mili” czyli około 2 kilometrów⁸⁶. Dla potrzeb samej dyrekcji kopalni każdego dnia dostarczano 36 stóp sześciennych wody źródlanej, która mieściła się w dwóch beczkach. Jedną z nich przekazywano na Zamek, a drugą do pałacu konopkowskiego. W miesiącach jesienno-zimowych miała być dostarczana do godziny 10 rano, natomiast w wiosenno-letnich, do godziny 8. Do 1872 r. dowóz wody odbywał się wozem i końmi salinarnymi, jednak od tego roku wynajmowano do tego (w drodze licytacji) osoby prywatne⁸⁷. Przywóz dwóch beczek transportem salinarnym kosztował dziennie 1,40 złr, natomiast pierwszą licytację wygrał Franciszek Bogucki, który zaoferował 1,25 złr. W kolejnym roku Józef Osiński dowoził ją w cenie 99 centów⁸⁸. Niestety, tego typu sprowadzenie wody dla całego miasta nie wchodziło w rachubę.

Ostatecznie z problemem tym uporano się w pierwszej dekadzie XX w. W wyniku intensywnych prac poszukiwawczych prowadzonych przez Zarząd Salinarny od początku 1900 r.⁸⁹, dobrą wodę zdatną do picia odkryto w pobliskim Bieżanowie. Wierceniami natrafiono na obfite jej źródła znajdujące się na głębokości około 12 m. w tzw. „warstwach bogucickich”, składających się z piasków i piaskowców. Następnie 6 sierpnia 1907 r. Zarząd Salinarny przesłał do Powszechnego Zakładu Badawczego Środków Spożywczych w Krakowie pierwsze próbki wody (12 flaszek) zaczerpniętej po kilkugodzinym pompowaniu z otworów wiertniczych, celem jej zbadania pod względem bakteriologicznym i chemicznym⁹⁰. Zezwolenie na budowę wodociągu otrzymał Zarząd Salinarny 25 VII 1908 r.⁹¹ W październiku rozpisano licytację mającą wyłonić wykonawcę tego przedsięwzięcia. Przetarg wygrała firma „Chylewski i Wójcik spółka komandytowa we Lwowie”. Kontrakt został zawarty 30 VI 1909 r.⁹² Firma rozpoczęła prace 4 sierpnia i zobowiązała się je zakończyć 30 września 1910 r.⁹³ Odrębny kontrakt zawarto z „Fabryką maszyn Zieleniewski w Krakowie, Towarzystwo akcyjne” na dostawę urządzeń maszynowych do stacji pomp oraz lewara ssącego wodociągu⁹⁴. Ogólnie zbudowano 4 studnie ujmujące wodę o głębokości 10-13m oraz jedną zbiorczą o głębokości 11,5 m. Stąd woda trafiała do tzw. odżeleźniacza, gdzie

⁸⁶ A. Müller: *Historia...*, s. 138; Arch. MŻKW, AS, sygn. 2050, k. 210; Zb. Kart. MŻKW, nr VII/2840.

⁸⁷ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2050, k. 210, 211, 225.

⁸⁸ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2050, k. 210, 229, sygn. 2051, k. 107.

⁸⁹ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2926, k. 18; *Prot. Kons.*, rkps. 66, k. 31,40.

⁹⁰ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2927, k. 158.

⁹¹ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2927, k. 237, k. 342.

⁹² Arch. MŻKW, AS, sygn. 2928, k. 237-248.

⁹³ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2928, k. 141 v.

⁹⁴ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2928, k. 225-236.

rurociągu przebiegającego przez miasto. Zgromadzoną tak wodę wykorzystywano dodatkowo w czasie największego zapotrzebowania, a mianowicie w godzinach południowych i wieczornych. Ze zbiornika rozchodziła się po mieście oddzielnym rurociągiem zbudowanym z rur o średnicy 125 i 80 mm. Dzięki temu została zapewniona dostateczna ilość, dobrej, nadającej się do picia wody, w ilości 50 litrów na jednego mieszkańca. Całość przedsięwzięcia zrealizowano w latach 1909 - 11⁹⁵. Dla potrzeb zakładu wodociągowego w Biezanowie zakupiono grunt o powierzchni 12,5 hektara. Oprócz studni i stacji pomp, zbudowano tam również pomieszczenie dla maszynowni, odzieżniacza oraz dom mieszkalny⁹⁶. Teren od strony wschodniej i południowej ogrodzono drutem kolczastym (1913 r.). (fot. nr 7)

Całkowity koszt inwestycji wyniósł 842 155 k. Wprawdzie rurociąg stanowił własność saliny, jednak zgodnie z umową z 3 VIII 1912 r. wodę przeznaczono również do użytku publicznego. Miasto korzystało z 37 studni wypływowych i 126 hydrantów w samym mieście, 2 w parku Mickiewicza i 1 w straźnicy miejskiej pożarnej. Na potrzeby miasta przeznaczono nieodpłatnie 4 000 m³ wody rocznie, w tym 1500 m³ dla szkół, 1500 m³ dla rzeźni miejskiej, 300 m³ dla ratusza i 700 m³ dla straży pożarnej⁹⁷. W przypadku większego zapotrzebowania Gmina Miasta Wieliczki zobowiązała się z końcem każdego roku kalendarzowego uiszczać odpowiednią opłatę za każdy zużyty metr sześcienny wody, ponad przypadający limit 4 000 m³. Przykładowo w 1914 r. ustalono ją w wysokości 0,48 k za 1 000 litrów wody (koszta własne 1 m³ wody oszacowano w 1911 r. na 35 halerzy⁹⁸). Ceny te były ustalane przez Ministerstwo Skarbu. Kolejnym etapem inwestycyjnym stało się doprowadzenie wody do budynków salinarnych oraz mieszkalnych⁹⁹. W tym celu właściciele nieruchomości zwracali się indywidualnie z prośbą o prawo poboru wody z rurociągu salinarnego. Pierwsze zezwolenia Ministerstwo Skarbu wydało w lutym 1913 r.¹⁰⁰

Budowa wodociągu zbiegła się czasowo z oddaniem do użytku nowej wazelni, w której rozpoczęto produkcję soli z solanki, otrzymywanej w wyniku ługowania złóż wielickiej kopalni. Proces ten wymagał bardzo dużej ilości wody, którą dodatkowo należało doprowadzić do szybu *Cesarza Franciszka Józefa I, Cesarza Józefa II* oraz *Bożej Woli*. Pobierano ją ze stawów na Ledni-

⁹⁵ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2560, k. 226-238; A. Müller: *Historia...*, s. 138, 139; F. Piestrak: *Przewodnik...*, s. 63.

⁹⁶ Zb. Kart. MŻKW, nr VII/2958, 2959/1-2, 2965, 2967, 2968; A. Müller: *Historia...*, s. 138.

⁹⁷ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2929, k. 842-849; ANKr, *Inwentarz akt...*, nr 198, k. 855.

⁹⁸ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2928, k. 592.

⁹⁹ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2561, k. 272, sygn. 2562, k. 91, 113; ANKr, *Inwentarz akt...*, nr 73, k. 87.

¹⁰⁰ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2929, k. 304, 329 v.



Fot. 8. Sytuacja dorzecza rzeki Sawa, Klemens Tatar, 1930 r.

cy, Grabówkach oraz Syberii¹⁰¹. Jak się jednak okazuje, szczególnie w porze letniej ilość wody potrzebnej do prawidłowego ruchu kopalni była niewystarczająca. Aby temu zapobiec zdecydowano się nawet na ujęcie wody deszczowej spływającej rowem przy ulicy Matejki i sprowadzenia jej kanałem do

¹⁰¹ A. Müller: *Historia...*, s. 136.

stawu w Parku Mickiewicza, skąd miała być odpompowywana do warzelni.

ODPROWADZENIE ŚCIEKÓW

Przez Wieliczkę przepływała rzeczka Srawa. Początek jej dawały dwa strumyki z licznymi dopływami od strony zachodniej. Pierwszy wypływający ze wzgórza nad stawem „pod Baranem”, a drugi ze wzgórza nad kościółkiem św. Sebastiana. Oba łączyły się przy obecnej ul. Bednarka, płynąc już jako rzeka Srawa do ul. Lwowskiej (obecnie ul. Słowackiego). Pod ulicą Srawa przepływała krytym kanałem, a dalej kanałem otwartym do parku Mickiewicza i pod mostem przy ul. Krakowskiej opuszczała Wieliczkę. (fot. nr 8)

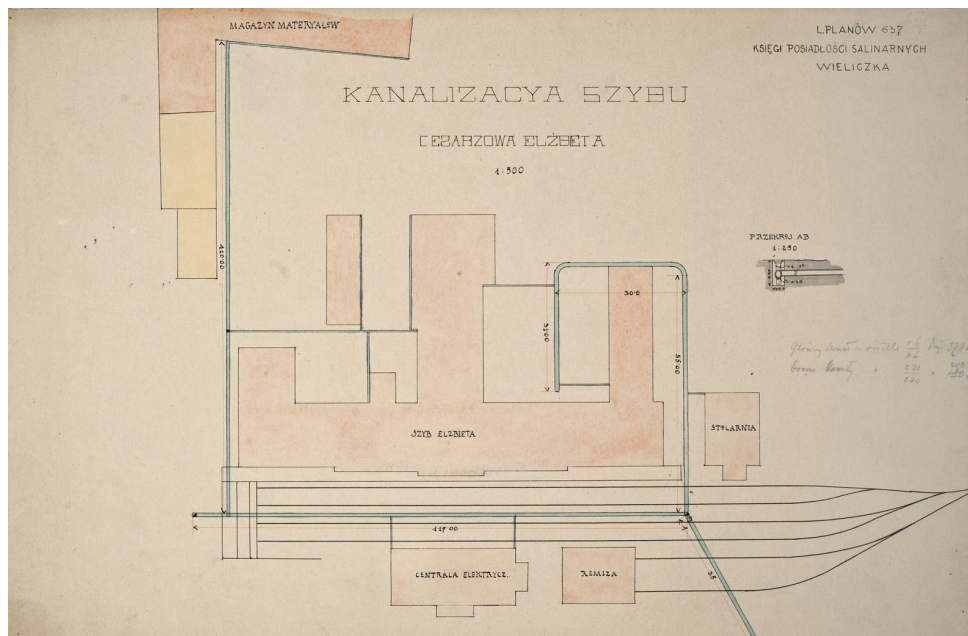
Ta mała rzeczka, jako że przepływała przez sam środek miasta, w którego domach nie było kanałów ściekowych, przyjmowała wszelkie nieczystości, nie tylko te spływające rynsztokami, ale i te, które mieszkańcy wylewali wprost na ulice. Srawa była zbyt mała, aby unieść ze sobą wszystkie te odpady. Powodowało to ich rozkład i gnicie, a tym samym niebezpieczne zanieczyszczenie okolicy. Przy cuchnących brzegach będących wysypiskiem śmieci, popiołu i innych brudów, grasowały szczury w poszukiwaniu żeru. W wielu miejscach koryto rzeczki uległo zwężeniu i było mocno zamulone.

Brak zdrowej wody i kanalizacji był przyczyną dużej śmiertelności - 36 osób na 1000 mieszkańców. W czasie opadów lub roztopów brak ścieków powodował powstawanie olbrzymich bajor-rozlewisk, które zalewały domy co zmuszało straż pożarną (po 1872 r.) do odpompowywania wody. Największe, bo kilkudziesięciometrowe bajoro powstawało zawsze u zbiegu ul. Sandrowskiej i Zielonej (obecnie ul. Limanowskiego i Szpunara).

W Wieliczce wzdłuż głównych ulic i dróg woda oraz nieczystości spływały do rynsztoków. W centrum miasta były one wykonane z kamienia. Potwierdzają to wspomniane już badania archeologiczne przeprowadzone w Rynku Górnym oraz dawne fotografie ujawniające ich istnienie jeszcze w latach 30. ubiegłego stulecia. Wzdłuż dróg peryferyjnych kopano zwykłe rowy.

Wprawdzie istniały przepisy regulujące odprowadzenie nieczystości z domów, często jednak nie były respektowane. Według przepisów obowiązujących w drugiej połowie XIX w., każdy z domów miał być zaopatrzony w wychodki i dół kloaczny, zlokalizowany w odległości 2 m od sąsiedniej posesji. W podwórzu każdego domu w śródmieściu i przy głównych ulicach powinny znajdować się dwa doły: jeden murowany, sklepiiony, hermetycznie

zamknięty, przeznaczony głównie na nieczystości kloaczne, natomiast drugi



Fot. 9. Kanalizacja szybu Cesarzowej Elżbiety, 1908 r.

na nawóz i śmieci. W pozostałych domach zbiorniki te mogły być jedynie dyelowane (wyłożone deskami). Za nieprzestrzeganie przepisów groziły kary pieniężne. Doły kloaczne powinny być czyszczone i opróżniane przynajmniej raz w roku. Dokonywała tego spółka prywatnych przedsiębiorców tzw. przyrzędem „Tallarda”. Wypompowanie i wywiezienie 1 m³ fekaliiów kosztowało 1,5 zł. Płacił za to właściciel posesji. W 1900 r. Rada Miasta uznała za słuszne kupno nowego własnego „Tallarda” wraz z oprzyrządowaniem i w tym celu poleciła budowę pomieszczenia na jego przechowywanie w okolicy strażnicy miejskiej. Z centrum miasta nieczystości były wywożone w „miejsce na to przeznaczone”. Nie jest jednak wiadomym, gdzie konkretnie się znajdowało. W maju 1900 r. powołano komisję, na czele z budowniczym miejskim Janem Hojarczykiem, która miała wytypować lokalizację nowego zbiornika na fekalia¹⁰². Postanowiono przeznaczyć na ten cel grunt za szybem *Cesarza Józefa II* i tam wykonać dwa zbiorniki o pojemności 153 m³ każdy. Dwa lata później Rada zmieniła decyzję i udostępniła działkę sąsiadującą z miejscem gdzie

¹⁰² ANKr, *Inwentarz akt...*, nr 128, k.13, 16, 17.

znajdowała się rakarnia i „grzebowisko” zwierząt¹⁰³.

Bardzo istotnym stało się skanalizowanie miasta. W pierwszej kolejności rozpoczęto budowę kanałów odprowadzających wodę i ścieki z obiektów salinarnych. W 1810 r. wykonano kanał odpływowy z szybu *Górsko*. Zbudowano go z cegły. Jego szerokość wynosiła 1,4 - 1,5 m, a 11,5 metrowy odcinek przechodził pod główną drogą (ul. *Górsko*). Po obu stronach posiadał mur oporowy o długości 5 i szerokości 1,5 m¹⁰⁴. Na lata 1872-73 przypada sprawa odwodnienia szybu *Cesarzowej Elżbiety*. Z uwagi na skomplikowane sprawy własnościowe gruntów, przez które miał przechodzić kanał do Srawy, wielokrotnie zmieniano jego przebieg. W pierwszej kolejności powstał główny kanał zakładowy. Jego 300 metrowy odcinek wymurowano z kamienia łamanego. Pierwotnie służył do przeprowadzenia wody potoku przepływającego przez park *Cesarzowej Elżbiety* z południa na północ, a w 1904 r. podłączono do niego kanał odwadniający zabudowania szybowe i wodę z maszyny wodociągowej¹⁰⁵. Kanał ten składał się z rur betonowych o średnicy 0,6 m i posiadał długość 378 m. Prowadził wzdłuż magazynów materiałów, młyna solnego, nadszybia i kuźni¹⁰⁶. (fot. nr 9)

Z 1877 r. pochodzi wzmianka o naprawach kanału murowanego, odprowadzającego ścieki z domu salarnego nr 363 znajdującego się w pobliżu szybu *Janina*. Przepust cementowy dla wody deszczowej oraz solanki, pochodzącej z szybu *Cesarza Józefa II*, oddano do użytku w 1895 r.¹⁰⁷ Przy pałacu Konopków wybudowano w 1900 r. kryty kanał murowany o długości 103,3 m, który odprowadzał wodę zbierającą się wzdłuż budynków mieszkalnych i gospodarczych do stawu znajdującego się za pałacem¹⁰⁸. W tym samym roku powstał wspólny kanał dla gmachu Szkoły Górniczej, Muzeum i dwóch budynków salinarnych - nr 275 i 278 (przy obecnej ul. *Dembowskiego*), odprowadzający deszczówkę oraz wodę zbierającą się w piwnicach tych obiektów do pobliskiej Srawy¹⁰⁹. Szyb *Cesarza Franciszka Józefa I* został skanalizowany w 1905 r.¹¹⁰

W samym mieście kanały ściekowe występowały sporadycznie i głównie przy ulicach w obrębie centrum. Wzdłuż ul. *Zamkowej* zbudowano w 1885

¹⁰³ ANKr, *Inwentarz akt...*, nr 72, k. 84, 121, 148, 149.

¹⁰⁴ Zb. Kart. MŻKW, nr VII/2190; L. Cehak: *Inwentarz...*, t. 2, s. 206, nr 1219.

¹⁰⁵ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2926, k. 243, 419.

¹⁰⁶ Zb. Kart. MŻKW, nr VII/2189, nr VII/2193, nr VII/2871; Arch. MŻKW, AS, sygn. 2558, k. 184, sygn. 2589, k. 10; A. Müller: *Historia...*, s. 133.

¹⁰⁷ Arch. MŻKW, *Prot. Kons.*, rkps 64, k. 52v.

¹⁰⁸ Zb. Kart. MŻKW, nr VII/2191, nr VII/3113.

¹⁰⁹ Zb. Kart. MŻKW, nr VII/2194, nr VII/2873.

¹¹⁰ Zb. Kart. MŻKW, nr VII/2192, nr VII/2868; Arch. MŻKW, AS, sygn. 2558, k. 184, sygn. 2589, k. 10, sygn. 2926, k. 243, 344, 419; A. Müller: *Historia...*, s. 133.

r. kanał betonowy, do którego dochodziły boczne odnogi odprowadzające ścieki ze wszystkich domów przy tej ulicy. Prace wykonał krakowski przedsiębiorca inżynier M. Zieleniewski. Całość inwestycji oszacowano na 2 072,23 zł. Gmina poniosła jedynie koszty budowy kanału głównego (1 161,5 zł), resztę pokryli właściciele domów prywatnych. Należność tę umożliwiono im spłacać w ratach miesięcznych w przeciągu jednego roku. Podobny kanał miał powstać również w ul. Kościelnej. Uznano jednak, że należy powstrzymać się z tą budową do czasu aż okaże się, czy sprawdzi się ten w ul. Zamkowej. Wrócono do tego tematu w 1889 r. z uwagi na uznanie tej ulicy przez komisję zdrowotną za najbardziej zanieczyszczoną w mieście. Wykonano dwa projekty i kosztorysy - na kanał betonowy oraz z cegieł zendrowskich. Miał on prowadzić z Rynku Górnego przez całą ul. Kościelną do rzeki Srawy. Zastrzeżono przy tym, że kanał ma być przeznaczony wyłącznie na „płyny” zbierające się na ulicy i pod żadnym pozorem nie może służyć do odprowadzenia „namułu kloacznego”. Niestety w lipcu 1890 r. Rada Miejska odstąpiła od tego planu i nakazała jedynie wykonać nowe brukowanie drogi. Wstrzymano również prace projektowe dotyczące rurociągu odpływowego w ulicy Rzeźnickiej.

Plan i kosztorys budowy kanału głównego w Rynku Górnym sporządzono w 1900 r., a wykonanie prac powierzono przedsiębiorcy Józefowi Goldmanowi. Po roku kanał został oddany do użytku¹¹¹. Prawdopodobnie przebiegał on wzdłuż pierzei zachodniej rynku, gdyż właśnie w tym czasie zobligowano właścicieli posesji do budowy nowych betonowych dołów kloaczych i podłączeń z kanałem¹¹².

W 1906 r. Rada Miejska uchwaliła budowę trzech kanałów w mieście, a mianowicie:

- kanału przebiegającego od ulicy Batorego poniżej jatek rzeźniczych, wzdłuż pierzei wschodniej Rynku Górnego, ul. Kościelną do istniejącego kanału salinarnego przy szybie *Cesarza Franciszka Józefa I* (przekroje - 0,5, 0,6 i 0,75 m);
- kanału w ul. Kozi Rożek, począwszy od rzeczki w stronę ul. Górsko, następnie koło domu p. Gabryelskiego przez ul. Górsko i dalej pod mostek aż do szybu (wykonany z betonu o przekroju 0,6 m);
- kanału wychodzącego z ul. Krakowskiej od rogu realności Bielika, przez szerokość ul. Pocztovej, następnie koło ogrodu szkoły męskiej tj. wzdłuż ul. Mickiewicza aż do rzeczki Srawy (wykonany z betonu o przekroju 0,5

¹¹¹ ANKr, *Inwentarz akt...*, nr 71, k. 430, 472, nr 72, k. 44.

¹¹² ANKr, *Inwentarz akt...*, nr 71, k. 368.

m)¹¹³.

Koszt tej budowy oszacowano na 10 400 złr.

Rok później ta sama rada wniosła prośbę do Wydziału Krajowego we Lwowie o wykonanie bezpłatnego planu i kosztorysu na generalną kanalizację Wieliczki i regulację rzeki Srawy. Wydział krajowy z uwagi na brak „sił technicznych” postanowił zlecić powyższe opracowanie cywilnemu inżynierowi Karolowi Pomianowskiemu, jednak nie przychylił się do prośby gminy, aby przejąć na siebie koszty tego projektu¹¹⁴. Prace zlecono w lipcu 1908 r., a plany były gotowe w październiku 1909 r. za cenę 3550 k. Wówczas też Magistrat wniosł prośbę o uzupełnienie tego projektu o obszar przy szybie *Cesarzowej Elżbiety*, ul. Janińską, okolice rzeźni miejskiej, Zadory, Mierziączkę, Lednicę Dolną oraz część miasta wokół szybu *Cesarza Józefa II*. Ponadto zwrócono uwagę na niewłaściwą lokalizację oczyszczalni biologicznej, którą zaprojektowano za blisko domów mieszkalnych. O uzupełnienie projektu Magistrat zwrócił się z prośbą do Zarządu Salinarnego. Odpowiedź była odmowna, gdyż Zarząd nie chciał „mieszać się” w zarządzenia Wydziału Krajowego. Jednocześnie zapewnił o gotowości do rozmów dotyczących udziału w kosztach całego przedsięwzięcia.

Okazuje się, że Magistrat był w posiadaniu generalnego kosztorysu i projektu kanalizacji miasta już w 1907 r. Autorem jego był Włodzimierz Dziakiewicz (rządowo upoważniony cywilny inżynier budowy).

Plan uwzględniał dwa systemy kanalizacji – spławny i rozdzielowy. Pierwszy z nich polegał na wykonaniu kanałów odprowadzających wodę deszczową, a obok zużytą w domach, drugi zaś tylko nieczystości i wodę zużytą. Obliczono, że wykonanie systemu spławnego będzie dużo droższe, a ponadto „system spławny nie miałby racji także z tego powodu, że wobec dróg i ulic niebrukowanych, nanosiłaby woda do wąskich kanałów całą masę błota, zamykając je, co by odbiło się na kosztach konserwacji”. Projekt ten został przesłany do Ministerstwa Skarbu w Wiedniu w lipcu 1908 r. z jednoczesną prośbą o wykonania kanalizacji miasta, która ściśle związana jest z mającymi się rozpocząć pracami przy budowie wodociągu z Biechanowa. W kolejnym piśmie skierowanym do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, tym razem w 1912 r., Magistrat ponownie uzasadniał konieczność skanalizowania Wieliczki oraz prosił o udzielenie na ten cel pożyczki w wysokości 50 000 k. Zwrócił się też do inż. Dziakiewicza o korektę jego planu o wspomniane wcześniej obszary przy szybach *Cesarzowej Elżbiety* i *Józefa II* oraz dzielnicę

¹¹³ ANKr, *Inwentarz akt...*, nr 72, k. 420, nr 198, k. 339-345; Zb. Kart. MŻKW, nr VII/1899.

¹¹⁴ ANKr, *Inwentarz akt...*, nr 72, k. 473, 516, nr 198, k. 351.

Zadory. Po dokonaniu uzupełnień (marzec 1914 r.), projekt trafił do Ministerstwa Robót Publicznych. W 1916 r. ministerstwo odesłało go z odpisem opinii Centralnego Biura Hydrograficznego.

W 1917 r. Rada Miasta podjęła uchwałę nakazującą oddziałowi budownictwa miejskiego opracowanie projektu i kosztorysu na częściową kanalizację miasta, tj. budowę kanału w ul. Kościelnej (uwzględniającego plan generalny) oraz kanalizację Rynku Górnego i Dolnego¹¹⁵. W 1918 r. gmina ogłosiła przetarg na tego typu roboty przy ul. Zielonej, Sandrowskiej oraz Lwowskiej, które zamierzała rozpocząć w 1919 r. Ostatecznie kolektor główny gotowy był dopiero w 1938 r.¹¹⁶

Poważnym problemem dla miasta było również odprowadzenie surowicy solnej (solanki) z szybów kopalnianych. Pierwotnie, podobnie jak i wszelkie nieczystości kierowana była do Srawy. Z czasem uznano jednak, aby solankę wypływającą z szybów *Cesarza Franciszka Józefa I* i *Wodnej Góry* ująć zamkniętym rurociągiem. W 1823 r. Ogólna Kamera Nadworna oznajmiła, że projekt ten jest bardzo kosztowny i w związku z powyższym należy surowicę mieszać z octem drzewnym i olejem kościanym, aby uczynić ją nienadającą się do spożycia. Dwa lata później ta sama Ogólna Kamera Nadworna poleciła zbudować rurociąg zamknięty o długości 155,51 m¹¹⁷. Z szybu *Cesarza Franciszka Józefa I* wykonano również drugi rurociąg (64,48 m), którym odprowadzano solankę do stawu na placu materiałowym, położonym między Zamkiem Żupnym a ul. Daniłowicza. Duże ilości surowicy odpompowywano również z szybu *Cesarza Józefa II*. Trafiała ona wprost do rowu biegnącego wzdłuż gościńca rządowego, powodując jego niszczenie. Postanowiono zatem (1884 r.) wybudować kanał kryty, biegnący 1 m pod powierzchnią ziemi. Miał odprowadzać solankę do potoku przy rzeźni miejskiej. Gmina wyraziła zgodę na trasę rurociągu przechodzącą przez parcele miejskie, jednak z zastrzeżeniem, że słona woda ma wpływać do koryta rzeki poniżej rzeźni,

¹¹⁵ ANKr, *Inwentarz akt...*, nr 73, k. 349, 364.

¹¹⁶ Sprawa kompleksowej kanalizacji miasta wracała wielokrotnie. W październiku 1933 r. Starostwo Powiatowe poleciło Zarządowi Gminy Miasta opracować nowy, względnie przerobić istniejący już projekt K. Pomianowskiego. Zadanie to zlecono emerytowanemu radcy budownictwa Franciszkowi Chudobie. 1 X 1935 r. podpisano umowę na wykonanie kolektora głównego z przedsiębiorcą budowlanym arch. Mieczysławem Sarneckim & Ska z Krakowa. Prace zrealizowane zostały w trzech etapach i ukończone we wrześniu 1936 r. Kolektor przebiegał przez całe miasto, począwszy od rogu ul. Batorego, dalej ul. Strzelców (Sandrowską), Limanowskiego, 3 maja, Mickiewicza i korytem rzeki Srawy do parku Mickiewicza. Do kolektora głównego dochodziły podkolektory oraz kanały boczne umożliwiając tym samym kanalizację większej części miasta. Realizację projektu zakończono w 1938 r. Koszt całej inwestycji wyniósł 400 000 zł i sfinansowany został przez Bank Gospodarstwa Krajowego.

¹¹⁷ L. Cehak: *Inwentarz...*, t. 2, s. 437- 438, nr 2692, s. 458, nr 348, s. 460, nr 510.

aby słodka woda potrzebna do jej funkcjonowania nie była zalewana solą¹¹⁸. Do realizacji projektu doszło dopiero w 1895 r. Zbudowano wówczas, wspomniany już wcześniej, przepust cementowy wspólny dla wody deszczowej oraz solanki.

OŚWIETLENIE

Do lat 40. XIX w. ulice, place i obiekty salinarne oświetlano lampami olejowymi. Za starostwa Berndta wprowadzono tzw. lampy argandzkie (pochodzi od nazwiska szwajcarskiego mechanika Arganda, który pod koniec XVIII w. ulepszył lampę olejową przez wprowadzenie do niej pustego wewnątrz walcowatego knota, w miejsce knota litego).

W latach 60. lampy olejowe zastąpiono naftowymi. Pojawiły się również lampy spirytusowe, których używano głównie do oświetlenia mieszkań. W 1872 r. pełnomocnik Wiedeńskiego Towarzystwa Gazowego (Eugen Auer-sporger) zwrócił się do Zarządu Gminy z propozycją oświetlenia miasta gazem. Obliczono wówczas, że zapotrzebowanie zarówno miasta, saliny, jak również osób prywatnych wyniosło 100 „płomieni gazowych”¹¹⁹. Tego typu oświetlenie wprowadzono dopiero na początku XX w. Oryginalny egzemplarz takiej latarni gazowej znajduje się w parku św. Kingi. Jest to żeliwna lampa w formie wysokiej kolumnienki, zwieńczona kabłąkiem. Na cokole widnieje napis: „Zarząd Salinarny w Wieliczce 1906”. Zezwolono również, aby na okres próbny zainstalować w Rynku Górnym lampę gazowo-naftową „Lux”. Jeżeli „okaże się być praktyczną”, miano za nią zapłacić 335 koron.

W 1846 r. gmina zwróciła się z prośbą do c. k. Zarządu Salinarnego o współudział w oświetleniu miasta. Rok później Kamera Nadworna (dekret z dnia 11 września) zezwoliła na oświetlenie Wieliczki 15-ma latarniami drogowymi, na koszt skarbu salinarnego, na okres 3 lata. Po tym czasie uznano, że koszty oświetlenia latarniami umieszczonymi na budynkach salinarnych i obok nich będą ponoszone przez salinę przez kolejne trzy lata, jednak pod tym warunkiem, że Magistrat będzie oświetlać miasto na swój koszt taką samą ilością latarni. Taki trzyletni, cykliczny okres wspólnego oświetlenia trwał do 1867 r. Do tego czasu na ulicach znajdowało się 30 latarni. W 1868 r. Zarząd gminy bez porozumienia z Zarządem Salinarnym („w szale swego samorządu”) zwiększył ilość latarni o 21 szt. Tak więc ogólnie na ulicach

¹¹⁸ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2257, k. 246, 295.

¹¹⁹ Arch. MŻKW, AS, sygn. 1896, k. 315.

świeciło się ich 51¹²⁰. Latarnie te montowane były na słupach drewnianych oraz bezpośrednio na ścianach budynków, zarówno salinarnych, użyteczności publicznej, jak i prywatnych.

Mimo iż planowane koszty oświetlenia za lata 1868–70 przekroczone zostały prawie o 100 % (z 700 do 1 387 złr), to zgodnie z umową, salina powyższą należność zapłaciła. Doprowadziło to jednak do zerwania wcześniejszego układu z 1847 r. Z dniem 1 lipca 1871 r. salina wycofała się ze wspólnego oświetlenia miasta. Ponadto wystąpiła do gminy o zwrócenie połowy inwentarza, tzn. 25 latarni, słupów itd. i przedstawiła swój plan miasta Wieliczki z zaznaczonymi miejscami, w których zostaną umieszczone latarnie salinarne. Prawdopodobnie od 1870 r. kompleksowe oświetlenie miasta powierzano prywatnym przedsiębiorcom. Wyłaniano ich w drodze licytacji na okres jednego roku. Z protokołu licytacji „na przejęcie oświetlenia miasta na 1870 r.”¹²¹ dowiadujemy się co, należało do ich obowiązków. Tak więc:

- przedsiębiorca obowiązany jest do oświetlenia latarni, umocowanych na słupach, używać czystą, białą, 45. stopniową naftę oraz dobrego gatunku knotów;
- dziennie oświetlenie ma trwać w miesiącach zimowych, tj. od 1 listopada do ostatniego kwietnia - od godziny 5 wieczorem do godziny 3 po północy (z wyłączeniem jednej kwadry księżyca jasno świecącego), a w miesiącach letnich, od 1 maja do ostatniego października – od godziny 8 wieczorem do 2 po północy;
- przedsiębiorca będzie obowiązany swoimi ludźmi (których nazwiska mają być znane zwierzchności gminnej) oświetlenie skutecznić, i tak lampy jako też i latarnie zawsze w najczystszej formie utrzymywać.

W okresie od 1 IX 1872 r. do 31 VIII 1873 r. oświetlenie miasta przejął za rocznym wynagrodzeniem 358 złr przedsiębiorca Elias Bienansteck. Kolejno:

- od 1 IX 1875 do 31 VIII 1876 r. - Juda Danzing - 349 złr.
- od 1 IX 1876 do 31 VIII 1877 r. - Franciszek Klein - 598,4 złr.
- od 1 IX 1877 do 31 VIII 1878 r. - Józef Perlberg - 595 złr.
- od 1 IX 1878 do 31 VIII 1879 r. - Alter Linker - 519,24 złr.

W okresie 1868-70 r. nadzór nad oświetleniem miasta sprawowali dwaj radni: Norzeński i Baran. Po wycofaniu się saliny ze wspólnego przedsięwzięcia,

¹²⁰ Arch. MŻKW, AS, sygn. 1685, k. 75-76 (rozmieszczenie latarni w mieście: Rynek Dolny 7 latarni, Rynek Górny i ul. Lwowska po 6, ul. Krakowska i Krzyszkowska po 5, ul. Sandrowska 3, ul. Św. Ducha, Danielowska, Górsko, Zamkowa, Kościelna, od jatek miejskich do Targowiska, Kozi Rożek po 2 oraz ul. Kłaśnieńska, Drewniany Rynek, Seraf, Poczta, Niepołomska po 1 latarni).

¹²¹ Arch. MŻKW, AS, sygn. 1683, k. 169.

tymczasowo powierzono te obowiązki tylko Franciszkowi Baranowi. Jednak od 15 sierpnia 1871 r., na własną prośbę, bez wynagrodzenia, przejęli je radni miejscy: Piotr Żurawski i Antoni Bronikowski.

Od września 1879 r. Rada Miejska podjęła decyzję o oświetleniu miasta „we własnym zarządzie”, pod nadzorem policyjnym. Po czterech latach próbowano ponownie „wypuścić oświetlenie miasta w przedsiębiorstwo”, jednak żaden z przedsiębiorców nie przystąpił do licytacji. W związku z powyższym, aby zapobiec nadużyciom ze strony pracowników odpowiedzialnych za te prace, oprócz dozoru policyjnego, zobowiązano kancelistę miejskiego Jana Wolańskiego do osobistego uczestniczenia przy napełnianiu lamp naftą. Rozpalaniem zajmowali się głównie stróże nocni (w 1900 r. pracowało ich sześciu). Każdy z nich odpowiadał za własny rewir. W zależności od ilości posiadanych w swym rejonie słupów z latarniami przydzielono im skrzynki, w których znajdowała się odpowiednia ilość blaszanych lamp. Lampy należało wyczyścić, a następnie napełnić naftą, którą otrzymywali od starszego policjanta. Po wykonaniu tych czynności, wychodzili w teren. Tutaj zdejmowali puste lampy z słupów, czyszili szklane cylindry i zapalali świeżo przyniesione. Mimo nadzoru policyjnego, na ulicach panowały ciemności. Lampy świeciły tylko gdzieś tam, a ludzie zmuszeni byli do chodzenia z osobistymi lampkami.

W 1870 r. miasto oświetlało 51 latarń (łącznie z salinarnymi). W 1874 r. przybyło ich 10, w 1875 r. dwie i zaplanowano zakupić jeszcze 3 dodatkowe. Kolejnych 12 szt. zainstalowano w 1879 r. Nie wiemy natomiast o ile w tym czasie zwiększyła się ilość latarń należących do Zarządu Salinarnego. Wiadomym jest jednak, że obie strony oskarżały się wzajemnie o niedopełnianie obowiązków w zakresie zapewnienia miastu i jego mieszkańcom odpowiedniego oświetlenia. Można przyjąć, iż lampy naftowe przetrwały do samej I wojny światowej.

Początki elektryczności w Wieliczce datuje się na lata 80. XIX w.

W okresie 16 VIII – 3 XI 1883 r. odbyła się w Wiedniu „Powszechna Wystawa Elektryczna”, zorganizowana przez pierwsze austriackie stowarzyszenie elektryków Österreichischer Verband für Elektrotechniker (OVE). Międzynarodowe wystawy specjalistyczne były jedynym w tym czasie źródłem upowszechniania wszelkiego rodzaju wynalazków i informacji z zakresu techniki. Pojechali na nią przedstawiciele saliny; inżynier Antoni Müller oraz mierniczy Józef Fryt. Już 16 I 1884 r. Ministerstwo Skarbu wydało rozporządzenie dotyczące „zaprowadzenia elektrycznego oświetlenia w wielickiej kopalni”. W związku z powyższym Zarząd Salinarny nawiązał kontakt między innymi z kopalnią soli Maros-Ujvár w Siedmiogrodzie, gdzie

już zainstalowano oświetlenie elektryczne, jak i z firmami zajmującymi się wykonawstwem podobnych instalacji, m.in. zakładami elektrycznymi Ganz w Budapeszcie, które mogły poszczycić się skonstruowaniem woltomierza (1844 r.) umożliwiającego dokładny pomiar zużycia energii, wynalezieniem transformatora, co dało możliwość przesyłu prądu zmiennego na duże odległości, czy też turbogeneratora.

W 1885 r. postanowiono, że w pierwszej kolejności zostanie zelektryfikowane nadszybie szybu *Cesarzowej Elżbiety*. Prace montażowe zlecono firmie „Gülcher” z Białej Krakowskiej, która dostarczyła również prądnicę prądu stałego. W ciągu dwóch miesięcy (XI, XII) zdołano wykonać całą instalację – ułożenie kabli, montaż prądnicy i napędzającej jej maszyny parowej (produkcji wiedeńskiego przedsiębiorstwa „Schrantz-Rödiger”). Prądnica generowała prąd stały o napięciu 110 V. Ostatecznie światło rozbiłyś 12.01.1886 r.¹²² Budynek szybowy został oświetlony 37 lampami żarowymi, a peron 1 lampą łukową¹²³. Po miesiącu funkcjonowania instalacji okazało się, że należy wymienić lampy żarowe w szybie, które wewnątrz zaczęły pokrywać się sadzą. Nie zdały egzaminu także przewody elektryczne ułożone w młynie solnym. Mimo odpowiedniego zabezpieczenia drutów przewodów warstwą ołowiu, uległy szybkiemu zniszczeniu w kontakcie z pyłem solnym¹²⁴. Po dziewięciu latach, w miejsce starej, zamontowano nową maszynę dynamo-elektryczną. Dostarczyła ją wspomniana wcześniej firma „Gülcher” z Białej Krakowskiej za kwotę 911,5 zł (dodatkowo 11 zł za opakowanie)¹²⁵. Równoległe z oświetleniem szybu *Cesarzowej Elżbiety* planowano wykonać elektryfikację szybu *Daniłowicza* oraz wyrobisk trasy turystycznej. Projektu tego nie zrealizowano.

Uchwałą Rady Miejskiej miasta Wieliczki przystąpiono do negocjacji z Zarządem Salinarnym w sprawie wspólnego oświetlenia elektrycznego miasta (kwiecień 1892 r.). Gmina miała określić ilość i rodzaj punktów świetlnych, ich moc oraz rozmieszczenie w terenie¹²⁶. Prawdopodobnie nic w tej kwestii nie przedsięwzięto, bowiem kolejne wzmianki dotyczące tego planu pochodzą dopiero z 1898 r. Wówczas to Magistrat przedstawił dane odnośnie

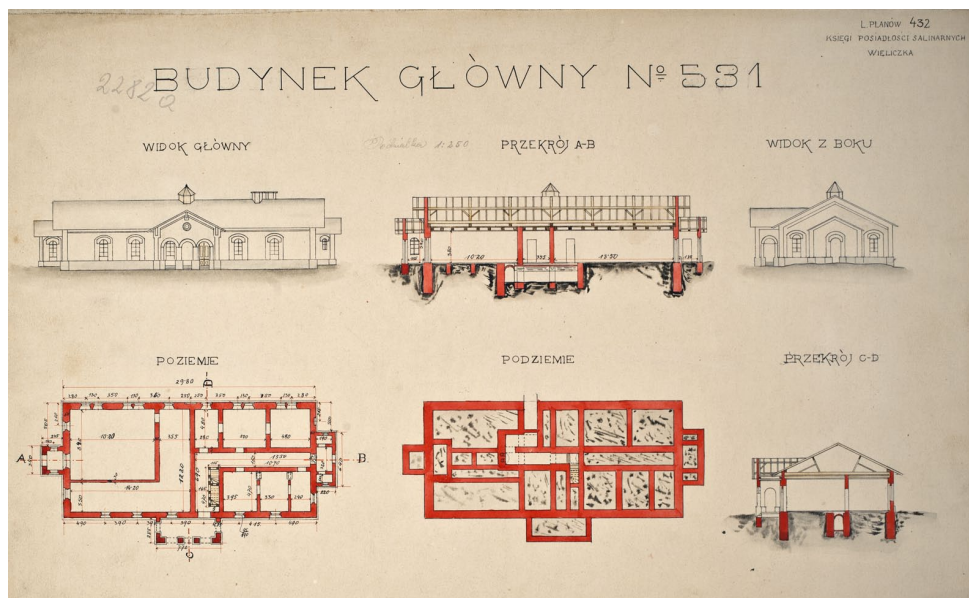
¹²² Arch. MŻKW, *Prot. Kons.*, rkps 57/2, k. 11v., 21v., 36, 46 v.; Arch. MŻKW, AS, sygn. 2107, k. 115; Ł. Walczy, *Postęp...*, s. 81.

¹²³ A. Müller: *Historia...*, s. 156.

¹²⁴ Arch. MŻKW, *Prot. Kons.*, rkps 57/2, k. 46 v., 54 v.

¹²⁵ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2317, k. 51, sygn. 2318, k. 83; Łukasz Walczy: *Postęp techniczny w salinie wielickiej w okresie administracji austriackiej*, „SMDŻ”, t. XXIII, s. 81 (autor sugeruje, iż maszyna ta została zainstalowana w szybie Górsko, co w materiałach źródłowych niestety nie znalazło potwierdzenia).

¹²⁶ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2315, k. 31; ANKr., *Inwentarz akt...*, nr 70, k. 269, 282.



Fot. 10. Budynek centralnej stacji oświetlenia elektrycznego, 1908 r.

oświetlenia miasta a na ich podstawie Zarząd Salinarny obliczył szacunkowe koszty tego przedsięwzięcia¹²⁷. Uwzględniono wówczas następujące punkty świetlne:

- Rynek Górny - 1 lampa łukowa
- Rynek Dolny - 2 lampy łukowe. Lampy łukowe mają się świecić do godziny 10 wieczorem, natomiast po tym czasie będzie się świecić 6 lampek żarowych.
- Ulice (6000 m długości) - 110 lampek żarowych. Lampki te świecić będą do godziny 10 wieczorem, a później tylko ich 70%. W nocie księżycowe ilość ta zmniejszy się do 25 %. Przyjmuje się w roku kalendarzowym 243 noce ciemne i 122 księżycowych.
- Magistrat, policja, teatr, strażnica - 114 lampek żarowych.

Ogólnie w budynkach, na placach i ulicach miały się świecić 224 lampki żarowe, najwyżej przez 337 741 godzin w roku, natomiast lampy łukowe tylko do godziny 22. Koszty założenia oświetlenia skalkulowano na 26 700 złr. Nie uwzględniono w nich zakupu kotłów, budowy komina i budynku dla maszyny parowej i elektrycznej, uznając iż, odpowiedni lokal jest w posiadaniu saliny, a istniejące kotły są w stanie dostarczyć potrzebnej ilości pary. Ponadto nie naliczono kosztów amortyzacji maszyn. Przyjmując okres pracy

¹²⁷ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2321, k. 37-40.

maszyn na 25 lat, dodatkowo należało zatem doliczyć 400 złr, co stanowi 4% wartości urządzeń. Miesięczne koszty utrzymania oświetlenia obliczono na około 1900 złr. bez ewentualnych dodatkowych wydatków związanych z naprawą przewodów, maszyn, jak i samych lamp.

Zarząd Salinarny przedstawił Magistratowi tę propozycję, dając na podjęcie decyzji w tej sprawie jedynie 9 dni. Brak odpowiedzi w tym terminie uznany miał być jako odstąpienie od projektu. Rada Miejska odpowiedziała, iż nie zdąży w tym czasie przeanalizować oferty¹²⁸.

W marcu 1899 r. Zarząd Salinarny przedłożył Krajowej Dyrekcji Skarbu projekt urządzenia centralnej stacji oświetlenia elektrycznego, będący w ścisłym związku z planowaną budową kolejki linowej z Psiej Górki. Zgodę uzyskano już 1 sierpnia. Na ten cel adaptowano budynek salinarny nr 531 zlokalizowany obok szybu *Cesarzowej Elżbiety* (przy stawie salinarnym), w którym mieściła się stolarnia¹²⁹. (fot. nr 10)

Prace remontowe rozpoczęto w sierpniu 1899 r. i ukończono w niecałe 4 miesiące. W tym też czasie zamówiono w firmie „Siemens i Halske” w Wiedniu całe wyposażenie elektrowni. Kontrakt z firmą został podpisany w styczniu 1900 r. na łączną kwotę 50 110 k¹³⁰. W kwietniu 1900 r. rozpoczęto prace montażowe polegające na ustawianiu słupów pod przewody elektryczne, rozciąganiu na nich głównych kabli elektrycznych, instalacji przewodów wewnętrznych oraz zakładaniu lamp¹³¹. Całość była gotowa już w lipcu, łącznie z montażem wszystkich urządzeń w centrali oraz maszyny parowej. Siedemnastego lipca dokonano próby uruchomienia oświetlenia. Ostatecznie prace zostały odebrane 8 sierpnia 1900 r. w obecności inspektorów salinarnych: Włodarczyka i Słotwińskiego oraz inżyniera Czernitzkiego, reprezentującego firmę „Siemens i Halske”. Uznano wówczas, że „motor parowy jak i dynamo-maszyny funkcjonują bez zarzutu”¹³². Dla pracowników obsługujących centralę elektryczną zostało wydane specjalne „Ogłoszenie” (instrukcja) określające sposób obchodzenia się z urządzeniami elektrycznymi i związane z tym obowiązki, zakazy oraz sankcje dyscyplinarne¹³³.

Oświetlone zostały wszystkie budynki salinarne, pomieszczenia biurowe w Zamku Żupnym, Pałac Konopków, szyb *Cesarzowej Elżbiety*, *Arcyksięcia Rudolfa (Daniłowicza)*, *Cesarza Franciszka Józefa I*, *Cesarza Józefa II* oraz *Ce-*

¹²⁸ ANKr, *Inwentarz akt...*, nr 71, k. 168.

¹²⁹ Arch. MŻKW, *Prot. Kons.*, rkps 65, k. 56v.

¹³⁰ Arch. MŻKW, *Prot. Kons.*, rkps 65, k. 78v; Arch. MŻKW, AS, sygn. 2586, k. 56.

¹³¹ Arch. MŻKW, *Prot. Kons.*, rkps 65, k. 122 v., 129 v., 136 v.; Arch. MŻKW, AS, sygn. 2323, k. 22.

¹³² Arch. MŻKW, AS, sygn. 2323, k. 45; Arch. MŻKW, *Prot. Kons.*, rkps 65, k. 155v, 162v.

¹³³ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2323, k. 55.

sarza Franciszka (*Paderewskiego*), Muzeum Salinarne, place i drogi salinarne, park *Cesarzowej Elżbiety* (Św. Kingi) oraz tory kolejowe. Zezwolono również na użycie prądu elektrycznego (w czasie ruchu dynamo-maszyny) do oświetlenia kręgielni znajdującej się w parku *Cesarzowej Elżbiety*, ośmioma małymi lampkami żarowymi. Odpłatność za tę usługę wynosiła 2 halerze od każdej z lampek, za godzinę świecenia. 1 kwietnia 1904 r. zaczęło funkcjonować (na prośbę Magistratu) oświetlenie alei prowadzącej od ul. Krakowskiej do Turówki. Założono również instalację w teatrze miejskim¹³⁴. Za korzystanie z tej instalacji koszty ponosił Magistrat. Zarząd Salinarny ustalił odpowiednią taryfę, która przewidywała jednorazową opłatę w wysokości 3 koron za jedno pełne oświetlenie, czyli jednorazowe wykorzystanie sali teatralnej bez względu na długość świecenia, jak np. przedstawienie kabaretowe, czy lekcja tańców. Przykładowo w 1911 r. rachunek wyniósł 231 koron. Obliczono, że w tym roku salę oświetlano 77 razy¹³⁵.

Zgodnie z przepisami (rozporządzenie Ministerstwa Skarbu z 23 lipca 1899 r.), nie udzielono zgody na instalację elektryczną w domach mieszkalnych urzędników salinarnych¹³⁶.

Przewody doprowadzające prąd do poszczególnych obiektów układane były na słupach. Wynikało z tego wiele problemów, gdyż niejednokrotnie musiano zmieniać ich lokalizację ze względu na „zawadzanie ruchowi publicznemu”. Kable prowadzące do Pałacu Konopków podwieszane były również na murach budynków, na specjalnych konsolach. Nie jest do końca wiadome, jakiej konstrukcji były słupy. Pierwotnie, prawdopodobnie drewniane o czym może świadczyć informacja przekazana przez Zarząd Salinarny do Magistratu – „przewody pójdą od rogu zamku do szybu *Cesarza Józefa I*, a w środku tej odległości ustawiony zostanie ładny słup żelazny, choć prowizorycznie stanie drewniany”¹³⁷.

Dotychczasowe lampy naftowe zastąpiono elektrycznymi lampami łukowymi. Nazwa ta pochodziła od łuku światła (tzw. łuk Volty) powstającego w lampie w czasie świecenia. Główną częścią całego urządzenia lampy były dwie elektrody wykonane z węgla retortowego tzw. „węgle”, lub „knoty węglowe” (jeden grubszy, drugi cieńszy) usytuowane pionowo, naprzeciw siebie. Po włączeniu prądu w miejscu styku powstawał łuk światła. W miarę spalania się tych elektrod urządzenie przesunęło je, zbliżając do siebie. Wypalo-

¹³⁴ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2592, k. 154.

¹³⁵ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2597, k. 174.

¹³⁶ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2557, k. 1.

¹³⁷ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2323, k. 28.

ne „węgle” wymieniano na nowe. Produkowano je w różnych wielkościach. Przykładowo jedna z krakowskich firm oferowała „knoty” o średnicy 8 – 20 mm¹³⁸.

Podstawą elektrowni była dwucylindryczna maszyna parowa napędzająca dwie dynamomaszyny poprzez pasy przekładni kołowej. Specjalne pasy „kamelarowe” wykonane były z naturalnej sierści wielbłądziej¹³⁹. Dynamomaszyny wytwarzały prąd stały o napięciu 150 V. Para do maszyny doprowadzona była z kotłowni (obok szybu *Cesarzowej Elżbiety*) rurociągiem, który z uwagi na dużą odległość wymagał grubej izolacji chroniącej go przed ochłodzeniem (z kotłowni przechodziła przez halę maszyny wyciągowej, nadszybie a dalej na zewnątrz, wysoko ponad torami kolejowymi). Pierwotnie elektrownia pracowała przez całą dobę. Po wprowadzeniu akumulatorów uruchamiano ją tylko w dzień. Wprawdzie projekt zastosowania akumulatorów pojawił się w grudniu 1900 r., to jednak Ministerstwo Skarbu zezwoliło na ich zakup dopiero w październiku 1902 r. Prace zlecono również firmie Siemens & Halske za kwotę 33 200 koron. Akumulatornia urządzona została w sąsiednim pomieszczeniu elektrowni, którego remont przeprowadzono w niespełna dwa miesiące. Już na początku stycznia 1903 r. fabryka powiadomiła o wysłaniu do Wieliczki wszystkich przyrządów¹⁴⁰. Sam akumulator składał się z 75 elementów (komór) połączonych ze sobą szeregowo. Każdy z nich dawał napięcie 2 V. Stanowił go duży szklany pojemnik o wymiarach 70 x 50 x 30 cm z ołowianymi płytami i elektrodami węglowymi zanurzonymi w rozcieńczonym kwasie siarkowym. Ciecz była uzupełniana wodą destylowaną, którą otrzymywano z aparatu destylacyjnego ogrzewanego węglem. W 1908 r. zdecydowano o przebudowie akumulatorów na większe, o wydajności 1250 amperogodzin. Podjęła się tego Fabryka Akumulatorów „Systemu dra Z. Staneckiego” we Lwowie. Okazało się jednak, że nowe baterie (akumulatory) z uwagi na duży rozmiar nie będą mogły pomieścić się w przeznaczonym na nie pomieszczeniu¹⁴¹. Należało je zatem powiększyć o sień i kuchnię należącą do sąsiedniego mieszkania¹⁴². Po wykonaniu odpowiedniego remontu w lutym 1909 r. akumulatory zostały zamontowane i „puszczone w ruch”. Oficjalna próba pomiaru ich pojemności odbyła się dopiero 2 marca 1910 r.¹⁴³

W styczniu 1907 r. Rada Miejska upoważniła Magistrat do pertraktacji w sprawie „zapuszczenia światła elektrycznego w Wieliczce” i budowy

¹³⁸ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2319, k. 55.

¹³⁹ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2588, k. 58.

¹⁴⁰ Arch. MŻKW, *Prot. Kons.*, rkps 66, k. 224, 235v.

¹⁴¹ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2593, k. 142.

¹⁴² Arch. MŻKW, AS, sygn. 2593, k. 142v., k. 146.

¹⁴³ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2593, k. 188, sygn. 2594, k. 151, sygn. 2595, k. 58.

potrzebnej centrali z firmami zajmującymi się tymi zagadnieniami. Firma „Perlberger – Schenker” z Krakowa zaoferowała kompletne urządzenie do wytwarzania prądu elektrycznego do oświetlenia o sile 1200-1500 żarówek, za kwotę 19 000 koron¹⁴⁴. Prawdopodobnie nic z tego nie wynikało gdyż ponownie gmina zwróciła się w tej sprawie do Zarządu Salinarnego. Niestety, Krajowa Dyrekcja Skarbu, reskryptem Ministerstwa Skarbu z 28 XII 1907 r. nie wyraziła zgody. Zapewniła jednak, że oświetlenie niektórych ulic, jak: Krzyszkowskiej, Krakowskiej, Danielowieckiej (Daniłowicza), Lwowskiej i Józefińskiej „będzie wzięte pod rozagę po przebudowie salinarnej centrali elektrycznej”¹⁴⁵. Wyrażono natomiast zgodę na bezpłatne oświetlenie miasta czterema lampami łukowymi „stosownie rozstawionymi” do godz. 12 w nocy. Przypuszczalnie, biorąc pod uwagę wcześniejszą prośbę Magistratu (1906 r.), lampy te zlokalizowano w Rynku Górnym i Dolnym, przy Muzeum Salinarnym oraz u zbiegu ul. Pocztowej z Krakowską¹⁴⁶.

Nowe inwestycje salinarne dotyczące budowy warzelni soli oraz oczyszczalni spowodowały zwiększone zapotrzebowanie na energię elektryczną, a tym samym konieczność wybudowania nowej elektrowni¹⁴⁷. 21 VI 1910 r. zawarto kontrakt z firmą „F. Liebling & Kahane w Krakowie” na wykonanie robót budowlanych objętych planami i kosztorysami na budowę centrali elektrycznej, warzelni i odczyszczalni¹⁴⁸. Kierownictwo i nadzór nad budową elektrowni sprawował starszy radca górniczy, referent salinarny Emil Mach. W czasie urlopu zastępował go radca górniczy i naczelnik saliny w Bochni, Erwin Windakiewicz. Nowy budynek elektrowni wzniesiono na terenie położonym na północ od szybu *Cesarzowej Elżbiety* przy ul. Matejki¹⁴⁹. Prace trwały do 1912 r. Dla potrzeb centrali wykonano dwa kominy o wysokości 45 m i średnicy „górnej” 1,8 m. Wykonanie zadania powierzono „Galicyskiemu Zakładowi dla Budowy Kominów Fabrycznych i Obmurowania Kotłów, Alfons Custodis we Lwowie”¹⁵⁰. Elektrownia dostarczała prąd zmienny trójfazowy. Wyposażona została w trzy generatory po 800 KM firmy Breitfeld-Danek oraz dwa po 400 KM firmy L. Zieleniewski z Krakowa.

Zarówno dla centrali elektrycznej jak i nowej warzelni zaprojektowano

¹⁴⁴ ANKr, *Inwentarz akt...*, nr 72, k. 532.

¹⁴⁵ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2593, k. 20.

¹⁴⁶ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2591, k. 81, 81v; ANKr, *Inwentarz akt...*, nr 72, k. 474.

¹⁴⁷ J. Charkot, W. Gawroński: *Warzelnia próżniowa w Wieliczce (1913-2003)*, „SMDŻ”, t. XXV, s. 205-230.

¹⁴⁸ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2560, k. 328-346.

¹⁴⁹ Plany i projekty budynku elektrowni – zob. Zb. Kart. MŻKW, nr VII/3071/1-2, nr VII/3073, nr VII/3122.

¹⁵⁰ Kontrakt z firmą – zob. Arch. MŻKW, AS, sygn. 2595, k. 198-201.

czteroprzewodową instalację światła. Podobną przewidziano w szybie *Cesarza Franciszka Józefa I*. Z uwagi na inne parametry zasilania dotychczasową instalację szybu przeznaczono do wymiany. Projekt rekonstrukcji sieci prądu stałego przedłożono w marcu 1912 r. Obejmował on również wymianę sieci w teatrze miejskim, a także „zaprowadzenie prądu” w kościele parafialnym¹⁵¹. Prace w szybie (łącznie z dostarczeniem wszystkich materiałów i urządzeń) wykonane zostały przez firmę „Austriackie zakłady Siemens - Schuckert” ze Lwowa, będącą przedstawicielem „Galicyjskiego Towarzystwa dla Przedsiębiorstw Elektrycznych”¹⁵². Dało to możliwość zainstalowania elektrycznej maszyny wyciągowej na prąd zmienny. Była to pierwsza maszyna elektryczna pracująca w wielkiej kopalni. Ruch jej nastąpił 23 IX 1912 r.¹⁵³ Tak więc szyb *Cesarza Franciszka Józefa I* kolejny raz zapoczątkował epokowe zmiany związane z rozwojem techniki. Z „epoki pary” wszedł w „epokę elektryczności”.

Budowa nowej elektrowni stworzyła szansę dla oświetlenia miasta. Magistrat zwrócił się w tej sprawie do Zarządu Salinarnego (4 VII 1911 r.). Przypominał wówczas o zapewnieniu Ministerstwa Skarbu (z 1907 r.) dotyczącym oświetlenia głównych ulic miejskich po przebudowie centrali elektrycznej. Ponieważ zaistniała taka sytuacja, jeszcze raz wznowił prośbę o bezpłatne oświetlenie tych ulic i dodatkowo budynków miejskich takich jak: ratusz, szkoły, strażnica ogniowa, rzeźnia miejska oraz w miarę możliwości (przy nadwyżce prądu) odpłatnego oświetlenia budynków prywatnych. Tym razem doszło do ostatecznego porozumienia. Po podpisaniu umowy między Zarządem Salinarnym a Magistratem i zatwierdzeniu jej przez Krajową Dyрекcję Skarbu we Lwowie, przystąpiono do budowy instalacji oświetlenia w mieście. Na ten cel Rada Miejska zezwoliła na zaciągnięcie pożyczki inwestycyjnej w kwocie 80 000 koron. Na wykonawcę wybrano firmę „Galicyjskie towarzystwo dla przedsiębiorstw elektrycznych austriackich zakładów „Siemens-Schuckert”. Kosztorys całości opiewał na kwotę 57 000 koron¹⁵⁴. Prąd z elektrowni doprowadzono kablem wysokiego napięcia 3000 V do frontowej części przybudówki budynku Magistratu. W tym miejscu umieszczono rozdzielnię prądu, gdzie transformowano go na napięcie 125 V (dla oświetlenia) i 380 V (dla silników elektrycznych). Aby nie dopuścić do spadku napięcia w ulicach oddalonych od rozdzielni, dodatkowo, w różnych punktach miasta zbudowano kilka stacji transformatorowych. W miejsce dotychczasowych

¹⁵¹ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2597, k. 57.

¹⁵² Arch. MŻKW, AS, sygn. 2596, k. 178, sygn. 2597, k. 101, 184.

¹⁵³ A. Müller: *Historia...*, s. 138, 153.

¹⁵⁴ ANKr, *Inwentarz akt...*, nr 73, k. 88, 146, 150.

słupów z latarniami naftowymi postawiono nowe, wysokie słupy drewniane, na których zamontowano lampy. Stanowiły je szklane klosze z żarówkami z dodatkowo zamontowanymi talerzami odbłaskowymi. Zgodnie z uchwałą Rady Miejskiej (marzec 1913 r.), po wykonaniu tych prac można było starać się o przydział prądu z elektrowni. We wrześniu jeszcze nie podjęto odpowiednich decyzji i dlatego uchwalono, aby pożyczyć od firmy „Siemens-Schuckert” maszynę dynamo i oświetlić miasto przed nadchodzącą zimą. W związku z tym podniesiono koszty z planowanych 80 000 do 100 000 koron¹⁵⁵. Tymczasowe oświetlenie działało już w grudniu. Gmina zwróciła się do Zarządu Salinarnego o zwrot kosztów za oświetlenie ulic - Krakowskiej, Krzyszkowskiej, Daniłowicza, Lwowskiej i Józefińskiej, jako że ulice te miały być oświetlone na koszt Zarządu zgodnie ze wspomnianą już decyzją Ministerstwa Skarbu z 20 XII 1907 r.¹⁵⁶ Magistrat podjął natomiast decyzję o pokryciu kosztów podłączenia domów prywatnych do sieci elektrycznej (do „zegara” znajdującego się na budynku). Zatrudnił również pracowników na stanowiska elektromontera i „elektrycznego maszynisty”. Funkcję elektromontera pełnił Jan Golczyk. Ze strony Rady Miejskiej powołano specjalną komisję zajmującą się sprawami elektryki. Przez długie lata przewodniczącym jej był dr Maurycy Horowitz. W Wieliczce zaczęło rozwijać się nowe przedsiębiorstwo miejskie, które dopiero po latach nazwano Miejskim Zakładem Elektrycznym.

POCZTA

Od 1 kwietnia 1773 r. na terenie Galicji rozpoczęto wprowadzanie systemu organizacji poczty obowiązujący w państwie austriackim. Urzędy pocztowe podzielone zostały na dwie grupy – tak zwane urzędy pocztowe „eraryalne” oraz urzędy „nieeraryalne”. Te pierwsze funkcjonowały w dużych miejscowości, a służbę pełnili urzędnicy i podurzędnicy rządowi. W drugim przypadku zakładano je w mniejszych miastach ze średnim ruchem pocztowym. Zawiadowali nimi pocztmistrze oraz ekspedyenci, przyjmowani do służby na umowę stałą („stale za dekretem”) bądź na kontrakt czasowy („za wypowiedzialnym kontraktem”). W gminach o małym ruchu pocztowym tworzone składnice pocztowe zawiadywane przez osoby prywatne, a na wsioch zatrudniano listonoszy wiejskich. W drugiej połowie XIX w. z uwagi

¹⁵⁵ ANKr, *Inwentarz akt...*, nr 73, k. 88, 185-186.

¹⁵⁶ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2598, k. 291.

na wprowadzenie usług telegraficznych, urzędy pocztowe przekształcone zostały w urzędy pocztowo-telegraficzne.

Wieliczka należała do miast, w których funkcjonował urząd pocztowy nieieraryalny. Założony został 1 VI 1773 r. Nie jest jednak wiadome, gdzie posiadał swoją siedzibę. Dostarczenie przesyłki z Krakowa do Wieliczki odbywało się konną „ekstrapocztą” i trwało pięć kwadransów¹⁵⁷. J. K. Turski w swoim przewodniku z 1868 r. pisze o istniejącym w Wieliczce urzędzie pocztowym¹⁵⁸, natomiast w Słowniku Geograficznym z 1893 r. widnieje wzmianka o istniejącym już urzędzie pocztowym i telegraficznym¹⁵⁹.

Według wspomnień F. Widomskiego¹⁶⁰, w pierwszych latach XX w. urząd pocztowy mieścił się w małej przybudówce na zapleczu budynku przy ul. A. Mickiewicza (przy samych torach kolejowych). Wejście do niego prowadziło przez mały placik. Nad drzwiami umieszczony był szyld „C.K. Urząd Pocztowy i Telegraficzny”. Raz dziennie pocztę odwożono i przywożono ze stacji kolejowej. Służył do tego jednokonny wóz pocztowy (buda obita blachą) pomalowany na żółto z czarnymi obwódkami. Do roznoszenia przesyłek zatrudnieni byli listonosze. Około 1907 r. pocztę przeniesiono do drewnianego budynku „o wspaniałej architekturze polskiej ze stylowym dwupłaskiowym dachem” przy ulicy, która otrzymała nazwę Pocztovej (później Legionów, a obecnie Puszkina). Kolejny raz siedzibę zmieniono prawdopodobnie w 1910 r. Od tej pory Urząd Pocztowy i Telegraficzny mieścił się w nowym, piętrowym murowanym budynku przy ul. Jezuickiej (obecnie Sienkiewicza)¹⁶¹. Czynny był w godzinach od 8⁰⁰ do 12⁰⁰ i od 14⁰⁰ do 18⁰⁰. Depesze i telegramy przyjmowano do 21⁰⁰.¹⁶² Poczta przetrwała w tym budynku do lat 80. XX w.

TELEGRAF

Pierwsza linia telegraficzna (telegrafu elektromagnetycznego Morse’a) powstała na ziemiach polskich w 1852 r. Połączyła wówczas stacje kolejowe Kolei Warszawsko - Wiedeńskiej, a mianowicie: Warszawę, Skierniewice, Piotrków Trybunalski, Częstochowę i Granicę (graniczną stację Maczki).

¹⁵⁷ J. Piotrowicz: *Dzieje...*, s. 36.

¹⁵⁸ J. K. Turski: *Przewodnik*, s. 13.

¹⁵⁹ *Słownik Geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*, Warszawa, 1893.

¹⁶⁰ F. Widomski: *Moje...*, Zb. Spec. MŻKW, rkps 811, v 1, s. 8, v13, s.1.

¹⁶¹ F. Widomski: *Moje...*, Zb. Spec. MŻKW, rkps 811, v 1, s. 8, v13, s.1-4.

¹⁶² F. Piestrak: *Przewodnik...*, s. 95.

Prawdopodobnie w tym samym okresie w Galicji połączenie uzyskał Wiedeń z Krakowem i Granicą. Rozbudowa i modernizacja linii telegraficznych trwała do samej pierwszej wojny światowej. Nie sposób ustalić konkretnej daty pojawienia się telegrafu w Wieliczce. Jako pierwsza niewątpliwie zainteresowała się tym sposobem przekazywania informacji salina. Mamy tego przykład w 1868 r., kiedy Zarząd Salinarny przesyła tą drogą wiadomość do Krakowa¹⁶³. Ze wzmianki pochodzącej z 1879 r. dowiadujemy się, iż Zarząd Salinarny w Bochni zwrócił się z zapytaniem, czy działający „przyrząd telegraficzny” w kopalni wielickiej zdaje egzamin i jaki jest koszt jego montażu¹⁶⁴.

W 1871 r. Inspektorat telegraficzny w Krakowie wniósł do Rady Gminy (prawdopodobnie na wniosek przedsiębiorców wielickich) oficjalną propozycję urządzenia stacji telegraficznej w Wieliczce. Rada tej propozycji nie przyjęła, uznając, że tematem tym powinni zająć się miejscy przemysłowcy. Zaproponowała osobę Kirscha Perlbergera, który w imieniu właścicieli firm z Wieliczki i pobliskiego Klasna mógłby „przedsięwziąć stosowne kroki w celu uzyskania tejże stacji”¹⁶⁵. Jednak kupcy i przedsiębiorcy wieliczcy wystosowali wspólnie podanie (marzec 1872 r.) do Rady Miejskiej, prosząc aby ta przyczyniła się do urządzenia telegrafu w mieście. Odpowiedź była dokładnie taka sama jak rok wcześniej. Ponieważ jest to w ich osobistym interesie, sami powinni udać się z tą sprawą do Inspektoratu telegraficznego w Krakowie. Ostateczna data uruchomienia tego urządzenia w mieście pozostaje do ustalenia. Fragmentaryczny przebieg trasy państwowej linii telegraficznej przebiegającej przez Wieliczkę widnieje na planie rekonstrukcji sieci telefonicznej z 1910 r.¹⁶⁶.

TELEFON

Na kolejny wynalazek związany z możliwością porozumienia się na odległość świat musiał odczekać kilkanaście lat. W 1861 r. Niemiec Johann Ph. Reis przedstawił skonstruowany przez siebie telefon elektryczny. Okazało się jednak, że można było przez niego usłyszeć muzykę, natomiast głos ludzki był mocno zniekształcony. Dopiero pojawienie się wynal-

¹⁶³ Arch. MŻKW, AS, sygn. 1842, k. 161.

¹⁶⁴ Arch. MŻKW, AS, sygn. 1901, k. 346.

¹⁶⁵ ANKr, *Inwentarz akt...*, nr 65, k. 329.

¹⁶⁶ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2597, k. 825.

azku amerykańskiego fizyka (nauczyciela głuchoniemych) Alexandra Grahama Bella dało szansę na rozmowę na odległość. W marcu 1876 r. Bell opatentował swój wynalazek. Był to telefon, którego działanie oparte zostało na mikrofonie elektromagnetycznym, przetwarzającym głos w sygnał elektryczny i odwrotnie. Wynalazek ten bardzo szybko został upowszechniony. Na ziemię polskie dotarł w niespełna pięć lat. Pierwsze aparaty telefoniczne pojawiły się w Warszawie w 1881 r. Powstały tzw. połączenia bezpośrednie, czyli aparat-linia-aparat, a rok później działała już sieć miejska obsługiwana przez centralę ręczną. Po trzech latach (1884 r.) łączność telefoniczną uzyskał Kraków. Pierwszy spis abonentów krakowskich opublikowano w Kalendarzu Czecha z 1893 r. Centrala krakowska była główną centralą, po lwowskiej, w zaborze austriackim. W 1909 r. obsługiwała siedmiuset odbiorców.

Wręcz niewiarygodnym okazuje się, iż po roku od uzyskaniu patentu przez G. Bella, telefon trafił do saliny wielickiej (1877 r.). Zarząd Salinarny zakupił w wiedeńskiej firmie Ph. Thorsch dwa aparaty telefoniczne oraz 140 m kabla¹⁶⁷. Nie jest wiadomo gdzie konkretnie zainstalowano to połączenie. W 1891 r. Krajowa Dyrekcja Skarbu zezwoliła na telefoniczne połączenie Zamku Żupnego z szybami *Cesarzowej Elżbiety* oraz *Arcyksięcia Rudolfa* (rozporządzenie z 8 III 1891r.).¹⁶⁸ Telefon „puszczono w ruch” na początku września 1891 r.¹⁶⁹ Jednocześnie zwrócono uwagę, że w przyszłości należałoby również dokonać połączenia z najbardziej odległym szybem *Cesarza Józefa II*. W listopadzie 1892 r. z prośbą o „urządzenie telefonu” w swojej siedzibie zwrócił się Urząd Sprzedaży Soli (Turówka). Motywował to koniecznością szybkiego załatwiania spraw urzędowych z samym zarządem, jak i kontaktem z szybami *Cesarzowej Elżbiety* i *Franciszka Józefa I* w czasie tzw. porekt, czyli załadunku soli¹⁷⁰. Do prośby tej prawdopodobnie nie przychylono się. W 1896 r. powróciła natomiast sprawa przedłużenia linii telefonicznej do szybu *Cesarza Józefa II*, w którym trwały końcowe prace związane z budową parowego młyna solnego. Uznano to za odpowiedni moment do instalacji telefonu. Obliczono, że koszty tej inwestycji wyniosą około 200 zł r. i będą pokryte z rubryki „zakupno i utrzymanie mobiliów”. Kabel zasilający nową stację w szybie miał stanowić osobne odgałęzienie linii telefonicznej biegnącej z centrali głównej do szybu *Cesarzowej Elżbiety*. Połączenia miały odbywać się za pośrednictwem wspomnianej centrali głównej w Zamku

¹⁶⁷ Ł. Walczy: *Zabezpieczenie wyrobisk i bezpieczeństwo pracy w kopalni wielickiej w okresie zaboru austriackiego*, „SMDŻ”, t. XXIV, 2005, s. 120.

¹⁶⁸ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2319, k. 538.

¹⁶⁹ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2315, k. 458.

¹⁷⁰ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2315, k. 460.

Żupnym. Krajowa Dyrekcja Skarbu wydając zezwolenie na instalację poleciła, aby wykonanie robót zlecić jednej z renomowanych firm krajowych¹⁷¹.

W tym samym okresie (1896 r.) Wydział Rady Powiatowej w Wielicze zwrócił się do Dyrekcji Poczty i Telegrafów dla Galicji z propozycją urządzenia połączenia telefonicznego między Wieliczką, Klasnem i Krakowem. W odpowiedzi Dyrekcja przedstawiła dwa warianty realizacji tego połączenia¹⁷².

Wariant 1 – urządzenie (na koszt Skarbu Pocztowego) telefonicznej mównicy publicznej w Urzędzie pocztowo-telegraficznym w Wielicze, posiadającej bezpośrednie połączenie z centralą w Krakowie. Każdy klient mógłby za odpowiednią opłatą przez trzy minuty prowadzić rozmowę z wybranym abonentem telefonicznym w Krakowie. Wariant 2 – urządzenie państwowej sieci telefonicznej z centralą w Urzędzie pocztowo-telegraficznym, mającą bezpośrednie połączenie poprzez linię międzymiastową z centralą krakowską. Indywidualny odbiorca otrzyma stację telefoniczną, za którą będzie opłacał roczny abonament w wysokości 50 złr. Dodatkowo płatne będzie doprowadzenie kabla z centrali głównej. Za każde 100 metrów bieżących odpłatność wyniesie 10 złr. (nie mniej niż 50 złr). Rozmowy w obrębie Wieliczki będą bezpłatne, natomiast na te z Krakowem będzie ustalona odpowiednia taksa (przez Ministerstwo Handlu). Przesyłanie telefoniczne telegramu ma kosztować dodatkowo 5 złr. Za urządzenie międzymiastowej linii telefonicznej koszty ma ponieść Skarb Pocztowy, natomiast w samej Wielicze poszczególni abonenci. W styczniu 1897 r. Rada Miejska, po zapoznaniu się z warunkami przedstawionymi przez Dyrekcję Poczty i Telegrafów dla Galicji, uznała, że „w zasadzie należy przystąpić do Związku telefonicznego i urządzić stację w Wielicze”. Odpowiednie decyzje zapadły dopiero po roku. Rada uchwaliła wówczas, że należy przystąpić do tego związku, złożyć odpowiednią „deklarację należycie ostemplowaną” i ponieść przypadającą na miasto część kosztów budowy¹⁷³. Umowę z Dyrekcją Poczty i Telegrafów podpisano w 1903 r., a sieć telefoniczna była gotowa po dwóch latach. W 1907 r. zaistniała konieczność rozszerzenia jej, z uwagi na urządzenie stacji telefonicznych w Krajowym biurze sprzedaży soli oraz Zarządzie krajowym młyna solnego¹⁷⁴.

Z propozycją przystąpienie do międzymiastowej sieci telefonicznej zwróceno się również do Zarządu Salinarnego. Odpowiedź była jednoznaczna: salina od paru lat posiada własny telefon, który dla potrzeb kopalni w zupeł-

¹⁷¹ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2319, k. 537-54, sygn. 2320, k. 866.

¹⁷² Arch. MŻKW, AS, sygn. 2319, k. 534.

¹⁷³ ANKr, *Inwentarz akt...*, nr 71, k. 70, 151; Arch. MŻKW, AS, sygn. 2321, k. 711.

¹⁷⁴ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2592, k. 2-3, 411- 412.

ności jej wystarcza¹⁷⁵. Jednak i ta sieć wymagała rozbudowy. Doszło do niej w 1900 r.

Rozporządzeniem Krajowej Dyrekcji Skarbu we Lwowie (25 IV) nakazano by nową stację centralną zaprojektować na 20 linii. Przeznaczono na ten cel 4 700 koron. Według projektu do centrali głównej miało być podłączonych osiemnaście stacji. W pierwszym kolejności stacje zainstalowano w: szybach - *Arcyksięcia Rudolfa*, *Cesarzowej Elżbiety*, *Cesarza Franciszka Józefa I*, *Cesarza Józefa II*, biurach - radcy, starszego radcy, inżynierii, Gór Wschodnich, zarządu materiałów oraz w kuźni, magazynie materiałów, centralnej stacji elektrycznej, stajniach (pałac Konopków) oraz Urzędzie Sprzedaży Soli na Turówce. W styczniu 1901 r. zezwolono na założenie telefonu w biurze fizyka salinarnego oraz na poziomie III i IV w szybie *Arcyksięcia Rudolfa*, zgodnie z wspomnianym wcześniej rozporządzeniem Krajowej Dyrekcji Skarbu z 25 IV 1900 r. Tak więc z planowanych 18 połączeń, zrealizowano tylko 16 (w sferze planów pozostał telefon w szybie *Górsko* oraz centralnej stacji telefonicznej)¹⁷⁶. W maju 1908 r. wykonano połączenie z lokalem ordynacyjnym drugiego lekarza salinarnego¹⁷⁷. Dokładnie rok później przystąpiono do kolejnej rozbudowy „prywatnej salinarnej sieci telefonicznej”, która uzyskała „jedną telefoniczną stację centralną i 30 stacji bocznych”. Tym razem telefony zainstalowano w mieszkaniach prywatnych urzędników salinarnych. Otrzymali je: zastępca naczelnika, kierownicy oddziałów: Gór Wschodnich, Gór Zachodnich, zarządu materiałów, budowli i maszyn oraz „drudzy urzędnicy”, czyli zarządcy Gór Wschodnich i Zachodnich. Urządzenie telefonów w innych mieszkaniach przewidziano na lata późniejsze. Połączenie uzyskały również Łazienki Salinarne w parku *Cesarzowej Elżbiety*. Jako odrębną, ale również „prywatną salinarną linię telefoniczną” wykonano na trasie kolejki linowej, łącząc Psią Górkę z szybikiem *Steinhauser*, stacją kątową oraz stacją końcową. Wszystkie telefony („model państwowy”) jakie zainstalowano w poszczególnych domach i obiektach zamówiono w firmie A.E.G Union z Krakowa. Po oddaniu do użytku ujęcia wody w Biezanowie zaistniała konieczność połączenia telefonicznego między biurem Zarządu Salinarnego, stacją pomp w Biezanowie oraz zbiornikiem wody. Instalacje wykonano w 1913 r. kosztem 3 800 koron¹⁷⁸.

W 1910 r. Magistrat wielicki rozpoczął starania o przyłączenie wielickiej

¹⁷⁵ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2319, k. 533.

¹⁷⁶ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2586, k. 298, sygn. 2323, k.56, III (karta zawiera „Instrukcję używania telefonów ck. Zarządu Salinarnego w Wieliczce” i wykaz czternastu stacji telefonicznych), patrz aneks nr III.

¹⁷⁷ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2593, k. 697.

¹⁷⁸ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2598, k. 852, 862, sygn. 2929, k. 424.

sieci telefonicznej do Krakowa¹⁷⁹. Ministerstwo Handlu wyraziło na to zgodę w lutym 1912 r. Zezwolenie dotyczyło „wybudowania osobnej linii telefonicznej pomiędzy Krakowem a Wieliczką dla wyłącznego użytku Krakowa i Wieliczki w ten sposób, że sieć telefoniczna w Wieliczce uchodzić będzie za część składową sieci telefonicznej w Krakowie skutkiem czego rozmowy pomiędzy miastami uchodzić będą za lokalne i nie będą podlegały żadnej opłacie poza abonamentem rocznym”¹⁸⁰. Abonament ustalono w wysokości 145 koron od osób prywatnych oraz 175 od przemysłowców. Ponadto każdy użytkownik sieci winien był wnieść odpowiedni „datek” na poczet kosztów instalacji (łącznie 3 400 koron). Budowę przewidziano na 10 dni „przy sprzyjających warunkach atmosferycznych”. Do centrali krakowskiej (należącej do IV grupy sieci telefonicznych) przyłączyła się również telefoniczna sieć salinarna, co miało miejsce 13 VII 1912 r. Stację salinarną nr 1 uznano za stację zakładową i zaliczono do klasy taryfowej C IV¹⁸¹. Przyznano jednocześnie upust w wysokości 50% i tym samym odpłatność wynosiła 85 koron rocznie. Na początku 1914 r. uległa zmianie kwalifikacja sieci krakowskiej z grypy IV do III, co spowodowało również zmianę w wysokości opłat. Od 1 stycznia 1914 r. za stację telefoniczną nr 1 Zarządu Salinarnego płacono, po uwzględnieniu 50 % upustu, 100 koron rocznie¹⁸².

ZAKOŃCZENIE

Jak można ocenić 146 lat, w czasie których Wieliczka znajdowała się w niewoli austriackiej? Czy był to czas stagnacji, czy okres rozkwitu i postępu?

Czy przemiany jakie nastąpiły w infrastrukturze Wieliczki możemy uznać za znaczące? Czy zaspokoili potrzeby i wpłynęły na rozwój miasta i wreszcie, czy poprawiły warunki życia samych mieszkańców? Wydaje się, że w dużej mierze tak, choć następowały bardzo powoli i jak się okazuje, niektóre z zamierzonych inwestycji, nie do końca zostały zrealizowane. Infrastruktura drogowa była mocno zaniedbana. Drogi powiatowe, gminne i te w obrębie samego miasta znajdowały się w opłakanym stanie, co niewątpliwie miało negatywny wpływ na transport. Ogromne znaczenie przyniosło uruchomienie w 1857 r. odcinka linii kolejowej Biezanów – Wieliczka oraz cztery lata

¹⁷⁹ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2595, k. 71.

¹⁸⁰ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2597, k. 797.

¹⁸¹ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2597, k. 808.

¹⁸² Arch. MŻKW, AS, sygn. 2599, k. 631.

później tzw. naziemnej kolei salinarnej. Z jednej strony miasto uzyskało dogodne połączenie z Krakowem, co przełożyło się na zwiększoną liczbę turystów odwiedzających kopalnię, z drugiej, kolej stała się głównym środkiem transportu soli do Królestwa Kongresowego oraz innych materiałów i produktów przeznaczonych na potrzeby miasta i kopalni.

Brak wody nie ułatwiał życia mieszkańcom. Wprawdzie budowa rurociągu (1803 r.) doprowadzającego wodę ze stawów lednickich była niebywałym osiągnięciem, to jednak nie była w stanie zaspokoić potrzeb mieszkańców, nie mówiąc o salinie. Z problemem tym nie potrafiiono uporać się przez ponad 100 lat. Szczęśliwie udało się sprowadzić zdrową, czystą wodę, nadającą się do spożycia dopiero w 1911 r. Dużo gorzej przedstawiała się sprawa odprowadzania nieczystości płynnych. Skanalizowane zostały głównie obiekty kopalniane i częściowo centrum miasta. Na kompleksową kanalizację Wieliczka musiała czekać do lat 30. XX w.

Nie najlepiej przedstawiało się również oświetlenie. Ulice i place miejskie pierwotnie oświetlane były lampami olejowymi, które w latach 60. XIX w. zastąpiono naftowymi. Od 1846 r., kiedy to Dyrekcja Salinarna zgodziła się na współudział w kosztach oświetlenia miasta, rokrocznie wzrastała ilość lamp znajdujących się na ulicach. Jednak 78 szt. latarni ulicznych (1879 r.), nie licząc tych oświetlających obiekty salinarne, było kroplą w morzu potrzeb, nawet dla tak niewielkiego miasteczka, jakim była Wieliczka. Do I wojny miasto tonęło w ciemnościach. Sytuacji nie poprawiło wprowadzenie elektryczności, gdyż jak wiadomo w 1886 r. światło rozbłysło jedynie w szybie *Cesarzowej Elżbiety*, a energia pochodząca z „centralnej stacji oświetlenia elektrycznego” (1900 r.) wykorzystana została do oświetlenia tylko i wyłącznie budynków salinarnych. Dopiero wybudowana w 1912 r. elektrownia salinarna stworzyła możliwość oświetlenia całego miasta. W pierwszej kolejności były to ulice i budynki użyteczności publicznej, a dopiero nadwyżka prądu mogła być odpłatnie przekazana odbiorcom prywatnym.

W drugiej połowie XIX w. do Wieliczki zawitały dwa wynalazki związane z możliwością porozumienia się na odległość, a mianowicie telegraf i telefon. W obu przypadkach stało się to z inicjatywy Zarządu Salinarnego. Salinarna linia telefoniczna działała w kopalni już od 1891 r. Bardziej oporna na ten wynalazek okazała się Rada Miejska Wieliczki, która zdecydowała się na przyłączenie do międzymiastowej sieci telefonicznej dopiero w 1903 r. Ostatecznie sieć była gotowa w 1905 r.

Nie ulega wątpliwości, że choć można mieć wiele zastrzeżeń do poziomu infrastrukturalnego Wieliczki, opieszałości w jego rozwoju, wielu niedociągnięć i braków, to jednak musimy zdać sobie sprawę, że na bazie

też infrastruktury Wieliczka funkcjonuje do dnia dzisiejszego. Wodociąg z Bieżanowa stanowi dalej podstawę zaopatrzenia miasta w wodę (mimo zakupu wody z wodociągu Raba), a więc funkcjonuje już ponad 100 lat. Również kolektor miejski służy miastu do dnia dzisiejszego. Dopiero w ostatnich latach udało się doprowadzić do rozpoczęcia realizacji projektu dotyczącego kompleksowej kanalizacji miasta i gminy oraz budowy oczyszczalni ścieków. Przyjmuje się, że kanalizacja obejmie 73% wszystkich mieszkańców gminy Wieliczka. Próby czasu nie wytrzymała elektrownia salinarna, która nie była w stanie zaopatrzyć miasta w odpowiednią ilość prądu. Problem ten rozwiązano przez przyłączenie Wieliczki do magistrali krakowskiej. W 1927 r. została zelektryfikowana linia kolejowa Kraków-Wieliczka, w związku z czym rozpoczął kursować pociąg motorowy, którego końcową stację zlokalizowano w Rynku Dolnym. W przypadku infrastruktury drogowej zasadniczy wpływ na jej poprawę miało wybudowanie północnej obwodnicy Wieliczki w 1975 r.

ANEKS

I. Instrukcja dotycząca sadzenia drzew przy drogach:

Drzewka powinny posiadać wysokość 6 - 8 stóp i minimum 2 - 3 cali grubości;

- należy je sadzić w odległości dziesięciu sążni, jeden od drugiego i 1,5 stopy od rowu przy drodze;
- każda sadzonka ma być przymocowana w dwóch miejscach do wbitego przy niej kołka o grubości 3 - 4 cale i wysokości 7 stóp;
- drzewka w pobliżu domostw i pastwisk dodatkowo muszą być zabezpieczone koszem ochronnym z cierni lub uplecionym z wikliny lub leszczyny;
- wskazane jest aby do obsadzania używać drzew owocowych, a w przypadku ich braku jarzębiny, lipy, olszyny, klonu górnego lub kolczastego, jesionu i brzozy a w najgorszym wypadku topoli i wierzyby. Topola jest niewskazana z uwagi na fakt, iż niszczy przyległy do niej grunt, a w jej liściach chętnie gnieźdzą się gąsienice¹⁸³.

II. „Regulamin dla trudniących się furmanką” (1880 r.)

¹⁸³ Arch. MŻKW, AS, sygn. 1898, k. 35, sygn. 2103, k. 1.

§ 1. Do furmanki nie wolno używać konia, który razi kalectwem lub wychudłością. Uprząż ma być rzemienna, a postronki być silne, całe, niestarzone i odpowiadać ciężarowi wózka.

§ 2. Wózek ma być mocny i zaopatrzony w hamowidło i siedzenie wygodnie urządzone, stopnie albo drążki mają być po obu stronach wózka bezpiecznie i dobrze przymocowane, półkoszki całe niepodziurawione.

§ 3. Ponieważ woźnica jest odpowiedzialny za wszelkie wykroczenia policyjne, tudzież szkody pasażerowi wyrządzone, dlatego zabrania się ażeby niedorostki i ułomni powozili. Woźnice winni zachowywać się przyzwoicie z pasażerami jak pomiędzy sobą.

§ 4. Furmani, którzy odwożą pasażerów z kolei lub do stacji kolejowej, mają się na dworcu kolejowym, nie zajeżdżając jeden drugiemu drogi, w takim się ustawiać porządku, ażeby komunikacja nie była tamowaną lub utrudnioną i ażeby dojazd innych powozów pasażerskich był otwarty.

W mieście przeznacza się dla furmanek plac w Dolnym Rynku obok balasów szybu Franciszka Józefa poza studnią, który zajmować mają w równej linii, jeden przy drugim i tak aby koń z dyszlem prostopadłe do ulicy byli obrócen. Na innych placach i drogach nie wolno stawać z końmi.

Miejscowi furmani wolni są od opłaty placowej, od zamiejscowych zaś ma się pobierać placowe miesięcznie z góry po 50 centów.

§ 5. Nie wolno koni paść na ziemi i dlatego każdy furman ma mieć kobiałkę na paszę i putnię na wodę – pasza dawana na ziemi jest dla niego niezdrową i szkodliwą.

§ 6. Brutalne, gorszące obchodzenie się z końmi jest wzbronione. Wzbronione jest też prędkie jeżdżenie po ulicach jak też wymijanie się, trzaskanie batami i nawoływanie gości do wsiadania.

§ 7. Trudniący się furmanką winni stosować się do polecenia i wezwania policji miejscowej zwłaszcza w czasie zwiedzania kopalni i innych zjazdów publicznych.

§ 8. W czasie pożaru winien furman na żądanie władzy lub straży dostarczyć natychmiast swojego konia. Jeśli ktoś tego nie zrobi albo odjedzie z placu, straci prawo do bezpłatnego używania placu gminnego i będzie pociągnięty do odpowiedzialności. Inni dostaną nagrodę pieniężną.

§ 9. Furman powinien za opłatą 40 centów kupić od policji dwie tabliczki z numerem, które po prawej i po lewej stronie wozu ma przymocować.

§ 10. Wykroczenia będą karane grzywną od 50 centów do 5 złotych lub aresztem na 48 godzin¹⁸⁴.

¹⁸⁴ ANKr, *Inwentarz akt...*, nr 67, k. 331, nr 68, k. 377, nr 72, k. 23.

III. Instrukcja używania telefonów ck. Zarządu Salinarnego w Wieliczce.

„Stacya chcąc znieść się telefonicznie z drugą stacyą zażądać musi przede wszystkim od stacyi centralnej, aby ją z tą stacyą połączyła. W tym celu przystępuje do aparatu i nie ruszając zawieszonych na nim słuchawek, obraca szybko i jednym ciągiem 2 razy korbą induktora i oczekuje sygnału zwrotnego stacyi centralnej, Po otrzymaniu sygnału zwrotnego odejmuje słuchawki z aparatu, przykłada je do uszu i mówi: „Halo, tu Nr. X, czy tam stacya centralna?”. Stacya centralna odpowie „Tu stacya centralna, proszę!”.

Po otrzymaniu tej odpowiedzi żąda stacya połączenia z tą stacyą, z którą zamierza rozmawiać. Ze względu na szybkość manipulacji pożądanem jest przytem, aby nie wymieniano nazwy, lecz tylko Nr. stacyi, z którą ma być uskutecznione połączenie. Stacyi np. Nr. 7 żądającej połączenia np. z Nr. 10 odpowie stacya centralna krótko: „10 jest zajęty lub 10 otwarty”.

W razie otrzymania odpowiedzi, że Nr 10 jest zajęty, tj. rozmawia z inną stacyą, musi stacya Nr. 7 poczekać pewien czas a następnie powtórzyć to żądanie. Jeżeli jednak odpowiedź stacyi centralnej brzmi: „10 otwarty”, co ma oznaczać, że stacya Nr. 10 nie rozmawia w tej chwili z nikim i będzie natychmiast połączoną, natenczas zawiesi stacya Nr. 7 obie słuchawki na haczkach, na których zwykle wiszą i po upływie kilku sekund pokręci znowu korbą induktora w powyższy sposób. Tym razem da się słyszeć dany sygnał już w stacyi Nr. 10 i ta ma odpowiedzieć sygnałem zwrotnym.

Dopiero teraz zdejmuje się słuchawki w stacyi Nr. 7 i 10 z aparatów, przykłada się je do uszu i prowadzi rozmowę w zwykły towarzyski sposób, a kończy się ja słowem „Koniec”, poczem zawiesza się słuchawki na powrót na haczki.

Jeżeli rozmowa ma być wpisana do książki, należy zaraz z początku powiedzieć „pisać”.

Po upływie 2 do 3 sekund dzwoni stacya wzywająca a zatem Nr. 7 obrotem korby induktora po trzykroć w krótkich przestankach i daje w ten sposób znak stacyi centralnej, że ukończono rozmowę z Nr. 10.

Dla dokładności i wyrazistości należy mówić spokojnie, głosem zwyczajnym, bez natężenia, skierować usta ku środkowi otworu (lejka) mikrofonu i mówić z oddalenia, około 30 centymetrów i więcej.

Ważne polecenia, rozkazy lub też zawiadomienia należy w książce zapisać wypełniając wszystkie rubryki¹⁸⁵.

¹⁸⁵ Arch. MŻKW, AS, sygn. 2323, k.56.

D. Krzysztofek

INFRASTRUCTURE OF WIELICZKA BETWEEN 1772 AND 1918

Abstract

This study is devoted to the broadly-understood technical infrastructure and analysis of development of its individual areas which exerted significant impact on the proper functioning and development of Wieliczka during the times of the Austrian partition. The following issues are discussed in the study: transport infrastructure, both road and train, provision of the city and the mine with water (water supply system from the Lednice ponds of 1803, water supply systems from ponds: na Grabówkach, Syberia, from the Park of Empress Elizabeth, supplying water to the mining shafts and providing potable water from Biezanów), discharge of sewage, lighting (starting with oil lamps, through kerosene and gas lamps and ending with electric lights) and communication, i.e. the beginnings of the telegraph and telephone. Some of these discoveries are still used in Wieliczka, e.g. the potable water pipeline from Biezanów and the main collector discharging sewage from the city. The saltworks power plant did not stand the test of time. The developing town was forced to get connected to the electric main of the city of Cracow. Transport infrastructure was significantly modernized and improved. Railway was electrified and roads were rebuilt.
