

Elektryczniakiem do Ursusa w 1915?

Gdyby nie przewrotność losu, dziwne, różne zbiegi okoliczności z pogranicza pomroczości jasnej, to do Ursusa mknęlibyśmy dzisiaj elektryczniakiem, nie od 1936 roku (uruchomienie linii elektrycznej 15 grudnia 1936), a przynajmniej 20 lat wcześniej, czyli ok. 1915 roku, bo tak wstępnie określali to pomysłodawcy niezwyklej, obwodowej linii kolejowej. Niezwyklej, bo elektrycznej i... wąskotorowej. Na ten czas bardzo nowoczesnej. O dwóch torach i biegnącej na swej trasie przez pola, łąki i odcinkami nawet przez tunele czy budzące zachwyt kolejowe wiadukty. Jeden z nich miał mieć blisko 200 metrów długości (rejon Dw. Kowelskiego – dzisiaj Gdańskiego).

Historia wąskotorowej obwodnicy kolejowej Warszawy, jest dość ciekawa, długa i... pokrętna. My raczej spójrzmy na jej ursusowsko-włochowski odcinek. Historia bierze swój początek jeszcze pod koniec XIX wieku, kiedy to najwięksi udziałowcy wówczas rozporoszonych, działających, jako oddzielne firmy kolejowe, - Stefan ks. Lubomirski i Tomasz hr. Zamojski postanowili na dworze carskim w Petersburgu w 1898 roku przy lampce szampana zjednoczyć przedsiębiorstwa w jedno duże i pójść na „wojnę” z Koleją Warszawsko-Wiedeńską (KWW).¹

Rankiem, gdy głowy panów nieco przestygły, pomysł odłożono na czas późniejszy. Nie za długi jednak i jak na tamte czasy, „tylko” do 1908 roku, kiedy to sprawę zjednoczenia firm postanowili wziąć w swoje ręce dyrektorzy Zarządów kolejek: jabłonowsko-wawerskiej, grójeckiej i wilanowskiej. Jedną z pośrednich, jeśli nie bezpośrednich przyczyn pomysłu zjednoczenia były ogromne kłopoty, jakie miały Zarządy z budową nowych szlaków. Szczególnie biegnących w granicach miasta Warszawy ku Dworcowi Głównemu KWW, aby na nim nie tylko przeładowywać towary, ale i dowozić liczne rzesze mieszkańców przedmieść syreniego grodu nazywanych wówczas „podwarszawiakami”. Największe kłody pod nogi Zarządom kolejek rzucała dykcja Tramwajów Miejskich pod kierownictwem niejakiego Maurycyego Spokornego z wykształcenia aptekarza, który wyjechawszy z miasta Łodzi postanowił zostać biznesmenem robiącym kasę na komunikacji miejskiej. Nie w mieście Łodzi, bo tam miał nie najlepszą opinię, a w Warszawie. Otóż pan Maurycy, swoimi pokrętnymi i ciemnymi stosunkami wymusił na warszawskim magistracie zapis, że za komunikację szynową, jej rozwój, plany będą odpowiadać tylko i wyłącznie Tramwaje, a dokładnie on sam.

W tym za wydawanie zgód na wprowadzenie w granice miasta innej, obcej szyny. Obcej do czasu wpłacenia przez właściciela szyny stosownej sumki, niekoniecznie do miejskiej kasy.

Zarządy kolejek wąskotorowych, mając przykre doświadczenie z panem Maurycym, jak i Zarządem KWW, które to pozakulisowo ze sobą współpracowały,

¹ Kurier Polski nr 301 z listopada 1899 roku, art. „Kolejki podjazdowe”.

postanowiły wybudować poza granicami miasta własną obwodnicę i własną stację przeładunkową przy linii KWW. Jednak, aby zrealizować plan potrzebny był kapitał, duży, jeśli nie bardzo duży kapitał. Zarządy postanowiły się zjednoczyć, aby tym samym powiększyć swoje fundusze inwestycyjne, ale ciągle im brakowało kilku rubelków. Brakującą kwotę uzyskali przyjmując do spółki Belgów byłych właścicieli tramwajów konnych w Warszawie, którzy również nie lubili pana Maurycego, m. in. za jego „aktywność” w kwestii odebrania im koncesji.

Pod koniec 1910 roku zawiązano spółkę roboczą. W marcu 1911 roku wpłacono konieczną kwotę i oficjalnie ruszyło - Towarzystwo Akcyjne Warszawskich Dróg Żelaznych Dojazdowych. W późniejszych latach przemianowane na: Warszawskie Towarzystwo Kolei Dojazdowych. Warszawskie Koleje Dojazdowe, Elektryczne Koleje Dojazdowe, itd.



Nowe Towarzystwo, niemal z kopyta ruszyło do pracy ze zdwojoną energią. Oto, pięknego poranka, przy pierwszej tego dnia kawie, w jednej z warszawskich kawiarni zebrało się grono energicznych chłopców. Przepraszam, zacnych panów - dyrektorów Towarzystwa. Na jednym ze stolików rozłożyli plan miasta

Warszawy z przedmieściami. Wzięli w dłonie czerwone kredki i zaczęli w ferworze gorącej dyskusji wytyczać trasę przyszłej obwodnicy, przy okazji planując kilkanaście, odchodzących od niej odnóg do dynamicznie rozwijających się pod względem wypoczynkowym i gospodarczym podmiejskich miejscowości.

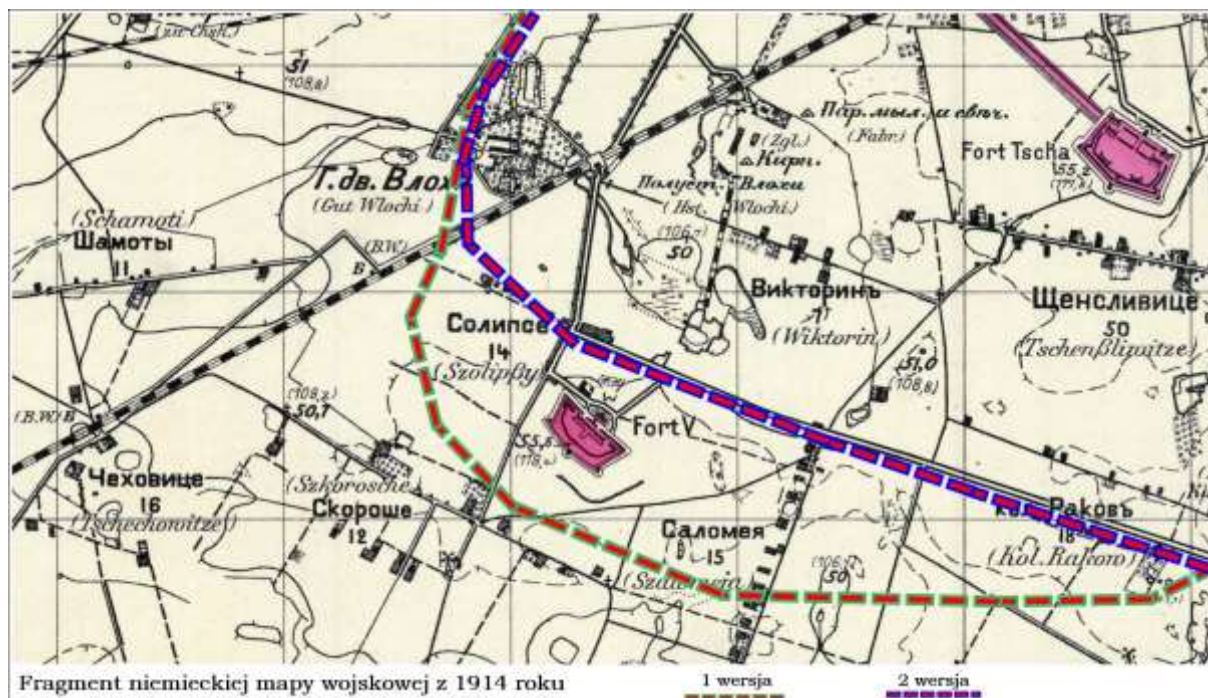
Powstał piękny i wydawać by się mogło idealny, perspektywiczny plan rozwoju warszawskich wąskotorówek. W kilka tygodni później wystosowano stosowne pisma do różnych urzędów, referatów warszawskiego i powiatowego magistratu o akceptację pomysłu. Wśród długiej listy odbiorców nie zabrakło i najważniejszego warszawskiego generał-gubernatora Jakowa Żylińskiego, gdyż bez jego zgody i akceptacji trudno było poprowadzić linię kolejową wokół miasta. Tym bardziej, że w pierwszej wersji miała biec w pobliżu fortów Twierdzy Warszawa. Co prawda, była ona już w częściowej kasacji i rozbrojeniu (carski ukaz z 31 stycznia 1909 o likwidacji fortyfikacji), ale wojsko ciągle się pakowało i pakowało i niezbyt chętnie oddawało cywilom swoje obiekty. Skierowanie stosownego pisma do Żylińskiego, było pewnym wybiegiem dyrektorów, gdyż wciągało carską armię stacjonującą w Warszawie do prac przygotowawczych i wytyczania linii, a to miało decydujący głos przy wywłaszczaniu potrzebnych, przyległych do wojskowych fortów terenów. Jednym słowem dawało spore oszczędności i ułatwiała procedury.

Sprawy szły szybko i pomyślnie, ale konkurencja w postaci Maurycego nie dawała chwili wytchnienia budowniczym przyszłej obwodnicy. Mieszała, ile mogła i nie zgadzała się na przebieg linii wąskotorowej w granicach miasta.

Wobec nieustannych ataków ze strony Spokornego Kolejki zagrały *va banque* i nie czekając na rozwój wydarzeń ogłosiły w prasie przebieg obwodnicy, jako zatwierdzonej przez wszystkich najważniejszych.² W pierwszej wersji miała biec od Wilanowa poprzez Raków, Salomeę, Skorosze, Solipsy do Włoch i dalej przez Powązki do Dw. Petersburskiego (Wileński) i Dw. Terespolskiego (Wschodni). Gdzieś po drodze, na Pradze miała łączyć się z kolejką Jabłonowsko-Wawerską. Przy stacji we Włochach miała być wybudowana duża stacja przeładunkowa towarów z wagonów KWW na wąskotorowe i odwrotnie. Bardzo nowoczesna z tzw. rampami wyładowniczymi, żurawikami dla ciężkich ładunków, itd., aby skrócić czas przeładunku. Zaletą nowej stacji była możliwość jej rozbudowy w przyszłości ze względu na liczne, niezabudowane pola i łąki. Być może nieco podmokłe i bagniste, ale nadające się na budowę magazynów niezbędnych przy stacji przeładunkowej, sortującej w różnych kierunkach przewożone towary.

Od Rakowa linia przebiegać miała mniej więcej po szlaku dzisiejszej Al. 4 czerwca 1989 w Ursusie. Nad linią KWW do Grodziska dalej biec miała po efektownym wiadukcie z peronami, z których po schodach miało się schodzić na peron kolei szerokotorowej do Skierniewic (jak widać wielopoziomowe węzły przesiadkowe już wtedy planowano). Przed wiaduktem część linii miała odchodzić dużym łukiem w kierunku planowanej stacji towarowej – Włochy. Stacji, której nie udało się wcześniej wybudować przy Rogatkach Jerozolimskich (pl. Zawiszy).

² Kurier kolejowy z 15 grudnia 1911 roku, art. „Nowe koleje”.



Niemal natychmiast po ogłoszeniu planów Towarzystwa mocno przeciwko nim zaprotestowała grupa kapitalistów skupiona przy Maurycym. Trasę trzeba było nieco zmienić, gdyż Maurycy wskazał generał-gubernatorowi istotną wadę koncepcji. Przebiegała zbyt blisko zabudowań fortecznych w dodatku na tzw. ich esplanadzie (pole ostrzału). Generał zgodził się z Maurycym i zaproponował Towarzystwu zmianę planów, tak, aby linia biegła nie przed nimi a z tyłu fortów. Dzięki temu będzie bardziej użyteczna w dowozie amunicji, zaopatrzenia dla obsługi fortyfikacji. Na taki obrót spraw czekało Towarzystwo, bo to z ukazu generał-gubernatora linia mogła się znacząco zbliżyć do granic miasta i tym samym nieco pomieszać w koncepcjach pana Maurycego.

W drugiej wersji przebiegu trasy, którą tym razem wytyczono już nie przy kawiarnianym stoliku, a po części w terenie wraz z grupą wojskowych na terenie Włoch miała biec wzdłuż dzisiejszej Globusowej, Łopuszańskiej. Wówczas ważnej drogi łączącej Włochy z szosą I klasy (bitej żwirem) Warszawa – Grójec.

Na trasie miały powstać dwa przystanki: Salomea i Solipse, a we Włochach duża stacja osobowa z bufetem I i II klasy.

Tym razem projekt przypadł do gustu generał-gubernatorowi i władzom wojskowym, bo w nowym przebiegu trasy wojsko miało lepsze zaopatrzenie na wypadek działań wojennych. Nie ważne, że koncepcja obrony imperium rosyjskiego na linii Wisły nie uwzględniała już zbyt wielkiej wagi militarnej zewnętrznego pierścienia obrony Twierdzy Warszawa, jak i samej warowni, ale w ten sposób opóźniła wyprowadzkę carskiej armii.

Po drodze obiegu dokumentów w sprawie budowy linii obwodowej w 1912 roku do gry o pierwszeństwo w otrzymaniu koncesji na budowę włączyły się obok Towarzystwa Warszawskich Dróg Żelaznych Dojazdowych, jeszcze dwie firmy:

Karlińskiego i Gerlicza zarządzającej łódzkimi kolejkami dojazdowymi i... Spokornego z Wyszniegradzkim proponującej dodatkowo elektryfikację linii.³ Ta ostatnia ze względu na współnika Spokornego była dość zagadkową i tajemniczą.

We wrześniu 1913 Towarzystwo otrzymało pozwolenie na wykonanie szczegółowych planów obwodnicy i obietnicę częściowego sfinansowania z pieniędzy carskiej armii niektórych odcinków. Głównie przebiegających koło wojskowych zabudowań. Z tym tylko, że wojskowa dopłata miała nastąpić dopiero po zakończeniu budowy i zatwierdzeniu jej przydatności dla wojska. Czy wojsko by zapłaciło? Pewnie nie, bo nie było raczej skore do wydawania pieniędzy. Natomiast bardzo interesowało się ich pozyskiwaniem, a wspomniany generał-gubernator nie należał do odmieńców. Poniekąd kolega Maurycygo, ale o nim i owej znajomości, kiedy indziej.

Wczesną wiosną 1914 roku plany zostały ukończone i w czerwcu na szlak przyszłej kolei weszli geodeci i kolejowi inżynierowie, aby wytyczyć słupkami przebieg obwodowej kolejki. Pierwsze prace ziemne miały ruszyć we wrześniu.⁴ Niestety, wybuch I wojny światowej uniemożliwił budowę warszawskiej obwodnicy wąskotorowej. Szkoda, bo w planach rozwoju obwodnicy było wybudowanie kolejowych odnóg do Skoroszy, Opaczy i jakby stworzenie sieci kolejowej na terenie m. in. gmin Skorosze, Raszyn, itd. Co ciekawe, miejscy planiści Warszawy zakładali intensywny rozwój zachodnich przedmieść pod względem zabudowy mieszkalnej i tworzenie osiedli satelitarnych skomunikowanych ze sobą siecią kolejową.⁵

W zakończeniu dodam, że Towarzystwo Kolejek Dojazdowych po I wojnie światowej, jakby częściowo zrealizowało swoje kawiarniane plany z 1910 roku. Przemienione na EKD i WKD wybudowało od Rakowa szerokotorową odnogę kolejki do Włoch po trasie dzisiejszej Popularnej. Podobno była to nieśmiała próba wybudowania jednak warszawskiej elektrycznej obwodnicy kolejowej. Ukazanie, że prywatny kapitał może wybudować coś, czego państwowym władzom kolejowym ciągle się nie udawało. Ba, do tej pory się nie udaje, bo Warszawa, jak nie miała, tak dalej nie ma w zasadzie miejskiej kolejowej obwodnicy, choć częściowo podobnej do tej planowanej w 1910 roku.

Opracowanie dla Ursuvianów – Włodzimierz Winek – 2026 r.

³ Gazeta codzienna „Naród” z października 1912 roku, art. „Elektryczne kolejki podjazdowe”.

⁴ Kurier Kolejowy nr 14 z 15 lipca 1914 roku, art. „Nowa linia kolejki”.

⁵ Gazeta „Przemysł krajowy” nr 11 z czerwca 1913 roku, art. „Kolejki podjazdowe”.

