

Wokół dróg
żelaznych

ŚLADAMI CIUCHCI

w 100-lecie
uruchomienia
odcinka
Wawer-Karczew





**Wokół dróg
żelaznych
ŚLADAMI
CIUCHCI
w 100-lecie
uruchomienia
odcinka
Wawer-Karczew**



Wokół 1020W

1813043

2LADAMI

CIUCHCI

W-100-1219

archonimicis

u d e i n k a

WAWBY-KATZEW



Koleją Nadwiślańską na wilegiaturę

Jak podaje „Słownik Języka Polskiego” autorstwa Witolda Doroszewskiego, termin „wilegiatura”, dziś już nieużywany i zapomniany, oznaczał „pobyty na wsi, na świeżym powietrzu dla odpoczynku; miejsce takiego pobytu, letnie mieszkanie, letnisko”. Termin ten, wywodzący się z języka włoskiego, w Polsce pojawia się w drugiej połowie XVIII w. w kręgach magnaterii warszawskiej. Na przełomie XVIII i XIX w. nurty literackie, głównie sentymentalizm a po nim romantyzm, zwróciły uwagę na duchowe wartości tkwiące w przyrodzie i środowisku naturalnym. U wrót Warszawy pojawił się wówczas szereg rezydencji magnackich służących wypoczynkowi na łonie przyrody, m.in.: zmodernizowany Otwock Wielki Bielińskich, Wiązowna Urszuli i Marii ks. Lubomirskich oraz znacznie skromniejsze Sobienie Szlacheckie Jezierskich. Na lewym brzegu Wisły: Mokotów Elżbiety ks. Lubomirskiej, Ujazdów i Łazienki Królewskie Stanisława Augusta Poniatowskiego, Rozkosz (dziś Ursynów) Józefa de Maisonneuve czy Bazantarnię (dziś Natolin) Augusta ks. Czartoryskiego.

Od połowy XIX w. Warszawa była ważnym węzłem komunikacji kolejowej o kapitalnym znaczeniu gospodarczym, militarnym i pasażerskim. W latach 1845-1867 wybudowano Kolej Warszawsko-Wiedeńską, Warszawsko-Petersburską i Terespołą.

W 1877 r. uruchomiono Kolej Nadwiślańską. Jej tory prowadzące od Mławy przez Warszawę do Kowla miały łącznie 475,5 km długości. Dla ułatwienia przewozu ludzi i ładunków Koleją Warszawsko-Wiedeńską wybudowano stację Warszawa Czyste (dziś Zachodnia). Uruchomiono w stolicy Kolej Obwodową z mostem przez Wisłę przy Cytadeli z nową stacją Warszawa Kowelska (dziś Gdańska).

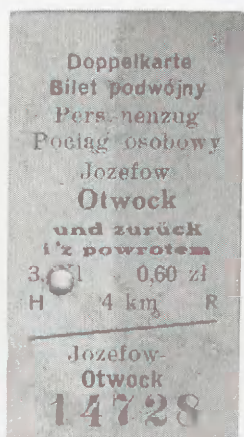
Już na początku 1874 roku w Petersburgu został zatwierdzony plan budowy nowej linii kolejowej, która miała charakter strategiczny i militarny, gdyż obsługiwała twierdze w Modlinie, Warszawie i Dęblinie. O koncesję na jej budowę toczyła się ostra rywalizacja. Wygrał ją warszawski bankier baron Leopold Kronenberg. W celu realizacji linii kolejowej powołano Towarzystwo Drogi Żelaznej Nadwiślańskiej z siedzibą zarządu w Petersburgu, a biurem w Warszawie. Budowę rozpoczęto pod koniec 1874 roku. W szczytowym okresie zatrudniano przy niej ok. 25 tys. robotników, pracujących po 12 godzin dziennie. Dobra organizacja i liczna armia robotników pozwoliły na ukończenie inwestycji w rekordowym tempie trzech lat. W tym czasie wybudowano nasypy, przekopy, wzniesiono 189 mostów i przepustów, a także pawilony dworcowe. Na uwagę zasługiwały dwie przeprawy mostowe nowej linii – w Warszawie pod Cytadelą na Wiśle i w Modlinie na Narwi – funkcjonujące do dziś. Prace budowlane zakończono 24 lipca 1877 roku. Linia uruchomiona została 29 lipca tegoż roku. W ramach tej inwestycji wykonano również odgałęzienia z Dębina do Łukowa. W 1899 roku oddano do użytku wojskową bocznice kolejową Legionowo-Wieliszew-Zegrze o długości 8 km. Linia została zbudowana zgodnie z normami



rosyjskimi jako szerokotorowa o rozstawie szyn 1524 mm. Pierwotny rozkład jazdy przewidywał, że osobowe pociągi pasażerskie będą poruszały się z prędkością 35 wiorst na godzinę, czyli ok. 37 km/h, a składy towarowe 30 wiorst (ok. 32 km/h).

Trasa Kolei Nadwiślańskiej na odcinku południowym przebiegała przez tereny należące kiedyś do latyfundiów: Potockich z Wilanowa (Wawer i Pilawa), Przeździeckich (Borków, Stara Miłosna), Lubomirskiej (Wiązowna), Bielińskich-Kurtzów (Otwock Wielki), Dobrzynieckich, Mikuliczów (Wawrzyńców, Glinianka), Zamoyskich (Kołbiel, Stara Wieś), Polańkiewiczów-Radzińskich (Radzin, Celestynów).

Ruch pasażerski i towarowy na południowo-wschodnim odcinku linii, jak już napisano, rozpoczął się 29 sierpnia 1877 r. Ceny biletów kształtowały się następująco: I klasa – 4 ruble i 89 kopiejek, II kl – 3 rb 67 kop. III kl – 2 rb 4 kop. Początkowo na całej linii było zaledwie kilka dworców z kasami biletowymi: Praga klasy I, Otwock kl. IV, Pilawa kl. III, Sobolew kl. IV, Iwanogród (Dęblin) kl. III, Nowa Aleksandria (Puławy) kl. IV, Miłocin kl. IV, Lublin kl. III. Pierwszy, drewniany dworzec kolejowy w Otwocku Stacyjnym wybudowano po zachodniej stronie torów.



Do wybuchu I wojny światowej Kolej Nadwiślańska, jako carska linia strategiczna, posiadała niewielką liczbę stacji i przystanków dla ruchu pasażerskiego, w sumie 24 stacje od I do IV kategorii, w pewnym oddaleniu od centrów dużych miast, zwykle w pobliżu ważniejszych szlaków ruchu kołowego. Lokalizacje nowych stacji były dogłębnie przeanalizowane przez carskich sztabowców. Na przykład towarowa stacja „Wawer” była bazą przeładunkową dla logistycznego zaplecza fortów w Wawrze i Kawęczynie. Przystanek Otwock ułatwiał komunikację z wiślaną przeprawą pod Karczewem, traktem Napoleońskim i szosą lubelską.

Na podwarszawskim odcinku było ich zaledwie cztery: w Wawrze, Otwocku Stacyjnym, od 1893 r. w Celestynowie i od 1897 r. w Willach Falenickich. Budynki dworcowe wykonane były z drewna sosnowego i starannie oszalowane ozdobnymi deskami w typowej wówczas dla Rosji architekturze kolejowej. Stacja w Willach Falenica powstała dzięki protekcji inż. komunikacji Jakuba Hannemana, właściciela przeznaczonych do parcelacji gruntów wokół Błot i Falenicy.

Uruchomienie rozkładowego ruchu kolejowego stało się zacznym osadnictwa wzdłuż linii, stwarzało ludności stolicy większe możliwości wyjazdu z Warszawy w celach wypoczynkowych. Było też wyznacznikiem terytorialnym zasięgu wilegiatury. Dotychczas krajobraz oglądany z okien pociągu wyglądał tak, jak opisał go Cezary Jellenty: „Jadąc koleją z Warszawy do Dęblina, widziało się po obu stronach plantu lite ściany lasu i żadnych osiedli, ni chałup ni domostw”. Rozwój komunikacji w dzie-

wicznych terenach i pojawienie się kategorii czasu wolnego przyczyniły się do upowszechnienia modelu wypoczynku poza miastem. „W okolicach tych pochopnie także osiedlę się mieszkańcy Warszawy na letnich mieszkaniach. Horyzont im ulubionych miejscowości rozszerzyło znacznie nawiązanie sieci dróg żelaznych” – pisał w 1879 r. Wiktor Gomulicki.

W trakcie pierwszych lat eksploatacji Kolei Nadwiślańskiej okazało się, że nie spełnia ona nadziei podróżnych i oczekiwań właścicieli nie tylko pod względem ekonomicznym. Ruch pasażerski na tej linii, wbrew założeniom projektantów, okazał się zbyt duży. Potwierdzają to doniesienia prasowe. Redaktor „Kuriera Warszawskiego” pisał o skandalicznych warunkach podróżowania na linii Otwock-Warszawa. Temat ten zresztą długo nie schodził z łamów gazet.

„Dookoła wagonów, na dachach, wszędzie widać głowy, ręce, nogi ludzkie. Taki wagon podobny, no zgadnijcie państwo, do czego? Do magnesu, jak się do niego przylepią opiłki, to magnes je trzyma. Ale jak ich jest za wiele, to zaczynają odpadać, jak to w tych dniach odpadł sklepikarz z Radomia i jakiś młody chłopak. Obu pociąg przejechał na śmierć”.

Zarząd kolei pragnąc temu zaradzić, wpadł na prosty acz skuteczny pomysł sprzedaży biletów tylko połowie letników, a innym mówił: „Do widzenia!”. Nie znalazło to szerszego zastosowania w praktyce, ani nie poprawiło komfortu warunków przejazdu na odcinku podmiejskim, a więc najbardziej zatłoczonym. Dlatego zaproponowano inne, wielce osobliwe rozwiązanie: wprowadzenie pociągów tranzytowych zatrzymujących się tylko w Otwocku. Przed każdym i za każdym takim pociągiem miały być zgrupowane pociągi podmiejskie, zatrzymujące się na każdej stacji. To też nie zdało egzaminu.

Pomimo tych zastrzeżeń, wychodząc naprzeciw letniskowym wyjazdom Warszawian, zarządy linii kolejowych starannie przygotowywały się do sezonu wypoczynkowego. Pasażerowie udający się do miejscowości letniskowych mieli do dyspozycji specjalne połączenia, taryfy, abonamenty. Na początku maja wprowadzano letnie rozkłady jazdy, specjalne pociągi spacerowe i 30-50% ulgi promocyjne. Mimo tego poziom usług wciąż pozostawiał wiele do życzenia. Utyskiwano głównie na złe rozplanowanie rozkładów jazdy, opóźnienia, arogancję personelu. Przede wszystkim jednak na niedostateczną liczbę pociągów i nadmierny tłok w przedziałach. Krytykowano też opieszałość służb kolejowych przy zwalczaniu handlu naręcznego, zebranine i natarczywą muzykę wagonowych grajków.

Pomimo słów krytyki i nieskończonych inwestycji kolej szerokotorowa do 1914 r. zajmowała pierwszoplanową rolę w obsłudze sezonowego ruchu wypoczynkowego. Podróże koleją, rekreacja na łonie natury, kuracje u wód i tzw. kąpiele powietrzne spopularyzowane w XIX w., stały się zjawiskiem na tyle masowym i znaczącym, że zaczęto je traktować jako trwałe, niezbędny składnik codziennego życia. Pod koniec XIX w. wilegiatura, początkowo bardzo elitarna, stała się udziałem średniozamożnych grup społecznych.

Nowo otworzony pierwszorzędny
PENSJONAT
„Stylowy”
WŁAŚC. ZYNGER
OTWOCK, ul. Mickiewicza 5
Urządzony według ostatnich wymagań
hygieny i wygody

Obcowanie z naturą w modnej miejscowości, leżącej przy linii kolejowej, nie tylko pozwalało korzystać z walorów zdrowotnych, lecz także było traktowane jako wyznacznik zajmowanej pozycji społecznej.

Potrzeby cywilizacyjne XX w., a zwłaszcza upaństwowienie Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, wymusiły na władzach rosyjskich szereg działań zmierzających do usprawnienia komunikacji na linii wschód-zachód. Do budowy i eksploatacji nowych urządzeń przewidywano utworzenie niezależnego towarzystwa akcyjnego.

Projekt przebudowy warszawskiego węzła kolejowego został przedstawiony Ministerstwu Komunikacji Rosji w 1901 r. Autorzy projektu, inżynierowie Stefan Zieliński i Stanisław Rohn, proponowali, m.in. w celu usprawnienia komunikacji, przesunięcie trasy nadwiślańskiej, petersburskiej i terespolskiej poza istniejące dworce praskie i połączenie ich w jedną, centralną linię.

Podczas działań wojennych dworce oraz inne budowle i urządzenia stacyjne węzła warszawskiego uległy poważnym zniszczeniom. Odbudowa kolei i jej połączeń według jednolitego europejskiego toru normalnego (1435 mm) ułatwiła ruch w węźle po obu stronach Wisły. Została wykonana przez Niemców w 1916 roku. Główną rolę w odbudowie dworców i przebudowie torów odegrały tu niemieckie formacje wojskowe tzw. saperzy kolejowi, Eisenbahn-pioniere.

Jeszcze w trakcie okupacji niemieckiej, we wrześniu 1918 r., w Ministerstwie Przemysłu i Handlu została utworzona komisja do spraw przebudowy warszawskiego węzła kolejowego. Przebudowa i modernizacja linii Warszawa-Otwock trwała do 1936 roku.

Obecnie tory dawnej Drogi Żelaznej Nadwiślańskiej znajdują się na terenie dwóch państw: Polski i Ukrainy. Część leżąca na północ od Warszawy jest linią kolejową nr 9, która stanowi fragment międzynarodowej trasy E 65 z Gdyni przez Warszawę i Wiedeń do Rijeki. Część południowa, zwana linią nr 7, przewidziana jest do modernizacji do 2020 r. Według obietnic zarządu Polskich Linii Kolejowych, kursujące na tej trasie pociągi będą mogły poruszać się z maksymalną prędkością 160 a nawet 200 km/h.

Do dziś w kilku miejscach Kolei Nadwiślańskiej zachowała się drewniana architektura kolejowa z XIX w. oraz modernistyczna, powstała podczas elektryfikacji linii w latach 1935-36. Obecnie jest pod opieką konserwatorów zabytków. Najcenniejsze obiekty to: znajdujący się w Falenicy drewniany budynek mieszkalny, w Otwocku – domek dróżnika, murowana wieża wodna, żeliwna konstrukcja tarasu i werandy dworcowej, odrestaurowany budynek stacyjny, w Celestynowie – drewniany dworzec.



Domek dróżnika, Otwock, fot. 2002

Droga żelazna konna Wawer–Wiązowna

Geneza tej kolejki konnej nierozzerwalnie związana jest z rozwojem komunikacji szynowej w okolicach podwarszawskich na przełomie XIX i XX wieku. Już w 1897 r. inż. Krzysztof Kiersnowski wspólnie z Ludwikiem Spissem – fabrykantem z Tarchomina, adwokatem Zdzisławem Pileckim oraz Maksymilianem Steimanem założyli spółkę w celu budowy kolejki. W 1899 r. ukończono odcinek północny od mostu Kierbedzia do Jabłonnym, a 4 stycznia 1901 r. uruchomiono trasę do Wawra.

Na początku XX w., po zmianie właścicieli spółki, jej nowi udziałowcy, m.in. Stefan ks. Lubomirski i Tomasz hr. Zamoyski – właściciele kolejek wilanowskiej i grójeckiej – skupili swą uwagę na odcinku północnym. Borykając się z kłopotami finansowymi, nie kontynuowali jej rozbudowy na południe. W tym czasie do zarządu wpływały propozycje współpracy od posiadaczy terenów letniskowych. Warto podkreślić, że mieszkańcy doliny Mieni byli tym mocno zainteresowani. Warunkiem jednak było, aby trasa i stacje znajdowały się w proponowanych przez nich miejscowościach w Zastawie, Zerzeniu, Wólce Zerzeńskiej, Kaczym Dole, Miedzeszynie, Falenicy, Błotach, Jarosławiu, Świdrze i Willach Otwockich. Przeprowadzenie linii w myśl tych propozycji zwiększało projektowaną długość o dalsze 5,5 km, a zadeklarowana kwota 100 000 rubli była niewystarczająca i prośby te miano uwzględnić tylko częściowo. Wykorzystując brak zdecydowania Tadeusza hr. Zamoyskiego, miejscowi posiadacze ziemscy i przemysłowcy postanowili wziąć sprawy w swoje ręce. W tym celu zawiązali spółkę budowy kolejki Wawer – Wiązowna.

Po zgromadzeniu części funduszy i rejestracji w 1906 r. Spółki Udziałowej z E. Chrzanowskim, E. Langerem, W. Podobalskim i W. Klenieckim na czele uzyskano pozwolenia od władz carskich na inwestycje w okolicach fortu Suworowa w Wawrze i pasie przyfortecznym. W tymże roku Zarząd zlecił opracowanie projektu linii inż. Henrykowi Hussowi (1838-1915), twórcy głównych kolejek podwarszawskich. Nową linię wytyczono w następujący sposób: od Wawra wzdłuż linii szerokotorowej kolei nadwiślańskiej do starego traktu wołowego, przez Wawer Fabryczny (fabryka żelaza Towarzystwa Akcyjnego „Wawer”), Kaczy Dół (dziś Międzylesie) z willą i fabryką Edmunda Chrzanowskiego, Podkaczy Dół (dziś Wiśniowa Góra), w którym swe posiadłości mieli pp. Dobkiewiczowie, Długoszowie, Podobalski, Ulanicki i kilku innych. Następnie kolejka wchodziła w granice posiadłości pp. Brunona, Kaetzlera, Langnera, Poradowskiego, Grendyszyńskiego, Straszewicza, Grzegorzewskiego, piwowara Karola Junga – wieloletniego dzierżawcy wiązowskiego browaru; wreszcie kolejka dochodziła do terytorium sukcesorów Leona Chrzanowskiego, gdzie stał już pensjonat (dziś Zagórze), po czym przecinała wschodnią część Starej Miłosnej z posiadłościami księdza Gralewskiego, Szlenkiera (południowo-wschodnia część Góraszki), księdza Hipolita Rostkowskiego i kończyła się w Wiązownie (Gminnej), należącej do p. Szymona Neumana, właściciela pałacu. Długość linii miała wynosić 12 wiorst, czyli ok. 12,8 km.

Następnym etapem miało być jej przedłużenie do Glinianki. Niestety projekt ten pozostał na papierze, a linia kolejki nigdy nie dotarła do centrum Wiązowny. Pozostała po nim mała lokalna rekompensata w postaci tramwaju zwanego Koleją Konną



Wawer-Wiązowna kursującego przez 31 lat na trasie Wawer-Stara Miłosna. **Projekt kolei konnej Wawer-Wiązowna opracowany przez inż. Henryka Husa został zrealizowany w latach 1906–1908.** Z powodu oszczędności wszystkie zakupione do jej budowy materiały były używane. Wiele akcesoriów torowych, szyn i tabor odkupiono od modernizowanej właśnie kolei wilańskiej, twierdził Bogdan Pokropiński. Zaprojektowany tor miał szerokość 800 mm, wykonany został z szyn typu lekkiego na drewnianych podkładach. Jego trasa miała 7,5 km długości. Stację początkową usytuowano w Wawrze po wschodniej stronie Kolei Nadwiślańskiej i kontynuowano budowę przez Kaczy Dół (dziś Międzyzlesie), Podkaczy Dół (dziś Wiśniowa Góra) do Starej Miłosnej, gdzie w 1908 r. zakończono prace.

W 1910 r. Zarząd Kolei Konnej na stacji Wawer wybudował rampę i magazyn towarowy umożliwiające przeładunek z kolei parowej. W Wawrze były dwie stacje kolei konnej: osobowa i towarowa, połączone dwoma torami. Na stacji osobowej była mała obrotnica, gdzie obracano pierwszy wagon, do którego zaprzęgano konie. W Wawrze był też warsztat naprawczy i stajnia dla perszeronów. Tabor składał się z trzech wagonów osobowych (w tym dwóch letnich) i czterech wagonów towarowych (otwartych i krytych). Kolej miała charakter pasażersko-towarowy, a jej bocznicę dochodziły do Fabryki WYROBÓW

Żelaznych „Wawer” Edmunda Chrzanowskiego, do huty szkła w Kaczym Dole i cegielni Nawrockiego w Starej Miłosnej. Kolejką dostarczano węgiel, materiały do produkcji szkła i kafli, a odbierano gotowe wyroby.

W dniu 10 lutego 1911 r. jedynym właścicielem Kolei Konnej Wawer-Wiązowna został Władysław Kleniecki, a jej zarządzającym Józef Mystkowski. W czasie I wojny światowej tj. w lipcu 1915 r., Rosjanie wycofując się z Królestwa Polskiego, zabrali ze sobą tabor kolejki parowej, ale pozostawili jej konną odmianę. Od września, na mocy porozumienia zawartego między Zarządem Kolei Konnej Wawer-Wiązowna a prezesem wawerskiego Komitetu Obywatelskiego inż. Aleksandrem Około-Kułakiem, uruchomiono specjalną komunikację po torach ciuchci z Pragi przez Wawer do Falenicy. Z braku lokomotyw, do komunikacji po szynach używano perszeronów z tramwajów konnych. Podróż była jednak fatalna, bo chętnych było wielu, a miejsc w konnych pociągach zbyt mało. W drugiej połowie grudnia 1915 r. nowi okupanci, Niemcy, wyposażyli wąskotorówkę w lokomotywy i wagony własnej produkcji i niebawem wznowiono ruch od Jabłonny do Karczewa. Perszerony z konnego tramwaju wróciły na swoją rodzimą trasę. Każdy skład tramwajowy tworzyły dwa wagony ciągnięte przez parę koni. Do 1918 r. kursowało na niej dziennie 8-9 par tramwajów. W latach międzywojennych zwiększono liczbę kursów do 12. Trasa tramwaju od 1908 do 1939 r. przebiegała po wschodniej stronie dzisiejszego toru PKP i biegła obecnymi ulicami: Wydawniczą, Pożaryskiego, Żegalińską, Al. Dzieci Polskich, skręcała w ul. Mchów i ul. Tramwajową do pętli w Starej Miłosnej. Składy kolejki konnej w latach trzydziestych

zatrzymywały się na następujących przystankach: Wawer SKKWW, Wawer Towarowy, Anin, Międzylesie (Kaczy Dół), Huta, Wiślice, Wiśniowa Góra (Podkaczy Dół), Stara Miłosna Cegielnia.

Kolej Konna Wawer-Wiązowna zakończyła swą działalność jesienią 1939 r., a jej tory zostały zdemontowane w połowie następnego roku. Podobny tramwaj konny służący do przewożenia kuracjuszy kursował jeszcze do 1967 r. od stacji kolejowej Mrozy na linii terespolskiej do sanatorium przeciwgruźliczego w Rudce. Pojazd miał do pokonania trasę ok. 2 km długości. Zabytkowy obiekt znajduje się obecnie w muzeum kolejnictwa w Sochaczewie, a jego replika, umieszczona na ponownie ułożonych szynach na odcinku Mrozy-Rudka, w okresie letnim jest atrakcją turystyczną.

Wiele z falenickich osiedli letniskowych rozbudowało się dzięki owemu tramwajowi konnemu. Do nich należy wymieniany parokrotnie Podkaczy Dół, zwany od 8 marca 1939 r. Wiśniową Górą, który w 1946 r. miał już 336 mieszkańców.

Od 1986 r. jest tam fragment Mazowieckiego Parku Krajobrazowego, a o kolejce konnej przypomina ul. Tramwajowa. Miejscowość z północy na południe przecinają dwa szlaki turystyczne: zielony i czerwony, przy których pomiędzy ul. Trzykrotki a ul. Piołunową spotkamy liczne pomnikowe drzewa. Dziś administracyjnie Wiśniowa Góra podlega Osiedlu Międzylesie Dzielnicy Wawer m.st. Warszawy.



Kolej podjazdowa wąskotorowa Jabłonna-Karczew.

Dynamiczny rozwój miejscowości letniskowych na południowy-wschód od Warszawy przyczynił się do realizacji kolejnej inwestycji komunikacyjnej, usprawniającej łączność pomiędzy stolicą a jej letniskami salonami.

Letniska powstawały i rozrosły się głównie za sprawą dojazdu: „bo był dogodny, zarówno kolejką wąskotorową Jabłonna-Wawer, bliską krewną wilanowskiej, z czasem przedłużoną do Karczewa, a odchodzącą z tak zwanego Dworca pod mostem Kierbedzia (dziś Śląsko-Dąbrowskiego), jak i szerokotorową koleją nadwiślańską” – pisała Jadwiga Waydel Dmochowska.

Wąskotorowa kolejka dojazdowa w Dolinie Śródkowej Wisły powstawała etapami. Trasa nowej linii miała pierwotnie łączyć dworce praskich kolei szerokotorowych: Petersburskiej (d. Wileński) i Terepolskiej (d. Wschodni). Równocześnie miały też

połączyć je z Jabłonną na północy i Wawrem na południu. Sprzeciw Zarządu m. Warszawy co do proponowanej trasy spowodował, że tory ominęły centrum Pragi i poprowadzono je wzdłuż Wisły do ul. Zamoyskiego, a dalej ul. Grochowską do Wawra. W 1899 r. ukończono odcinek północny, od mostu Kierbedzia do Jabłonny, a w dniu 4 stycznia 1901 r. uruchomiono trasę do Wawra.

Odcinek południowy pierwotnie posiadał tylko trzy stacje: Warszawa Most – koło mostu Kierbedzia po praskiej stronie, Park – opodal tworzonego Parku Skaryszewskiego z czasem nazwanego Parkiem Paderewskiego i Grochów (dziś Rondo Wiatraczna). Na terenie tej ostatniej utworzono główną parowozownię i warsztaty naprawcze taboru, zniszczone podczas nalotu we wrześniu 1939 r. Trasę zamykała stacja Wawer.

Jak już wspomniano, po zmianie właścicieli spółki, jej nowi udziałowcy m.in.: Stefan ks. Lubomirski i Tomasz hr. Zamoyski – właściciele kolei wilanowskiej i grójeckiej, skupili swą uwagę





Widok na Wisłę ze stacji „Most”

na odcinku północnym. Borykając się z kłopotami finansowymi, nie kontynuowali jej rozbudowy na południe. W tym czasie do zarządu wpływały propozycje współpracy od posiadaczy terenów letniskowych. Warunkiem jednak było, aby trasa i stacje znajdowały się w proponowanych przez nich miejscowościach m.in.: w Zerzeniu, Wólce Zerzeńskiej, Zastowie, w Kaczym Dole, Miedzeszynie, Willach Falenickich, Błotach, Jarosławiu, w Willach Świderskich i Willach Otwockich. Przeprowadzenie linii w myśl tych propozycji zwiększało projektowaną długość o dalsze 5,5 km, a zadeklarowana kwota w wysokości 100 000 rb. była niewystarczająca i próśby te uwzględniono tylko częściowo.

Dopiero po 1906 r. podjęto prace projektowe i uzyskano pozwolenie od władz carskich na inwestycje w okolicach fortu Suworowa w Wawrze. Spór o trasę kolejki interesował stołeczną prasę i pojawiły się artykuły na ten temat. „Ziemia” – organ prasowy Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego

informowała o przyszłym przebiegu trasy do Willi Otwockich: „Nowa kolejka stanowić będzie przedłużenie obecnej linii warszawskiej wzdłuż toru Kolei Nadwiślańskiej do Falenicy, skąd środkiem Falenicy skieruje się tyłami Józefowa i Świdra do Stacji Kolei Nadwiślańskiej w Otwocku i dalej do Karczewa. Koszty wyniosą niecałe pół miliona rubli”.

Jak już pisano, pierwszy, alternatywny projekt pozostał na papierze, a linia kolejki nigdy nie dotarła do centrum Wiązowny i ziem Glinianki. Pozostała po nim mała lokalna rekompensata w postaci tramwaju konnego kursującego od 1908 do 1939 r. na trasie Wawer-Stara Miłosna. Inwestycja ta była autonomiczną względem Kolejki Jabłonowskiej i od 1910 r. stanowiła własność Władysława Klenieckiego.

Ostatecznie decyzje co do losów komunikacji tego rejonu zapadły w 1910 r. Jeszcze w pierwszym półroczu tego roku wykupiono tereny pod inwestycję, po czym przystąpiono do jej realizacji. Budowano przeprawy, sypano nasypy, układano



Pociąg kolejki wąskotorowej na stacji Otwock

tory, wznoszono budynki stacyjne, stacje wodne, wieże ciśnień, przejazdy itd. W momencie zakończenia prac, w dniu 16 kwietnia 1912 r., linia główna Kolejki Jabłonowskiej posiadała rozstaw toru 800 mm; miała 46 km długości z 23 stacjami i 12 mostami.

Budynki stacyjne na całej linii wzniesiono według projektów inż. Konstantego Sylwina Jakimowicza (1879-1960). Najpierw w Wawrze w 1912 r. pobudowano piętrowy, murowany budynek stacyjny, do którego przybudowano drewnianą werandę i oszklone pomieszczenie dla dyżurnego ruchu. Później wykonano nasypy i ułożono tory do Otwocka Stacyjnego.

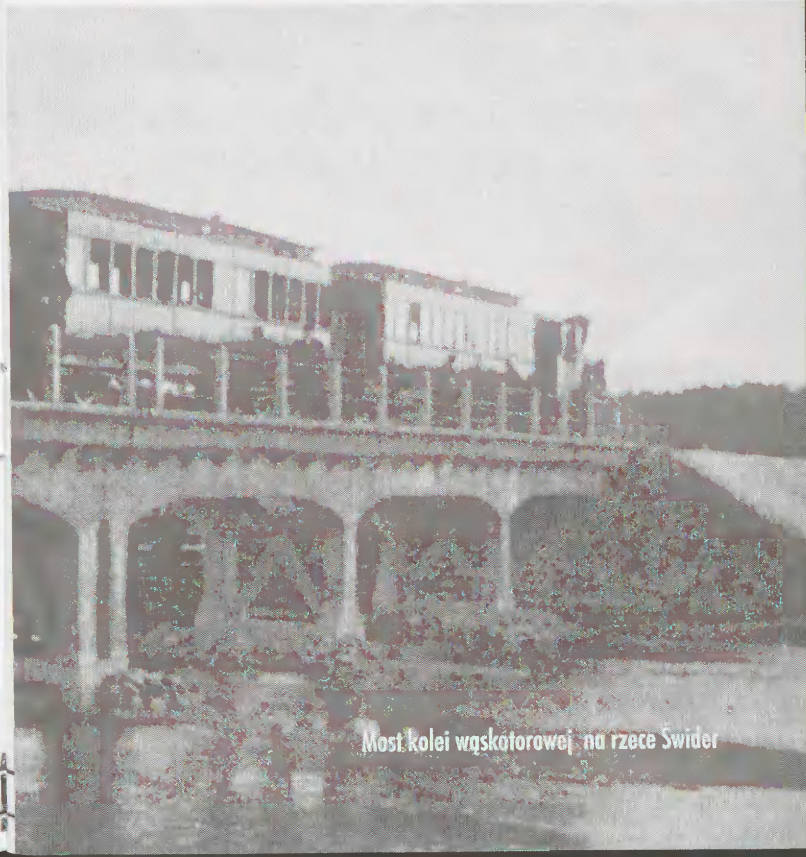
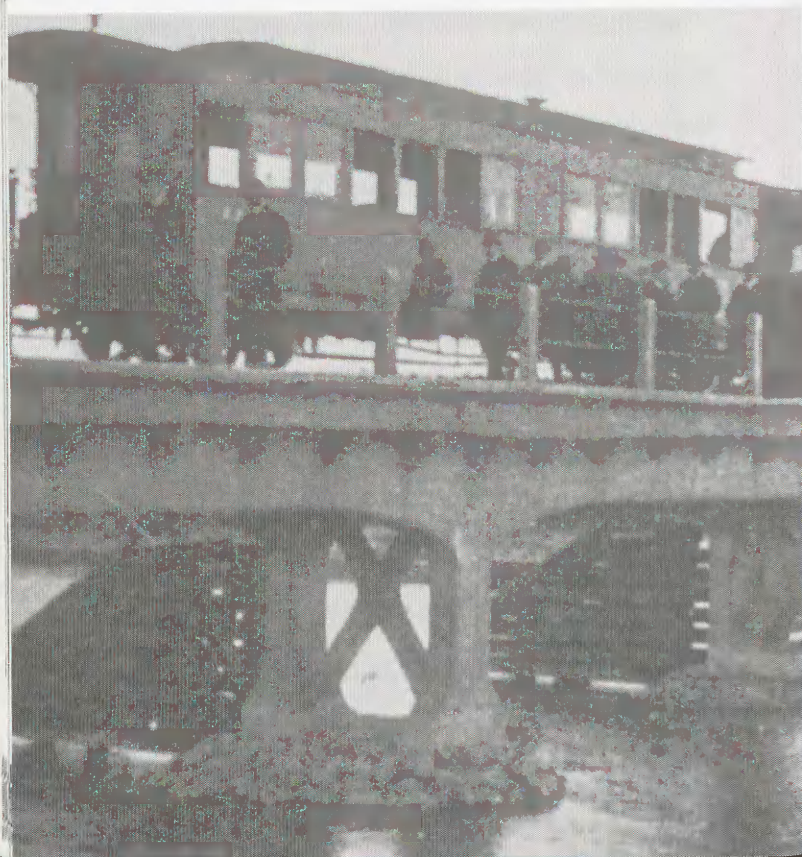


Budynek dworca kolei wąskotorowej w Falenicy

W Otwocku w 1914 r. przy ul. Wawerskiej 9 pobudowano bliźniaczą stację. Owe budynki dworcowe były wzorem dla mniejszych tego typu obiektów. Budynki stacji w Międzyzlesiu (dawniej w Kaczym Dole), Radości, Józefowie, przystanku w Świdrze i stacji w Karczewie były parterowe i jednego typu.



Budynek dworca kolei wąskotorowej w Józefowie



Most kolei wąskotorowej na rzece Świder



Na przystanku Świder stały dwa bliźniacze pawilony połączone letnią werandą. Werandy były również na stacjach w Radości i Józefowie. W Willach Falenickich murowany budynek stacyjny był trochę w innym stylu, ale też miał dobudowaną drewnianą werandę. Wszystkie budynki o dachach naczółkowych krytych czerwoną dachówką były otynkowane i malowane. Stacje i przystanki ozdabiały klomby ogrodzone drewnianymi płotami. Perony oświetlane lampami naftowymi, utwardzane żwirem lub żużlem, z czasem zastąpione betonowymi płytami, miały murowane krawężniki z polnych kamieni, pomalowanych na biało.

Linia od Wawra do Kaczego Dołu biegła równolegle do Kolei Nadwiślańskiej, tam, po drugiej stronie fabryki Edmunda Chrzanowskiego, zbudowano dworzec. Od niego tory skręcały na południe i szerokim łukiem dochodziły do Miedzeszyna i Willi Falenickich. W Miedzeszynie stację wybudowano w odległości 600 m od letniska.

W Willach Falenickich zbudowano wodociągi, wieżę ciśnień, skład opału oraz bocznice do huty szkła Stępniewskiego, tartaku Schonbrunga i stolarni Damińskiego. Drewniana wieża ciśnień z kotłownią i pompą parową była podobna do wcześniej, zbudowanej na stacji Grochów II. Za Willami Falenickimi linia skręcała do Michalina i Józefowa.

Dalej poprowadzono ją wzdłuż skraju wydmych lasów, przez most na Świdrze do Osiedla Letniskowego Świder i Willi Otwockich. Dużym osiągnięciem ówczesnej myśli technicznej było zbudowanie na rzece nowoczesnego, sześcioprzęsłowego mostu o konstrukcji żelbetowej.

W Otwocku Stacyjnym przy ul. Wawerskiej urządzono przystanek końcowy z wieżą ciśnień, małą

parowozownią pomocniczą, składem opału. Wzniesiono okazały budynek dworcowy.

W odpowiedzi na krytykę nowej wawersko-otwockiej linii ówczesny dyrektor Popławski tak się usprawiedliwiał przed dziennikarzami: „Nasze kolejki, które w pierwszym rządzie powołano do stworzenia racjonalnej komunikacji podmiejskiej, stały się symbolem wszelkich niedogodności i utrudnień. Niemniej jednak poprawę takiego stanu rzeczy widzi się w udziale kapitału zagranicznego. Indagowany na tę okoliczność przedstawiciel zarządu dyr. Popławski przyznaje, iż kolejki połączyły się 12 października 1911 r. w jedno towarzystwo i stały się w większej części własnością kapitalistów belgijskich. Wskutek radykalnej zmiany mogliśmy zaraz przystąpić do budowy nowych dwu linii. Budujemy więc linię od Piaseczna do Grójca i od Wawra przez Falenicę do Otwocka i Karczewa”.

W 1914 r. za Otwockiem Stacyjnym przeprowadzono tory kolejowe przez piaszczyste wydmy do Karczewa. W Karczewie zbudowano budynek stacyjny. Projektowany dalszy odcinek z Karczewa do Sobiechowa nigdy nie został zrealizowany. Warszawski tygodnik „Dzień” zapowiadał z kilkudniowym wyprzedzeniem, iż 4 marca 1914 r. rozpocznie się prowizoryczny ruch pasażerski od stacji Most (przy Moście Kierbedzia obok Parku Praskiego) do Otwocka i Karczewa. „Jak dotąd uruchomiono już 4 pociągi do Otwocka i 4 do Karczewa w jedną i drugą stronę.”

Uroczyste otwarcie Kolejki Jabłonowskiej na odcinku Wawer-Karczew nastąpiło 16 kwietnia 1914 r.

Na tę okoliczność podstawiono najnowocześniejszy tabor. Nowo otwarta linia cieszyła się znacznie większym powodzeniem, niż pierwotnie zakładano.



Otwarcie kolejki z Wawra do Karczewa. W uroczystości wzięli udział członkowie zarządu Spółki Udziałowej z ks. Lubomirskimi na czele.

Na ten temat w rubryce „Wiadomości Lokalne” uka-
zała się 1 maja 1914 r. notka następującej treści:
„Zarząd Towarzystwa Warszawskich Kolejek Pod-
jazdowych liczył głównie na pasażerów z Otwocka.
Toteż są specjalne pociągi, które nie dochodzą do
Karczewa. Tymczasem okazało się, że Karczew do-
starcza nieraz więcej pasażerów niż Otwock, a przy
tym ruch towarowy jest nadspodziewanie duży. Spo-
ro osób jedzie codziennie w interesach handlowych
z Karczewa do Warszawy, a wszystkie te osoby prze-
stały korzystać z usług Kolei Nadwiślańskiej, gdyż od
stacji kolejowej musiały wynajmować bryczkę za 20
kopiejek i wlec się 20 minut po piachu i kurzu, a obec-
nie przebywają tę drogę w 5 minut za 6 kopiejek”.

Wprowadzony w końcu maja letni rozkład jazdy
o zwiększonej liczbie pociągów uwzględniał interesy
mieszkańców Karczewa i całej linii podmiejskiej.

Zadowoleni z uruchomienia linii otwockzanie
na zebraniu Towarzystwa Przyjaciół Otwocka
(TPO) w maju 1914 r. postanowili opodatkować się

na oświetlenie elektryczne w Otwocku, ułożyć tro-
tuary na ul. Warszawskiej, przeznaczyć 50 rubli
na kooperatywną stację elektryczną.

Jednocześnie uchwalono – w myśl zaleceń hydro-
paty dr. Kneippa – aby zwrócić się do zarządu Kolei
Wawer-Karczew o przedłużenie linii do Wisły, ce-
lem umożliwienia kąpania się w niej mieszkańcom
Otwocka oraz starać się o statek parowy na Wiśle
między Warszawą a Karczewem. Kolejną inicjatywą,
której patronowało TPO był plan zagospodarowania
przestrzennego przewidujący wytyczenie bruko-
wanej ulicy w Otwocku pomiędzy stacją dojazdową
a stacją Kolei Nadwiślańskiej. Ulica miała mieć
25 łokci (14,5 m) szerokości i trotuary po obu
stronach.

Tymczasem linię kolejową wyposażono w wagony
zakupione m.in. w wolskiej fabryce firmy „Akcyjne
Towarzystwo Budowy Wagonów Lilpop, Rau i Loewen-
stein” przy ul. Bema 65. Wagony osobowe ciągnę-
ły parowozy zbudowane w Niemczech, a później



Budynek dworca kolejki w Wawrze

w Kołomnie koło Moskwy. Wzdłuż całej linii przeprowadzono napowietrzną linię telefoniczną systemu Ericsson.

Symeon Surgiewicz, wieloletni maszynista kolejek dojazdowych i powojenny dyrektor WKD wspominał, że kolejki w czasach jego młodości były cudem techniki. W porównaniu z konnymi tramwajami zabierały bardzo dużą liczbę pasażerów. Ożywiały pejzaż, gwizdały, syczały, dymiły. Ale najpiękniej wyglądały tzw. letnie wagony bez bocznych ścian przewożące setki letników. Te ażurowe pasażerskie platformy letnie i towarowe pochodziły z fabryki Władysława Gostyńskiego w Warszawie. W porze jesienno-zimowej, w skład pasażerskiego pociągu wchodziły po dwa ogrzewane i oświetlone wagony klasy III, niekiedy z przedziałem bagażowym. W każdym wagonie mieściło się ok. 70 pasażerów. Skład ciągnęła lokomotywa parowa najczęściej typu Cn2t Orenstein & Koppel w barwach czerwono-czarnych. Podróż była wygodna, ale powolna. Współczesny

autor, przytaczając łacińskie przysłowie „difficile est satyram non scribere”, gromi kolejki za to, że jako miniaturowe potworki zużywają całą swą energię na wszystko tylko nie na pośpiech. „[...] No, bo i po co ten pośpiech? Wiadomo, że na wakacjach nikt się nie spieszy”. Pociągi początkowo kursowały co dwie godziny, z czasem skorygowano rozkłady i wypuszczano je na trasę co godzinę.

Dzięki wybudowaniu kolejki dojazdowej, osady letniskowe, te ze stacjami i bez, znacznie się rozwinęły. Dla porządku warto przypomnieć, że jeszcze w 1913 r. miejscowości, takie jak powszechnie dziś znane: Międzyzlesie, czyli dawniej Kaczy Dół, Radość Macierowe Bagno, Michalin, Józefów były jeszcze małymi kropkami na mapie.

W czasie I wojny światowej, tj. w lipcu 1915 r., Rosjanie wycofując się z Królestwa Polskiego, zabrali ze sobą tabor kolejki parowej, ale pozostawili jej konną odmianę. Od września, na mocy porozumienia zawartego między Zarządkiem Kolei Konnej



Budynek dworca kolei wąskotorowej w Świdrze

Wawer-Wiązowna, a prezesem wawerskiego Komitetu Obywatelskiego inż. Aleksandrem Około-Kułakiem uruchomiono specjalną komunikację po torach ciuchci od Pragi przez Wawer do Falenicy. Z braku lokomotyw do komunikacji po szynach używano perszeronów. Podróż była jednak fatalna, bo chętnych było wielu, a miejsc w konnych pociągach zbyt mało.

W drugiej połowie grudnia 1915 r. nowi okupanci, Niemcy wyposażyli, wąskotorówkę w lokomotywy i wagony własnej produkcji i niebawem wznowiono ruch. Od listopada 1916 r. kolejki podwarszawskie obsługiwały tzw. „linię wojenną”, zaopatrując w materiały budowlane robotników pracujących przy budowie fortyfikacji „Brückenkopf Warschau”. Jeden z magazynów materiałów budowlanych znajdował się w rozbrojonym Forcie „Wawer”. Podkłady wyrabiano przeważnie z pni drzew wyciętych na miejscu budowy. W pracach montażowych szyn pomagały

niemieckie oddziały wojsk kolejowych Eisenbahnpioniere. Prawdopodobnie wówczas wykonano połączenie kolejki parowej z linią Kolei Konnej Wawer-Wiązowna i kilka innych na odcinku do Zegrza, rozebranych w latach dwudziestych. Warto też wspomnieć, iż po rozszerzeniu granic Warszawy w 1916 r. kolej wąskotorowa pełniła również funkcję środka komunikacji miejskiej z przystankami: Pelcowizna, Gołędzinów, Most, Straż Pożarna, Kamionek, Grochów I, Grochów II i Gocławek.

W okresie międzywojennym linia wąskotorowa należała do Towarzystwa Warszawskich Kolei Dojazdowych. W tym czasie ruch znacznie zmalał i zarząd był już na krawędzi bankructwa, a to za sprawą kolei normalnotorowej, zelektryfikowanej w 1936 r. oraz linii autobusowych kursujących na tej trasie. Powszechne były narzekania na brak punktualności, zbyt wielki tłok i niewygodę w podróży głównie za sprawą drobnych handlarzy i przekupek

18r Варшава (Мостъ) - Карчевъ.

Расписание, действующее съ 1 (14) сентября, не доставлено.

Акционерное О-во Варшавскихъ подъездныхъ путей.		Врс.	№ 1 I-II	№ 102 I-II	№ 4 I-II	№ 6 I-II	№ 106 I-II	№ 10 I-II	№ 14 I-II	№ 114 I-II	№ 18 I-II	№ 22 I-II	№ 122 I-II	№ 26 I-II	№ 128 I-II	№ 30 I-II
Варшава.	От.	—	—	6.12	6.44	7.29	7.48	8.27	9.32	9.53	10.40	12. 8	12.27	1.43	2.36	2.63
Пожарная Команда.	—	—	—	—	6.50	7.35	—	8.33	9.38	—	10.46	12.14	12.33	1.49	—	3. 0
Старая-Застава.	—	—	—	—	6.53	7.38	—	8.36	9.41	—	10.49	12.17	—	1.52	—	3. 3
Каміонекъ.	—	—	—	—	6.57	7.42	—	8.40	9.46	—	10.53	12.21	—	1.56	—	3. 8
Гроховъ II.	—	—	—	6.20	7. 1	7.46	8. 2	8.44	9.51	10. 8	10.58	12.25	12.41	2. 0	2.50	3.12
Гроховъ I.	—	—	—	5.59	7. 6	7.51	—	8.49	9.56	—	11. 3	12.30	—	2. 6	—	3.17
Гондлавскъ.	—	—	—	5.56	7. 3	7.54	—	8.52	10. 0	—	11. 7	12.33	—	2. 8	—	3.20
Ваверъ.	9	—	—	6. 3	6.39	7.16	8. 1	8.16	9. 0	10. 6	10.21	11.14	12.40	2.14	3. 2	3.27
Амвль.	—	—	—	6. 7	—	7.20	8. 5	—	9. 4	—	11.18	12.44	—	2.18	—	3.31
Качи-Дуль.	12	—	—	6.10	—	7.23	8. 8	—	9. 7	—	11.21	12.47	—	2.21	—	3.34
Радость.	14	—	—	—	6.51	—	—	8.27	—	—	10.33	—	—	1. 5	—	3.14
Фаленица.	17	—	—	—	6.59	—	—	8.38	—	—	10.41	—	—	1.13	—	3.22
Юзефовъ.	20	—	—	—	7. 7	—	—	8.44	—	—	10.49	—	—	1.21	—	3.30
Сандеръ.	22	—	—	—	7.14	—	—	8.51	—	—	10.56	—	—	1.28	—	3.37
Отвоцкъ.	24	—	—	—	7.30	—	—	8.58	—	—	11. 1	—	—	1.43	—	3.52
Карчевъ.	27	—	—	—	7.30	—	—	—	—	—	—	—	—	1.52	—	4. 1

Продолженіе.

Акционерное О-во Варшавскихъ подъездныхъ путей.		Врс.	№ 34 I-II	№ 136 I-II	№ 38 I-II	№ 42 I-II	№ 144 I-II	№ 46 I-II	№ 148 I-II	№ 50 I-II	№ 54 I-II	№ 58 I-II	№ 62 I-II	№ 66 I-II	№ 100 I-II	—
Варшава.	От.	—	8.41	4.35	4.53	5.41	6.35	6.53	7.50	7.41	8.53	9.41	10.40	11.36	—	—
Пожарная Команда.	—	—	3.47	—	5. 0	5.47	—	7. 0	—	7.47	9. 0	9.47	10.45	11.40	—	—
Старая-Застава.	—	—	3.50	—	5. 3	5.50	—	7. 3	—	7.50	9. 3	9.50	10.48	11.48	—	—
Каміонекъ.	—	—	3.54	—	5. 8	5.54	—	7. 8	—	7.54	9. 8	9.54	10.51	11.47	—	—
Гроховъ II.	—	—	3.58	4.50	5.12	5.58	6.50	7.12	7.44	7.58	9.12	9.58	10.54	11.50	—	—
Гроховъ I.	—	—	4. 3	—	5.17	6. 3	—	7.17	—	8. 3	9.17	10. 8	—	—	—	—
Гондлавскъ.	—	—	4. 6	—	5.20	6. 6	—	7.20	—	8. 6	9.20	10. 6	—	—	—	—
Ваверъ.	9	—	4.13	5. 2	5.27	6.15	7. 2	7.27	7.57	8.13	9.27	10.13	—	—	—	—
Амвль.	—	—	4.17	—	5.31	6.17	—	7.31	—	8.17	9.31	10.17	—	—	—	—
Качи-Дуль.	12	—	4.20	—	5.34	6.20	—	7.34	—	8.20	9.34	10.20	—	—	—	—
Радость.	14	—	—	5.14	—	—	7.14	—	8.10	—	—	—	—	—	—	—
Фаленица.	17	—	—	5.22	—	—	7.22	—	8.18	—	—	—	—	—	—	—
Юзефовъ.	20	—	—	5.30	—	—	7.30	—	8.26	—	—	—	—	—	—	—
Сандеръ.	22	—	—	5.35	—	—	7.37	—	8.33	—	—	—	—	—	—	—
Отвоцкъ.	24	—	—	5.42	—	—	7.51	—	8.38	—	—	—	—	—	—	—
Карчевъ.	27	—	—	—	—	—	8. 0	—	—	—	—	—	—	—	5.51	6. 0

- * Останавливается по заявленію для приема и выпуска пассажировъ.
- Въ обращеніи въ праздничные дни по вагону.

przewożących w wagonach osobowych żywy inwentarz, pojemniki z mlekiem, kosze i worki owoców oraz warzyw. Krytykowano stan techniczny i higieniczny dworcowych szaleatów i przystanków.

Aby ratować kondycję finansową kolejki, jej zarząd z inż. Stasiewiczem i prezesem Lothem na czele zamierzał zamknąć odcinek północny, od Mostu do Jabłonny, a południowy – karczewski ograniczyć do stacji Grochów. Brak funduszy nie pozwalał także na jej modernizację i wprowadzenie trakcji motorowej. Na próbę zakupiono nawet dwie lokomotywy spalinowe, które okazały się jednak zbyt słabe, aby obsługiwać klasyczne składy pasażerskie. Wykorzystywano je do przewozów towarowych.

Dzięki interwencji premiera Felicjana Sławoja Składkowskiego i prezydenta m. st. Warszawy Stefana Starzyńskiego uratowano kolejkę przed kasacją. Wsparcie finansowe z kasy miejskiej i pożyczka państwowa uratowały parową kolejkę wąskotorową

przed bankructwem i przedłużyły jej żywot o następnych kilkanaście lat. W 1937 r. w ramach prac zmierzających do eliminacji kolejek dojazdowych z ulic Warszawy przeniesiono główną parowozownię z Grochowa do Karczewa. Tam zbudowano nowoczesny, oparty na planie prostokąta hangar z kanałami na dwa stanowiska. Ponadto pomieszczenia na skład opału, magazyn olejów, obrotnicę o długości 3 metrów, urządzenia wodociągowe zasilane ze studni głębinowej. Dodatkowo w Karczewie zorganizowano noclegownię dla drużyn pociągowych.

Linie kolejowe, te dojazdowe i normalnotorowe, a zwłaszcza ich stacje i perony pełniły niezwykle ważną funkcję w życiu codziennym stałych mieszkańców i letników. Najbardziej eleganckie, grające rolę swego rodzaju deptaków towarzyskich, były w Wawrze, Willach Falenickich i Willach Otwockich. Ale i inne, mniejsze, miały swój urokliwy klimat i atmosferę.



„[...] Za salon letniska mogła uchodzić stacja. Był to goły żwirowaty peron, na którym stała tylko budka dla kasjera i dwie latarnie, które budziły lęk, kiedy o zmierzchu dyżurny opuszczał je na skrzypiącej linie, żeby zapalić umieszczone w nich lampy naftowe. Na stacji działo się dużo. Chłopcy przychodzili tu niby wyczekiwać na kogoś, kto miał przyjechać, a naprawdę popatrywać na dziewczyny, schludniutki i zawsze spacerujące parami. W upalne, suche wieczory peron pełen był młodzieży, pachniało bzami, potem akacją, potem jaśminem, lipami i maciejką, a zawsze mieszał się z tym słodkawy zapach gnojówki z drewnianego WC [...]” – pisał o przystanku w Michalinie Józef Hen.

We wrześniu 1939 r., po zbombardowaniu parowozowni i warsztatów naprawczych na Grochowie, kolejka wąskotorowa zawiesiła swoją działalność. W pierwszych latach okupacji podstawowym środkiem lokomocji na tym terenie pozostał własny albo pożyczony rower, furmanka lub dorożka. Ruch pasażerski w kolejkach wąskotorowych wznowiono dopiero wiosną 1941 r. Najpierw jednak uruchomiono odbudowane ze zniszczeń wojennych linie elektryczne:

w dniu 15 kwietnia 1940 r. z Warszawy Wschodniej, a 24 maja 1940 r. z Warszawy Zachodniej. W dniu 6 marca 1941 r. wyjechały na trasę kolejki dojazdowe z Warszawy do Jabłonny i Karczewa. Ze względów politycznych w 1942 r. zmieniono nazwy niektórych dworców. Warszawa Most została przemianowana na Warschau Weichsel (Warszawa Wisła), a Park Paderewskiego na Ostpark (Park Wschodni). Ceny biletów na tych liniach nie były wysokie. Najdroższy bilet, na najdłuższej trasie z Warszawy do Góry Kalwarii, kosztował 5,5 zł. Same linie, zarówno na lewym, jak i prawym brzegu Wisły, stały się żywicielkami wygłodniałej Warszawy i cichym współnikiem walczącego podziemia. Linie kolejek były chętnie i często wykorzystywane w działaniach konspiracyjnych. Przez całą okupację dowożono żywność na potrzeby „czarnego rynku” w stolicy.

Jan Parandowski wspominał: „W okresie okupacji ciuchcia była nam bardzo droga. Drobną rezerwą polskości. Niemcy nie mieli i jakby nie chcieli mieć z nią nic wspólnego. Lekceważyli ją wielkodusznie, o ile wiem, nigdy zielony mundur nie rzucił cienia na te wagony, pachnące mięsem, słoniną i masłem, które w ostentacyjnym bezpieczeństwie wiozły jowialne kumoszki z Karczewa. I cokolwiek się działo: czy bomby padały, czy srożyła się nagonka na ludzi, w zawieję śnieżną czy w lutny mróz, zawsze ten zawiadacki gwizd przenikał szarżyznę lub czerń rannej godziny, a za nim dawało się słyszeć strudzone sapanie lokomotywy”.

Na dwa dni przed wybuchem powstania ciuchcia odbyła swój ostatni okupacyjny kurs z Warszawy do Karczewa. Wówczas wyjechało nią ze stolicy ok. 2,5 tys. osób. Kolejarze uformowali skład z 18 wagonów osobowych, które ciągnęły dwie lokomotywy.

W maju 1945 r. wprowadzono państwowy nadzór nad kolejką i przywrócono ruch na całej linii, od Karczewa po Jabłonnę. W powojennych latach rywalami transportu szynowego stały się autobusy i znacznie zmniejszyło się zapotrzebowanie na tego typu transport publiczny i towarowy. Ponadto druga połowa XX w. nie była przyjazna dla rozwoju lokalnych linii szynowych w całej Polsce i ich eksploatacja dobiegała kresu z powodu odgórnych zarządzeń władz państwowych.

W pierwszych latach PRL państwowa, niemodernizowana kolejka nie wytrzymała konkurencji z linią elektryczną i w dniu 1 lipca 1952 r. zamknięto odcinek z Warszawy Most do Otwocka, w cztery lata później odcinek północny do Jabłonnej. Jeszcze do 1 kwietnia 1963 r. był w eksploatacji małej fragment Otwock-Karczew (4 km), który też zlikwidowano. Zachował się na ten temat satyryczny komentarz red. Stefana Wiecheckiego „Wiecha” z „Expressu Wieczornego”.

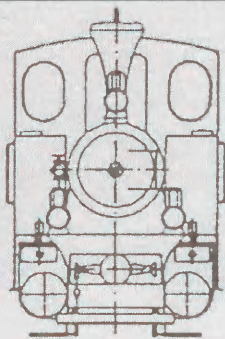
W miastach i na przedmieściach wąskotorowy transport szynowy zajmował zbyt wiele miejsca i kolidował z ruchem kołowym. Popularnym stał się też pogląd, że wąskotorówki odegrały już swoją historyczną rolę i należało zastąpić je nowoczesnymi autobusami. Tak też się stało. Tory rozebrano, ale nie zbudowano dostatecznie szerokich, utwardzonych dróg, po których mogłyby jeździć punktualnie i w miarę często nowoczesne autokary.

Dziś z całej infrastruktury kolejki dojazdowej pozostało kilka zabytkowych, murowanych budynków stacyjnych: w Wawrze, Międzylesiu, Falenicy, Józefowie, Świdrze, Otwocku i Karczewie, most na Świdrze, przyczółki mostowe na kanale w Aninie, a także niskie nasypy pomiędzy Wawrem i Aninem – Sadulem,

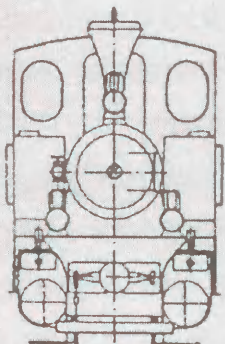
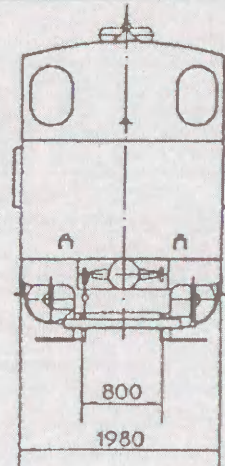
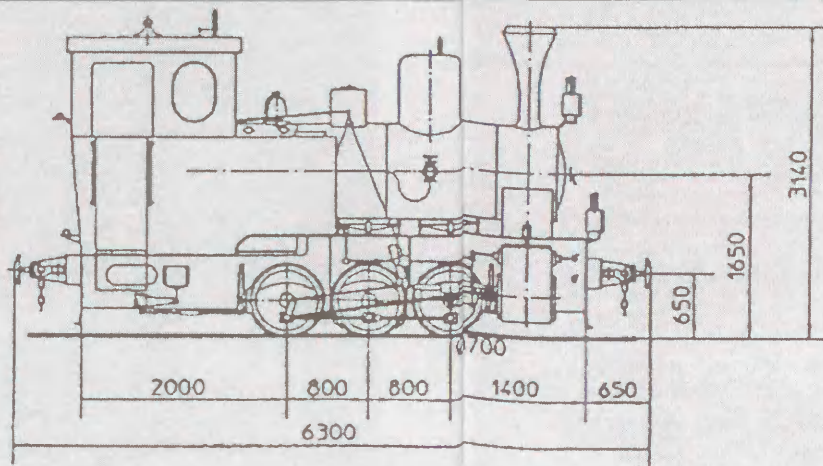


Budynek dawnego dworca w Międzyzlesiu - fotografia współczesna

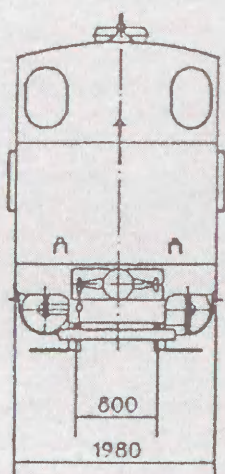
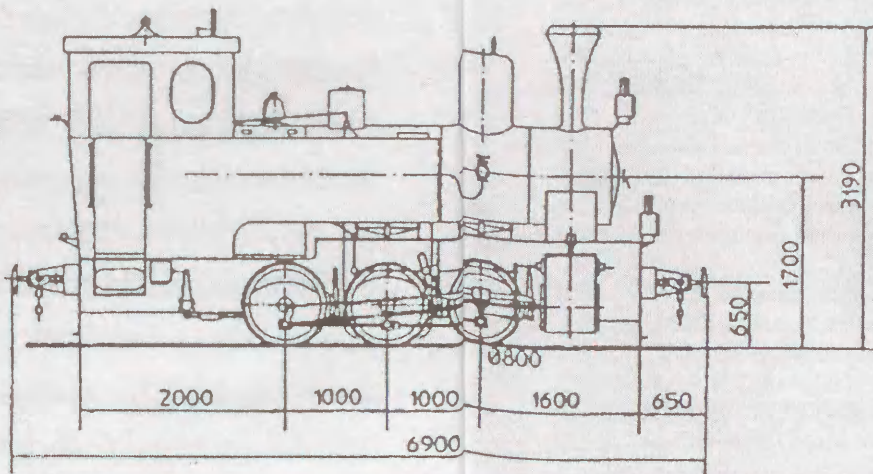
Falenicą i Michalinem, w Otwocku pomiędzy ulicami Kraszewskiego i Okrzei. W Karczewie zobaczymy zachowany zespół parowozowni i warsztaty oraz pomnik Ciuchci w formie samotnej lokomotywy „Ryś”, stojącej na niskim cokole. Parowóz ten to depozyt Muzeum Kolejnictwa z Warszawy i nigdy nie był związany z taborem kolejki tej linii. Do naszych czasów zachował się jedynie parowóz typu WKD-66, który jest ozdobą Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie.



42, 44 do 47,
56 i 57, 61 do 66

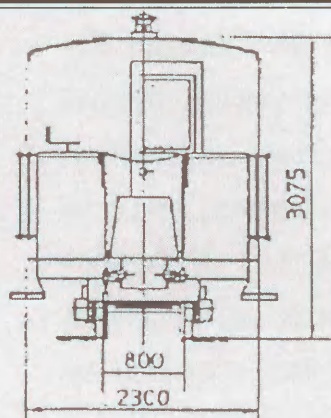


40, 41, 43,
71 i 72

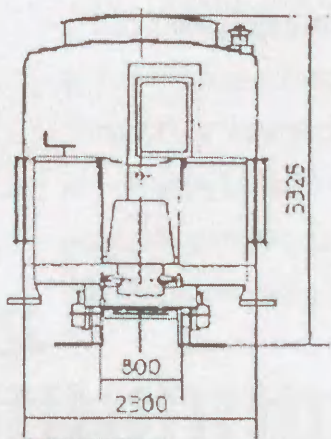
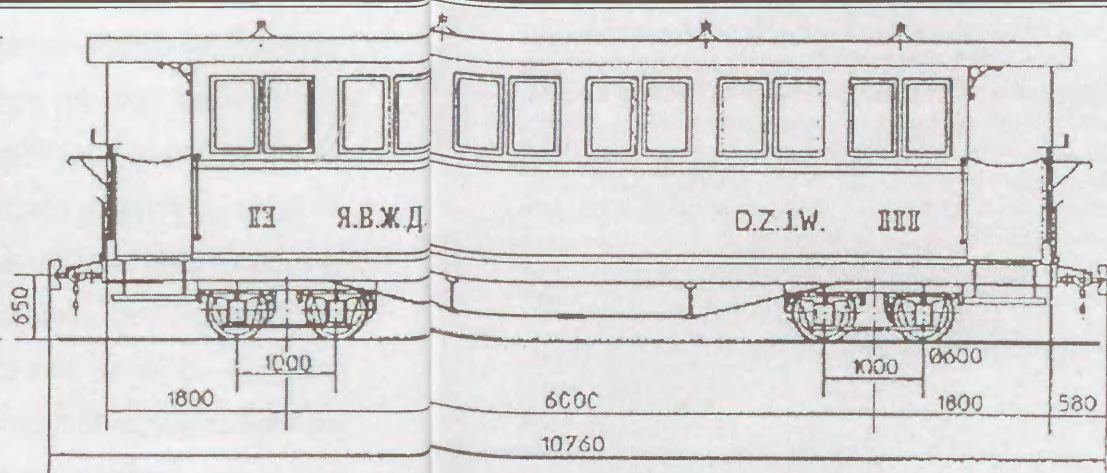


Lokomotywa i wagony osobowe kolei wąskotorowej do 1915 r.

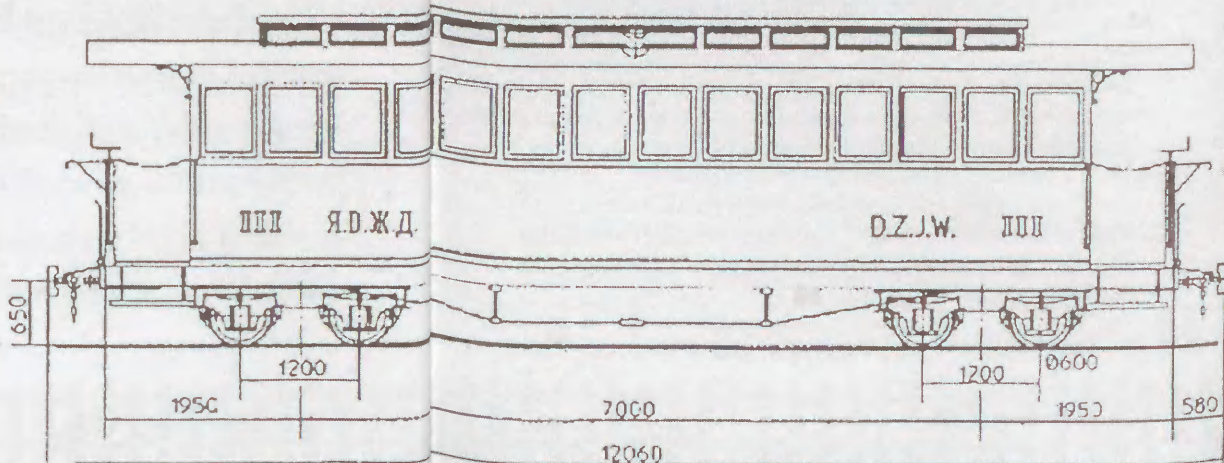
Rysunki - Krzysztof Zintel na podstawie szkiców Bogdana Pokropińskiego
opublikowane w czasopiśmie „Świat kolei”, 1997 r.



5 do 12



49 do 51



KURIER WARSZAWSKI.

Wydanie wieczorne.

Wiadomości bieżące.

= Kolejka Wawer-Karczew.

Otwarty ruch tymczasowy na linii Wawer-Otwork-Karczew przysparza nową, tak pożądaną arterię komunikacyjną.

Nowobudowana linja, o szerokości toru 800 mm, bierze początek od Wawra, jako przedłużenie kolejki Jabłonna-Wawer i dąży mniej więcej równolegle z koleją nadwiślańską, po prawej stronie tejże, na długości przeszło 18 wiorst, mając przystanki: Anin, Kaczy Dół, Radość, Falenicę, Józefów, Świder, Otwork i Karczew.

Od st. Świder, gdzie nad rzeką zbudowano most żelazno-betonowy, linja zatacza łuk nalewo, zbliżając się ku Otworkowinadwiślańskiemu, od którego nowa stacja Otwork oddalona jest o 10 minut drogi.

Na całej przestrzeni ułożone są szyny typu kolei normalnych, wagi 20 funtów na stopę bieżącą. Plant linii jest nieco wzniesiony i przez całą prawie drogę dąży lasem. Na wszystkich przystankach pobudowano, z cegły piaskowo-wapiennej, jednakowego typu domki dla dróżników z poczekalnią i kasą. Stacje Wawer i Otwork wyposażono w budynki większe, również murowane z cegły białej i mieszczące sale II i III klasy z bufetami, dalej: kasę, pokój bagażowy, kancelarię zawiadowcy; na piętrze są mieszkania zawiadowcy i pozostałej służby stacyjnej. Są również na tych stacjach, jak również na niektórych przystankach, przeznaczone na letnią porę werandy. W Otworku ponad to ułożono remizę na trzy parowozy, skład węgla i pompę parową dla zasilania wodą lokomotyw, jak również tarczę do obracania tychże. Jest tam jeszcze budynek dla dozorczy drogowego z wszelkimi zabudowaniami gospodarczymi i ogródkami; drugi zaś ogródek mieści się przy stacji. Stacje wszystkie są oświetlane lampami żarowo-naftowymi..

Linje i stacje wyekwipowano znacznie lepiej i wygodniej, niż na istniejących obecnie kolejach podjazdowych.

Pomiędzy stacją Most a Karczewem przebiego obecnie codziennie 24, a w niedzielę i święta 26 pociągów w jedną i drugą stronę. Ruch ten z nastaniem sezonu letniego i po dostarczeniu zamówionych, a oczekiwanych oddawna wagonów osobowych, zwiększy się znacznie. Po dostarczeniu nowych wagonów i lokomotyw ma nastąpić uroczyste otwarcie ruchu na nowej linii z udziałem zaproszonych gości.

Nowa kolej da niewątpliwie warszawiakom możliwość łatwiejszego przenoszenia się za miasto dla odpoczynku i wywczasów na świeżem powietrzu.

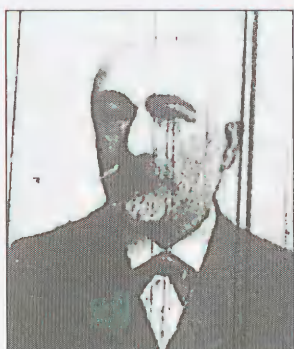


© OGŁOSZENIA DROBNE ©

Handel Win
i Towarów Kolonialnych
dawniej S. KWIATKOWSKI
obecnie
Ignacy Buczyk
róg ul. Młódzkiej i Granicznej
w OTWOCKU.



Skład węgla i drzewa.
Wina. Wódki. Koniaki. Likiery zagraniczne
i krajowe. Piwo. Porter. Miód. Towary
kolonialne. Delikatesy. Wędliny warszaw-
skie. Kasza. Mąka oraz Kwas chlebowy
własnego wyrobu.
Materiały piśmienne. Weksle, marki i kar-
ty do gry.
Wyroby Norymberskie. Perfumerja.
Mydło. Nafta. Olej. Wyroby tabaczne.
Wody Mineralne.



Henryk Huss
(1838-1915)

Inżynier kolejowy.

Ukończył Szkołę Politechniczną w Wiedniu. Współpracował przy budowie szeregu odcinków kolejowych. W 1883 r. powołano go na naczelnego inżyniera budowy Kolei Strategicznych rządowych w Cesarstwie Rosyjskim. Zajmował się budową kolejek wąskotorowych dojazdowych.



**Konstanty Sylwin
Jakimowicz**
(1879-1960)

Architekt warszawski.

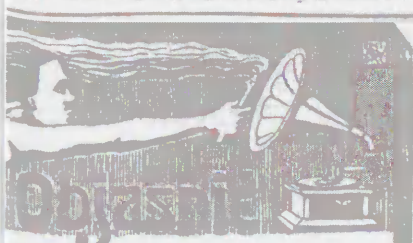
Pobierał naukę w szkole rysunków w pracowni Wojciecha Gersona w Warszawie. Studiował na Wydziale Architektury Instytutu Politechnicznego w Warszawie, dyplom uzyskał na Politechnice w Karlsruhe (1906) i w Instytucie Inżynierów Cywilnych w Petersburgu (1908-1909).

Pełnił wiele funkcji społecznych. Budował kościoły, budynki użyteczności publicznej, a także budynki stacyjne Kolei Jabłonowskiej, zachowane do dziś w Aninie, Międzyzlesiu i Falenicy, oraz Grójeckiej Kolei Dojazdowej - zachowany budynek dawnej stacji Wilanów.

Wydanie wieczorne.

Fot. Tygodnik Ilustrowany nr.17, 1914 r.

VEJ CONCORDE Nowy Świat 61.



Ze względu na to, że Pathéfony są to do osiągnięć udoskonalone gramofony, to uosuwają się na szersze używanie osobno innych. Grają: hołno, czysto, jaśnie i zupnie naturalnie.

Skład Pathéfonów na Król. Polskie.
Limkiewicz, Warszawa, Wierzbowa 8.

Canth, reperbury, warunkd ratows beapainis

bie, jadący ze stacji, na której niema kasy, bilety w pociągu od konduktora, jednocześnie są, nie czekając wezwania, sami zażądają wydania biletu".

9 sierpnia 1917 r. nr. 216a

189. Барманна (Моель) - Карпентер.

Расписание, действующее с 1 (14) сентября, не действует.

№-оо Вспомогательных чисел (номер)	№ 1 1941	№ 2 1941	№ 3 1941	№ 4 1941	№ 5 1941	№ 100 1941	№ 10 1941	№ 11 1941	№ 114 1941	№ 18 1941	№ 13 1941	№ 125 1941	№ 10 1941	№ 125 1941
МАШИНА	0,12	0,44	7,20	7,48	8,27	0,32	0,63	10,49	12,8	12,27	1,43	8,38		
...	0,50	7,35	...	8,39	0,39	...	10,46	12,14	12,33	1,49	...	...		
...	0,55	7,38	...	8,40	0,40	...	10,52	12,21	...	1,56	...	...		
...	0,57	7,42	...	8,44	0,51	10,8	10,58	12,22	12,43	2,0	9,60	...		
...	0,60	7,0	7,51	8,49	0,50	...	11,3	12,30	...	2,6	...	...		
...	0,60	7,18	7,54	8,52	10,6	...	11,7	12,33	...	2,8	...	...		
...	0,60	7,16	8,1	8,16	10,6	10,21	11,14	12,40	12,58	2,14	3,2	...		
...	0,62	7,20	8,6	...	9,4	...	11,8	12,44	...	2,18	...	...		
...	0,10	7,23	8,9	...	9,7	...	11,21	12,47	...	2,23	...	...		
14	...	8,51	...	8,27	...	10,33	...	...	1,6	...	3,14	...		
17	...	6,69	...	8,30	...	10,41	...	...	1,18	...	3,22	...		
20	...	7,7	...	8,44	...	10,49	...	...	1,21	...	3,37	...		
24	...	7,14	...	8,51	...	10,57	...	...	1,26	...	3,52	...		
...	...	7,30	...	8,58	...	11,1	...	...	1,43	...	3,85	...		
27	...	7,23	...	...	...	...	...	...	1,52	...	4,1	...		

GŁOSZENIA DROBNE ©

ŁÓŚĆ. Nowy przystanek kolei nadwiślańskiej. Restauracja, kąpiel, kolejka w budowie, lasy, sanatorium, planie na raty lub gotówką. Wielka osada. Na miejscu wskaże geometra Drzewo.

ZŁCIOWE KAMIEŃ

rozpuszcza i leczy też ból
ciężkiego H. Niemcewskiego".

Z okolic podmiejskich

W Wawrze.

Z Wawra pod Warszawą donoszą, że Wawer był do niedawna ulubionym warszawiaków, którzy chętnie wynajmowali tam mieszkania, ze względu na dogodną komunikację z Warszawą, pozwalającą na dojazd pociągami do Warszawy w godzinach porannych.

Tak było dawniej, w czasach n
obecnie zaś, kiedy zaopatrywanie Waw
i cukier wzięła w swoje ręce miejscow
kuńcza, stosunki pogorszyły się znac

W sklepie tutejszym, otrzymują i cukier kartkowy, naprośno letniczy artykułów. Kartkowych niema prawie chleb i cukier bez kartek, po cenach może nabyć każdy ilość dowolna.

Może list niniejszy zwróci uwagę, która podjęła się opieki nad mieszkańcami, że się tak skromnie w nich codziennie padamy ofiara.

21. sierpnia 1



Costad można we wszystkich aptekach. Ciepłota na podłogę opłaca się też z powodów zdrowotnych.



W wagonach kolei konnej „Wawer-
na”, dochodzącej do Miłosny, wywie-
napisy, że z d. 1 października wagony
kursować aż do wiosny.

Jest to pierwszy wypadek przerwy komunikacji na zimę. Mieszkańcy Miłosny wysyłanie omnibusu na pociągi kolejowe do Wawra. Omnibus ten jednak kursował przez Kaczy Dół i Wiślicę, i szosą między lasami obok Glinek i An-

19. sierpnia 19

KONIAK

IMPERIA



Owoc odświeżający, przeciynocny

OBSTRUKCY

PARTYLING

TAMAR INDIEN GRILL
13, Rue Pavée, Paris.

GILLOPE

Autor tekstu:

Krzysztof Oktabiński

Redakcja:

Maciej Mużacz

Andrzej Rukowicz

Projekt okładki,

skład i łamanie:

Lidia Dańko

Oracowanie graficzne:

Lidia Dańko

Andrzej Rukowicz

Konsultacja:

Romuald Solnicki

Korekta:

Piotr Szcześniak

Katarzyna Dańko

Zdjęcia archiwalne pochodzą ze zbiorów

Muzeum Ziemi Otwockiej i autorów.

Wydawca:

Urząd Dzielnicy Wawer m.st. Warszawy

Publikacja sfinansowana ze środków

Dzielnicy Wawer m.st. Warszawy

w roku stulecia uruchomienia odcinka

Wawer-Karczew kolej wąskotorowej.





1914
2014