
Od autora

Przed dwudziestoma laty napisałem małą monografię o Kolei Dojazdowej Mareckiej, która była jedną z kolejek wąskotorowych wychodzących niegdyś z miasta Warszawy i łączących z nim podmiejskie osiedla i małe miasteczka.

Ażeby jednak zamknąć temat i opisać pozostałe kolejki wąskotorowe tak mocno związane z Warszawą, przez wiele lat zbierałem materiały historyczne, tworząc pracę o warszawskich kolejach wąskotorowych: wilanowskiej, grójeckiej i jabłonowskiej.

To właśnie kolej wilanowska, działająca w latach 1891–1936, była pierwszą kolejką wąskotorową dla podwarszawskiego ruchu publicznego, po niej powstawały następne, ożywiając miejscowości podwarszawskie, jako jedyne i na owe czasy nowoczesne środki komunikacji lokalnej.

Uplłynęło już 110 lat od otwarcia pierwszego odcinka kolei wilanowskiej do ... Czerniakowa, który jest dziś dzielnicą Warszawy.

W 2001 roku przypadła 80 rocznica, kiedy 3 kolejki wąskotorowe (wilanowska, grójecka i jabłonowska) zjednoczyły się w jedno silne przedsiębiorstwo pod nazwą: „Towarzystwo Akcyjne Warszawskich Dróg Żelaznych Podjazdowych”, od 1916 roku „Dojazdowych” (zmieniono tylko w nazwie jedno słowo), a od 1932 roku: „Warszawskie Koleje Dojazdowe – Spółka Akcyjna”. Liderami tego przedsiębiorstwa byli: Stefan książę Lubomirski i Tomasz hrabia Zamoycki, którzy chcąc rozwinąć znacznie komunikację podmiejską weszli w spółkę z kapitałem belgijskim. Ich ambitne plany pokrzyżowały wydarzenia historyczne: pierwsza wojna światowa, konflikt z władzami miasta Warszawy, wielki kryzys gospodarczy i druga wojna światowa.

Dynamiczny rozwój transportu samochodowego, jaki nastąpił w Polsce od 1950 roku,

całkowicie zepchnął na margines Warszawskie Koleje Dojazdowe (wąskotorowe) i po dwudziestu latach konkurencji, doprowadził do ich całkowitego usunięcia z Warszawy i okolic. Sytuacja taka zaistniała nie tylko w Warszawie, ale również w całej Polsce, gdzie koleje wąskotorowe miały groźnego konkurenta – transport samochodowy. Wskutek braku klientów kurczyły się dochody i dana linia kolejowa stawała się deficytowa, co doprowadzało do jej zamknięcia i następnie fizycznej likwidacji.

W 2000 roku, w Polsce zostało jeszcze około 950 km czynnych linii kolei wąskotorowych (a jeszcze 20 lat wstecz było ich 2500 km), które przewidziane są do zamknięcia i likwidacji (razem 16 oddzielnych grup). Jedyłą szansą ich przetrwania jest przejęcie przez samorządy lokalne, co raczej jest trudne do wykonania, gdyż samorządy mają wiele innych kłopotów, w tym finansowych.

Po dawnej świetności Warszawskich Kolei Dojazdowych S.A. pozostała w szczątkowym stanie kolej grójecka, od Piaseczna przez Tarczyn, Grójec do Nowego Miasta nad Pilicą. Wpisana została na listę zabytków, ale dopóki nie znajdzie sponsora, jej los będzie niepewny. W chwili obecnej (rok 2001), podobnie jak wiele innych kolejek wąskotorowych w Polsce prowadzi działalność komercyjną, głównie w przewozach wycieczek na zamówienia.

Rzecz zrozumiała, że kolej wąskotorowa nie spełnia warunków współczesnego transportu i może być jedynie utrzymana jako kolej wycieczkowo-turystyczna, ale przy tego rodzaju przewozach nie jest zdolna się utrzymać i musi być dofinansowana. Nie należy też zapomnieć o chlubnej przeszłości warszawskich wąskotorówek, którym pracę tę poświęcam.

Komunikacja podmiejska Warszawy XIX wieku

Po upadku Powstania Styczniowego, a także po tzw. „uwłaszczeniu chłopów”, w Królestwie Kongresowym nastąpiły dosyć duże ruchy migracyjne ludności ze wsi do miasta, jak też rozwój miast i ośrodków przemysłowych. W przeludnionych wsiach Królestwa Kongresowego zaczęły powstawać wielkie folwarki obszarników, którzy obrali system gospodarki kapitalistycznej, odchodząc od stosowanej dotychczas gospodarki feudalno-pańszczyźnianej.

Kapitalistyczne folwarki nastawione na masową produkcję płodów rolnych, zaczęły stosować maszyny i nowoczesną technologię uprawy ziemi, co udowodniło, że nie ma potrzeby zatrudniania tak wielkiej liczby pracowników rolnych, jak w systemie feudalno-pańszczyźnianym. Stąd powstał na wsiach nadmiar siły roboczej, wywołujący „wędrowkę ludu” w poszukiwaniu pracy.

Ponadto wielu uczestników Powstania Styczniowego było represjonowanych przez władze carskie i musiało uchodzić ze wsi, a majątki ich były konfiskowane. Ze wsi uchodziła również drobna szlachta, która stosując tradycyjne metody gospodarowania, przegrywała z dużymi kapitalistycznymi folwarkami i pozbywała się swych gospodarstw. Prym w tych wędrowkach wiodła biedota wiejska, która poszukując pracy osiedlała się w miastach Kongresówki lub emigrowała do Ameryki.

Rozwój dużych ośrodków przemysłowych w Kongresówce, jak Dąbrowa Górnicza, Sosnowiec, Łódź, Żyrardów czy Warszawa, wy-

magła taniej siły roboczej, jakiej mogła dostarczyć polska wieś, a w związku z tym powstało zapotrzebowanie na budownictwo mieszkaniowe, to zaś powodowało rozwój miast. Przemysł Królestwa Kongresowego miał duże szanse rozwoju dzięki ogromnemu rynkowi zbytu, którym była Rosja. To właśnie z Kongresówki do Rosji sprowadzano wszelkie wyroby przemysłowe, od maszyn i wszelkich urządzeń, aż do wyrobów galanteryjnych włącznie. Łódź i Żyrardów wysyłały do Rosji wyroby włókiennicze, Warszawa dysponowała bogatym asortymentem produkcji, który zapełniał rosyjski rynek. W drugiej połowie XIX stulecia, w samej Warszawie powstały różnorodne gałęzie przemysłu, jak przemysł chemiczny, maszynowy, taburu kolejowego, kotlarski, silnikowy, budowy urządzeń do wyposażenia wszelkiego rodzaju fabryk, a także galanteryjny.

Przemysł zatrudniał tysiące pracowników, którzy wraz z rodzinami musieli gdzieś mieszkać i dawali zarobek tzw. kamienicznikom. Była to pewna grupa ludzi, która mając pieniądze budowała tanim kosztem kamienice, tzw. czynszówki, pod wynajem mieszkań.

Domy takie powstawały w Warszawie jak przysłowiowe „grzyby po deszczu”, dając utrzymanie i zysk ich właścicielom żyjącym z czynszów za wynajmowanie mieszkań. Również przy budowach tych domów dokonywano różnych oszustw budowlanych, gdyż ich właścicielom chodziło głównie o to, żeby tanio wybudować jak największą liczbę mieszkań. Ujawniło się to podczas rozbiórki starych do-

mów po 1945 roku – wiele domów zbudowanych zostało na cudzych ścianach. Dzisiaj można jeszcze spotkać kamienice czynszowe na Pradze oraz przy ulicach: Marszałkowskiej, Hożej, Wilczej, Żelaznej, Ogrodowej, gdzie jakimś cudem oszczędziła je wojna.

Budownictwo mieszkaniowe rozwinęło się również na terenach poza granicami Warszawy, takich jak Brudno, Targówek, Pelcowizna, Goławek, czy Utrata, z tym że tu stawiano głównie domy drewniane tzw. drewniaki, a drewno dosyć tanio można było nabyć w licznych składach na terenie Pragi.

Na budowę kamienic w Warszawie potrzebne były ogromne ilości cegieł, których dostarczały liczne cegielnie rozsiane na bogatych w glinę terenach podwarszawskich (Marki, Słupno, Pustelnik, Obory, Chylice, Baniocha, Mysiadło, Gołków). Problemem dużej wagi był jednak transport cegły furmankami, gdyż Warszawa w tym czasie posiadała zaledwie dwie drogi wylotowe utwardzone kamieniami polnymi, tzw. trakty strategiczne do Brześcia i do Lublina. Reszta (około 10) dróg wylotowych z miasta, były to albo drogi gruntowe lub wysypane szutrem, na których tworzyły się koleiny i liczne wyboje. Podczas pory letniej, szczególnie w upały, pojazdy konne wzniewały tumany kurzu, natomiast podczas wiosennych roztopów lub jesiennych słoń, drogi były pokryte błotem, a wyboje wypełnione kałużami wodnymi.

Komunikacja podmiejska tzw. dyliżansami lub konnymi omnibusami, do takich miejscowości, jak Radzymin, Grójec, Góra Kalwaria, Leszno, Błonie, Płońsk, Pułtusk, Zegrze, nie należała do przyjemności, szczególnie w jesienne słońne dni lub podczas wiosennych roztopów. Jeszcze gorzej wyglądał transport towarów przewożonych wozami konnymi po takich drogach, przy czym zakres ładowności tych pojazdów był ograniczony (około 800...1000 kg).

O ile przeciętna prędkość omnibusu konnego wynosiła od 7 do 8 km/h, to furmanki naładowanej towarem nie przekraczała 4 km/h. Dla przeciętnego mieszkańca Warszawy wyjazd w tamtych czasach w odwiedzinach do krewnych w Radzyminie, był nie lada wyprawą, a jeszcze większą wyprawą była podróż do Pułtuska,

gdzie na przejazd trzeba było stracić cały dzień.

W końcu XIX stulecia istniała rozwinięta żegluga wiślana, gdzie oprócz różnych drobnych armatorów królowały na Wiśle dwa konkurencyjne przedsiębiorstwa żeglugowe: „Maurycyego Fajansa” i firma „Krater”. Kursowały parostatki pasażerskie i pasażersko-towarowe, a także towarowe. Były też olbrzymie barki towarowe zwane berlinkami, galary i krypy ciągnane przez holowniki. Były też żaglowe szkuty dowożące jabłka z Wyszogrodu i płody rolne z góry i z dołu Wisły, na targ do Warszawy. Szkuty te widziano w Warszawie po raz ostatni wiosną 1949 roku, podczas akcji upaństwowiania całego taboru pływającego po Wiśle. Jednak żegluga wiślana – pomimo że docierała do Góry Kalwarii, Sandomierza, Płocka i Włocławka – miała dwie zasadnicze wady, a mianowicie: zimową porą, kiedy Wisła była zamrznięta, nie funkcjonowała. A zimy w tamtych czasach bywały ostre i rzeka stała skuta lodem zazwyczaj od grudnia do marca. Również podczas letnich upałów, kiedy stan wody był bardzo niski, żegluga większymi jednostkami była niemożliwa.

Z Warszawy wychodziły liczne linie kolejowe szeroko- i normalnotorowe, a mianowicie:

- normalnotorowa Kolej Warszawsko-Wiedeńska z Warszawy do Trzebini i z odgałęzieniami od Ząbkowic do Sosnowca, od Kolušek do Łodzi Fabrycznej i od Skierniewic do Aleksandrowa Kujawskiego, uruchomiona już w 1845 roku;
- szerokotorowa Kolej Warszawsko-Petersburska, otwarta w 1862 roku;
- szerokotorowa Kolej Terespolska z Warszawy do Brześcia, otwarta w 1866 roku;
- szerokotorowa Kolej Nadwiślańska z Warszawy do Kowla i z Warszawy do Mławy, otwarta w 1877 roku.

W 1875 roku, po wybudowaniu mostu kolejowego na Wiśle koło cytadeli, otwarta została Kolej Obwodowa o torze szerokim (1524 mm), ze splecionym torem normalnym (1435 mm), łącząca wszystkie koleje wylotowe z Warszawy. Wszystkie te wymienione koleje nie były wówczas zainteresowane ruchem podmiejskim, gdyż miały wiele problemów w ruchu dalekobieżnym. Wprawdzie były uruchamiane

pociągi podmiejskie do: Grodziska, Mińska, Nasielska, Pilawy, czy Tłuszcza, ale częstotliwość kursowania tych pociągów była bardzo mała. W 1903 roku została otwarta szeroko-torowa kolej z Warszawy do Kalisza, która uruchomiła też pociągi podmiejskie z Warszawy do Sochaczewa, jednak wszystkie te koleje nie były nastawione na ruch podmiejski.

Warto wspomnieć o komunikacji wewnątrz miasta Warszawy, które miało ulice w znacznej części pokryte brukiem z kamieni polnych (kocich łbów), z kostki kamiennej lub kostki drewnianej. Powszechną komunikacją miejską były zaprzęgi konne w postaci dorożek, zwanych w Warszawie „dryndami”. Pierwszą namiastką tramwaju miejskiego była kolej żelazna miejska, zbudowana po otwarciu mostu Kierbedzia w 1865 roku, a należąca do Towarzystwa Kolei Warszawsko-Petersburskiej.

Zadaniem tej kolei było połączenie przez miasto dworca Petersburskiego z dworcem Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Zbudowano również odgałęzienie do powstającego w tym czasie dworca Brzeskiego, Kolei Warszawsko-Terespolskiej. Dworzec Petersburski mieścił się na rogu obecnej ulicy Targowej i Wileńskiej na Pradze (obecnie stoi w tym miejscu gmach

Dyrekcji PKP), dworzec Brzeski to obecny dworzec Wschodni, a dworzec Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej znajdował się na rogu ulicy Marszałkowskiej i Alei Jerozolimskich.

Kolej miejska miała tor szeroki (rosyjski) 1524 mm i trakcję konną. Prowadziła ruch osobowy i towarowy. Otwarcie tej kolei odbyło się 11 grudnia 1866 roku. Po otwarciu mostu kolejowego przy cytadeli w 1875 roku, kolej ta straciła swoje pierwotne znaczenie. Od 1881 roku następuje w Warszawie rozwój tramwajów miejskich, budowanych przez belgijskie towarzystwo „Société Anonyme des Tramways Suburbains et Vicinaux de Varsovie”, z którym miasto podpisało umowę na 35 lat. Towarzystwo to do 1892 roku zbudowało 21,5 km linii tramwajowych (również o szerokości toru 1524 mm) oraz wykupiło istniejącą kolej miejską, którą podłączono do sieci tramwajów miejskich. W ruchu było około 150 wagonów i 390 koni. Uzupełnieniem tramwajów były omnibusy konne, które kursowały od centrum do najdalszych dzielnic miasta.

Rozwój komunikacji podmiejskiej nastąpił jednak dopiero po otwarciu Kolei Konnej Wilanowskiej w 1892 roku, o czym dokładnie dowiemy się w dalszej części niniejszej pracy.

Takie były początki

Trudno jest dzisiaj znaleźć w dawnym piśmiennictwie warszawskim szczegóły tej historii, ale możemy się domyślać, że gdzieś w połowie 1890 roku, prawdopodobnie doszło do spotkania trzech dżentelmenów: Wiktora Magnusa, Henryka Husa i Jana Kellera – ówczesnego dzierżawcy restauracji ogrodowej „Promenada”, oddalonej od rogatki belwederskiej około 1 km.

To właśnie pan Jan Keller wpadł na pomysł, żeby ułatwić gościom z miasta Warszawy dogodną komunikację do lokalu „Promenada”. Postanowił zbudować wąskotorową linię tramwajową od rogatki belwederskiej. Ze swoim pomysłem zapoznał inżyniera Henryka Husa i właściciela Dolnego Mokotowa, pana Wiktora Magnusa.

Droga Królewska, zwana też Traktem Wilanowskim (dzisiejsza ulica Belwederska), otoczona była niską zabudową Dolnego Mokotowa, będącego wówczas wsią. Znajdowało się tam wiele miejsc rozrywkowych w postaci restauracji ogrodowych położonych obok drogi, jak „Promenada”, „Andrzejówka”, „Łukaszówka”, „Nowa Konkurencja”, „Marcelin”, „Ogród Miriama”, „Park Sielecki” i wiele innych, które słynęły z „szerokiej zabawy”. Najczęściej przybywało tu bogate mieszczaństwo, oficerowie huzarów i ułanów rosyjskiej lejbgwardii stacjonujący w Warszawie. Alkohol i szampan lał się strumieniami, a niektórzy goście przepuszczali nawet majątki, ale wszyscy się bawili, jak to mówiono gwarą warszawską, „na całego”.

Oczywiście były też występy trup teatralnych

i rewiowych, z gwiazdami i gwiazdeczkami ówczesnej piosenki i humoru. Kwitły przy tym romanse, przeróżne skandale i skandaliki, no ale takie jest życie.

Jedynym ówczesnym środkiem transportu z miasta były popularne warszawskie dorożki zwane „dryndami” lub inne zaprzęgi konne. Pan Keller, widząc te niedogodności komunikacyjne, wpadł na pomysł, że zbudowanie tramwaju (kolejki) wąskotorowego rozwiąże ten problem.

Inżynier Henryk Huss urodził się w 1838 roku w rodzinie oficera wojsk napoleońskich, a wykształcenie otrzymał staranne. Ukończył Uniwersytet Jagielloński w Krakowie i Politechnikę w Wiedniu. Pracę rozpoczął przy budowie Kolei Warszawsko-Petersburskiej, na odcinku od Warszawy do Białegostoku. Pracował również przy budowie kolei bydgoskiej, przy budowie Kolei Obwodowej w Warszawie, a następnie budował wały przeciwpowodziowe w Warszawie. W 1883 roku został naczelnym inżynierem przy budowie Dróg Żelaznych Poleskich, które sam projektował. On też opracował „Album Kolei od Wilna do Równego” z licznymi litografiami.

Propozycję zaprojektowania, a następnie budowy kolei spacerowej przyjął chętnie, gdyż widział przyszłość w rozwoju tego typu komunikacji i późniejsze dochody z przewozu towarów. Inżynier Huss wyruszył więc do Petersburga w celu uzyskania zezwolenia na budowę i w listopadzie 1890 roku otrzymał od najwyższych władz koncesję na budowę kolei wąsko-

torowej z trakcją konną, od rogatki belwederskiej do Wilanowa.

PozwólmY sobie na małą dygresję, wyjaśniając znaczenie rogatek miejskich, których miasto Warszawa posiadało wówczas kilkanaście. Już w starożytności, a potem w średniowieczu, miasta były otaczane murami obronnymi, w których były urządzone bramy wjazdowe, często z mostem zwodzonym, silnie strzeżone przez strażę, zamykane na noc. Bramy te spełniały również rolę rogatek miejskich, na których pobierano opłaty (tzw. myto) od kupców i podróżnych oraz opłaty za przewóz towarów, którymi zasilana była kasa miejska.

W miarę rozrastania się miast i rozwoju techniki wojennej, mury obronne straciły na znaczeniu, ale na drogach wylotowych z miasta budowano strażnice miejskie, tzw. rogatki, gdzie pobierano opłaty. Po wybudowaniu na terenie miasta linii kolejowych, opłata rogatkowa była doliczona do cen sprzedawanych biletów kolejowych.

Dopiero w 1899 roku Gubernator Warszawski, na mocy wydanego w tej sprawie ukazu carskiego, zniósł opłaty rogatkowe od 1900 roku.

Wiktor Magnus urodził się w 1833 roku w Warszawie. Jego ojcem był Karol Ludwik – kompozytor i wydawca pochodzenia szwedzkiego. Ożeniony z Marią Głogowską wszedł w posiadanie Mokotowa z cegielniami i gliniankami. Był gorącym zwolennikiem urbanizacji i wcielenia do miasta Warszawy wsi Mokotów, a także był założycielem pierwszej w Warszawie Spółdzielni Spożywców pod nazwą „Merkury”. Z wykształcenia leśnik, posiadał zdolności i zamiłowanie muzyczne, brał udział w Komitecie budowy gmachu Filharmonii w Warszawie, a także ufundował pomnik Fryderyka Chopina w Dusznikach, które wówczas nazywały się Bad Reinerz.

On to przyczynił się do szybkiej parcelacji wsi Mokotów, aby włączyć ją szybko do Warszawy. Niestety nie doczekał tej chwili, gdyż zmarł w 1912 roku i został pochowany na Powązkach (kwatery 13 rząd IV). Mokotów został przyłączony do Warszawy dopiero w 1916 roku, podobnie jak inne podwarszawskie wsie, z polecenia ówczesnego okupacyjnego gubernatora Warszawy – von Beselera.

Właśnie Wiktor Magnus poparł projekt budowy kolejki wąskotorowej od rogatki belwederskiej do Wilanowa w celach wycieczkowych, gdyż widział w tym korzyść w rozwoju Mokotowa.

Z dzielonych przez Wiktora Magnusa parceli pod budowę zachowały się przez wiele lat nazwy kolonii: Wiktorów i Magnuszew oraz ulice Wiktorska i Magnuszewska. Po drugiej wojnie światowej nazwy te zanikły zupełnie, a zachowała się jedynie ulica Wiktorska (od Wiktora Magnusa).

Na wiosnę 1891 roku panowie Wiktor Magnus i Henryk Huss założyli spółkę firmowo-komandytową z kapitałem 60 000 rubli, wnosząc swe wkłady. Taka spółka jest odmianą spółki handlowej, w której przynajmniej jeden ze współników odpowiada nieograniczenie całym majątkiem, inni zaś do wysokości określonej sumy, tzw. sumy komandytovej. Zaczęto do spółki agitować chętnych, którzy mogliby wnieść udziały pieniężne, oraz wypuszczono do wolnej sprzedaży tzw. udziały na budowę kolei wilanowskiej. Udziały te można było nabywać w kantorze Spółdzielni „Merkury” oraz w biurze inż. Hussa przy ul. Zielnej, ale sprzedaż udziałów szła bardzo opornie.

W kwietniu 1891 roku rozpoczęto roboty ziemne od rogatki belwederskiej wzdłuż Drogi Królewskiej, ale władze miejscowe zaczęły czynić różne trudności w kontynuowaniu budowy. Inż. Huss dzięki swoim znajomościom w stolicy imperium (Petersburgu) oraz dzięki swoim umiejętnościom w załatwianiu tego typu spraw, potrafił rozpędzić czarne chmury, jakie gromadziły się nad nowo powstającą instytucją.

Wytyczeniem trasy i całą stroną techniczną budowy zajął się inż. Huss. Roboty torowe prowadzono na całej trasie do Czerniakowa jednocześnie. Tor układano wzdłuż Drogi Królewskiej do Marcelina, a następnie wzdłuż Drogi Książęcej (dzisiejsza ul. Chełmska) przez Sielce do traktu czerniakowskiego, do Wójtówki, i dalej do Czerniakowa. Projekt trasy opracowano do Wilanowa, równoległe wzdłuż traktu z ominięciem fortów na Czerniakowie. A oto co pisał w tej sprawie „Kurier Warszawski” z dnia 5 maja 1891 roku:

„Dwa dni kapitalnej pogody sprawiło znaczny

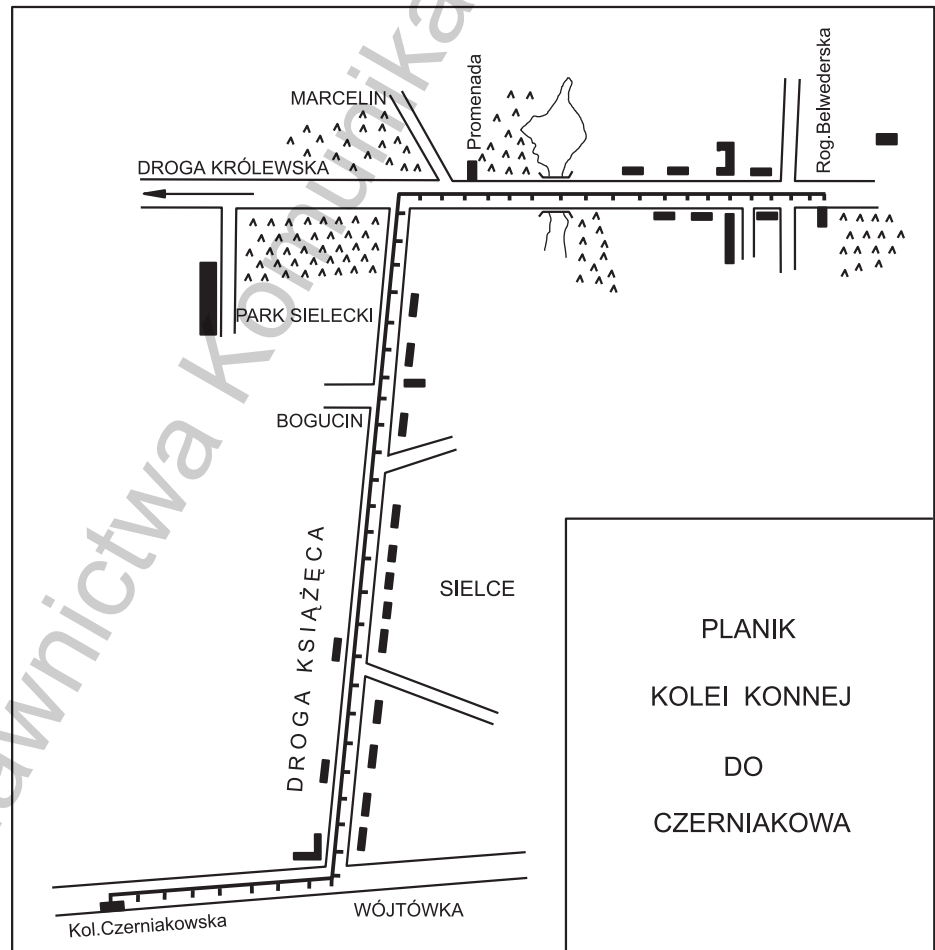
postęp w prowadzonych robotach przy budowie kolei podmiejskiej. Setki robotników pracują na całej linii, a inż. Huss ciągle znajduje się na miejscu budowy". Przyjęto budowę toru lekkiego pod trakcję konną, z szyn o masie 8 funtów na stopę (tj. 11,9 kg na metr bieżący), szerokości 800 mm, na podkładach bukowych i sosnowych. Na całej linii zaprojektowano 5 małych mostków łącznej długości 13,74 m, na murowanych przyczółkach z cegły i belek stalowych dwuteowych 10- lub 12-calowych.

Stację początkową Belweder usytuowano w miejscu, gdzie obecnie schodzą się ulice Belwederska i Spacerowa. Jednakże inż. Huss czynił starania o zezwolenie na usytuowanie stacji blisko rogatki belwederskiej, a tym samym jak najbliżej miasta i zezwolenie takie

otrzymał. Ostatecznie stację Belweder wybudowano przy ul. Zaokopowej (obecnie ul. Belwederska róg Sulkiewicza). W czerwcu 1891 roku na placu o powierzchni 64 sążni kwadratowych (198 m²) powstały: poczekalnia dla pasażerów, stajnia dla koni, remiza dla wagonów, warsztaty wagonowe, magazyny i pomieszczenia gospodarcze.

W odległości 1,1 km od stacji Belweder powstał przystanek Marcelin z mijanką. Następna mijanka była zbudowana na tracie czerniakowskim we wsi Wójtówka. Od Marcelina linia skręcała w lewo, wzdłuż Drogi Książęcej (dzisiejsza ul. Chelmska) przez Sielce, które wówczas były podmiejską wsią-ogrodem, ze słynnym Parkiem Sieleckim.

W 1900 roku zbudowany tu został przez Rosjan Przystanek Maryjski, z przeznaczeniem



Plan linii Kolei Konnej Wilanowskiej zamieszczony na łamach czasopisma „Wędrowiec” w roku 1891



Wieś Wójtówka podczas wylewu Wisły w roku 1904

Fot. ze zbiorów Muzeum Kolejnictwa

wychowywania polskich sierot w celu ich rusyfikacji, a także cerkiew prawosławna, przerebiona później na kościół katolicki. Na przystanku Wójtówka usypano peron ze żwiru, a w wybudowanej poczekalni okresowo funkcjonował bufet. W latach późniejszych tory w Wójtówce były niejednokrotnie zalewane przez wody Wisły, w okresie wiosennych i letnich przyborów, wraz z traktem czerniakowskim. Toteż trzeba było przebudować tor i ułożyć go na podwyższonym nasypie. W latach późniejszych władze gubernialne nakazały usypać wzdłuż Wisły wały ochronne, co znacznie ograniczyło wylewy rzeki.

Od Wójtówki linia szła równoległe do traktu obok kościoła i klasztoru Bernardynów do Czerniakowa, gdzie usypano peron ziemny i ustawiono krytą poczekalnię. Przy kościele i klasztorze powstał przystanek osobowy, natomiast Czerniaków miał też mijankę dla pociągów.

Do 10 maja 1891 roku linia do Czerniakowa była gotowa, a Zarząd Kolei Konnej Wilanowskiej (bo taka była jej oficjalna nazwa) wystąpił do władz gubernialnych o wyznaczenie komisji do odbioru technicznego i wydanie zezwolenia na prowadzenie ruchu publicznego.

Nie oczekiwano długo, gdyż cała komisja pod przewodnictwem inżyniera gubernialnego pana Majewskiego oraz Naczelnika Powiatu Warszawskiego i przedstawicieli Zarządu Komunikacji Lądowej i Wodnej Okręgu Warszawskiego, zjawiała się natychmiast.

Po dokładnym zbadaniu linii wydano akt zezwalający na prowadzenie komunikacji pasażerskiej.

Zarząd Kolei Konnej Wilanowskiej zawarł jeszcze umowę z panem Jamiołkowskim na dostawę odpowiedniej liczby koni i uprzęży, a już w dniu 16 maja 1891 roku, ze stacji Belweder wyruszył o godzinie 19 pierwszy pociąg konny do Czerniakowa.

W „Kurierze Warszawskim” z dnia 17 maja 1891 roku czytamy na ten temat artykuł: *„Wczoraj po dopełnieniu wszelkich formalności, o godzinie 7-mej wieczorem, otwarto prawidłowy ruch na kolei wąskotorowej, prowadzącej od rogatki belwederskiej do głównej drogi czerniakowskiej”*. Jak dowiadujemy się z innych ówczesnych gazet warszawskich, pomimo drobnego deszczu do przejażdżki zgłosiło się wielu chętnych. *„Na razie tramwaj kursuje do głównej drogi czerniakowskiej, a w przyszłym tygodniu wyruszy już do samego Czerniakowa”*.

Ruch do stacji Czerniaków otwarto dopiero 28 czerwca 1891 roku, a na dalszej trasie do

Wilanowa prowadzono roboty budowlane – przygotowawcze pod położenie toru. Do jesieni przeprowadzona została niwelacja pod koronę toru, wymurowano przyczółki mostowe, wytyczono trasę wokół fosy fortu czerniakowskiego (według współczesnego planu: od ul. Powsińskiej, wzdłuż ulicy Goczałkowickiej, przez Plac Rembowski, do ulicy Okrężnej i dalej wzdłuż Powsińskiej do Wilanowa), a także poczyniono zapasy szyn i podkładów. Wczesna zima z 1891 na 1892 rok przerwała prace budowlane, aż do stopnienia śniegów w marcu 1892 roku, kiedy to ruszyły dalsze roboty na linii. Odcinek od Czerniakowa do Wilanowa ukończono w połowie kwietnia i po-

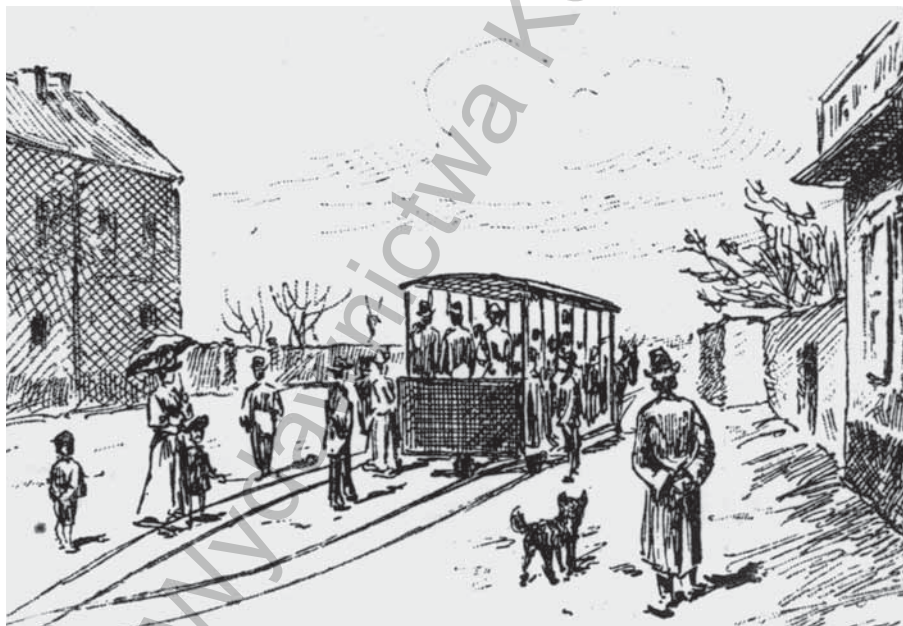


Przystanek Kolei Konnej
Wilanowskiej przy rogatce
belwederskiej
„Wędrowiec”, 1892 r.



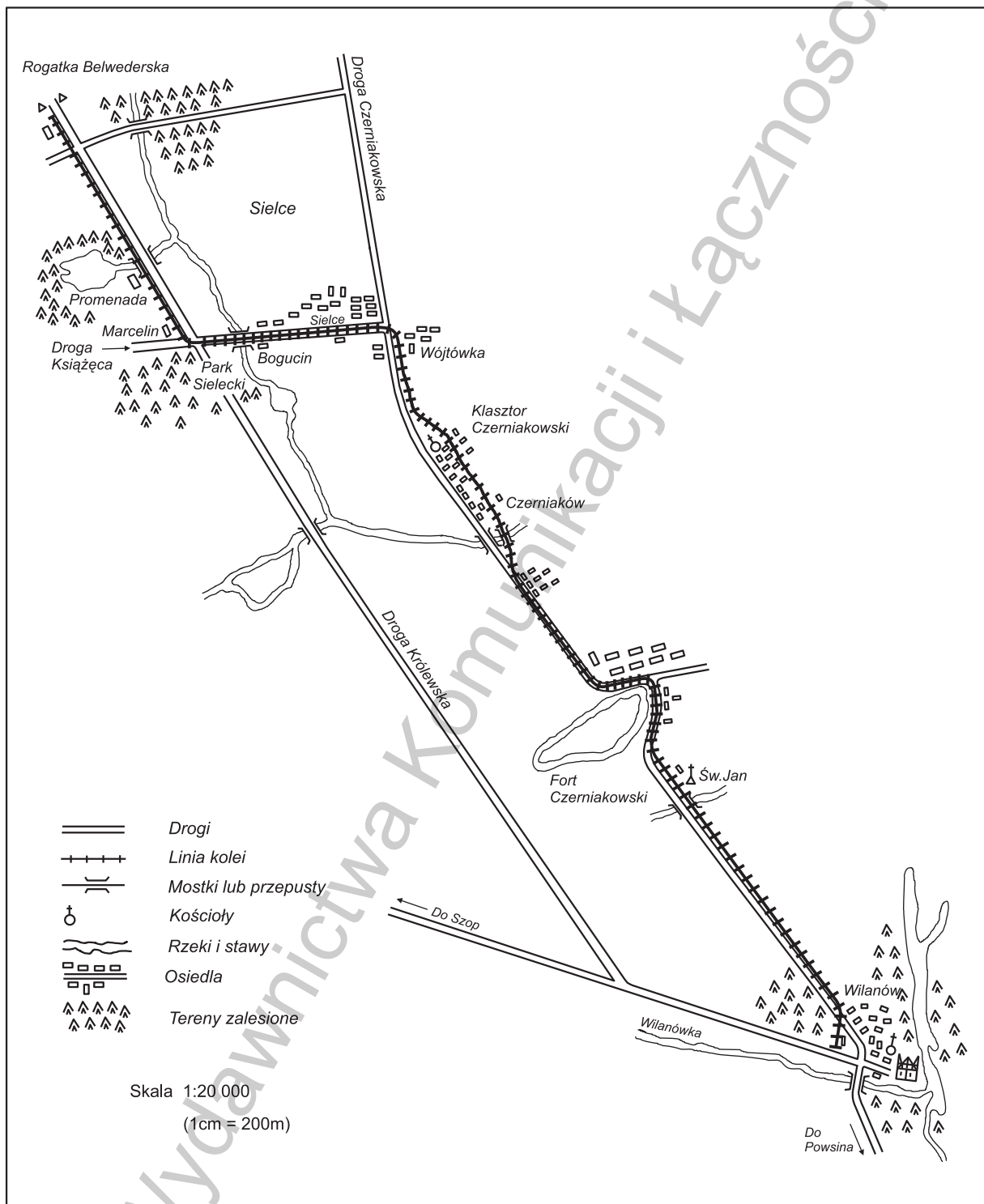
Jeden z pierwszych pociągów konnych przy „Promenadzie”

„Biesiada Literacka”, 1892 r.



Mijanka na przystanku Czerniaków

„Wędrowiec”, 1892 r.



Plan linii Kolei Konnej Wilanowskiej z roku 1892



Oficjalne otwarcie Kolei Konnej Wilanowskiej w dniu 5 maja 1892 roku

Fot. ze zbiorów Muzeum Kolejnictwa

nownie zwrócono się do władz gubernialnych o techniczny odbiór i wydanie zezwolenia na prowadzenie ruchu. Po przeprowadzonej przez komisję gubernialną technicznej kontroli nowego odcinka kolei, wydano stałe zezwolenie na prowadzenie ruchu publicznego na całej trasie, od stacji Belweder do stacji Wilanów.

Cała kolej miała 6,7 km długości linii, przy której były usytuowane następujące stacje i przystanki osobowe: Belweder, Promenada, Marcelin, Bogucin, Sielce, Wójtówka, Klasztor, Czerniaków, Święty Jan i Wilanów.

Uroczystość otwarcia ruchu do Wilanowa odbyła się 5 maja 1892 roku, na moście przez rów oddzielający pola czerniakowskie od pól wilanowskich, tuż obok figury przydrożnej św. Jana Nepomucena, a poświęcenia linii dokonał ksiądz rektor Zygmunt Chełmicki.

Wielu dziennikarzy tamtych czasów, jak też różnych „przygodnych pisarczyków” opisywało

tę uroczystość w ówczesnej prasie, każdy pod innym kątem widzenia. Od zwykłych reportaży do opisów zbeletryzowanych, a nawet humorystycznych, gdzie podane są nawet różne daty otwarcia. Z niektórych takich opisów możemy się dowiedzieć, że w tym czasie był przeprowadzany remont pałacu belwederskiego, że w Wilanowie była wypożyczalnia koni i kucyków, o przepięknej pogodzie tego dnia, o pasażerach jadących w wagonie, o ubiorze konduktora i kontrolera ruchu, o cyklistach, o św. Bonifacym patronie kasjerów, o ubiorach mieszkańców wsi Wilanów i o restauracji w Wilanowie.

Na uroczystość otwarcia przybyli wraz z Zarządem panowie Huss i Magnus oraz zaproszeni goście, w tym przedstawiciele władz gubernialnych i ministerium komunikacji. Sam fakt uruchomienia pierwszej wąskotorówki dla ruchu publicznego w Kongresówce był wielkim wydarzeniem. Jak dotychczas modne były wśród warszawiaków niedzielne wycieczki pa-



Uroczystość otwarcia Kolei Konnej Wilanowskiej – 5 maja 1892 roku

Fot. ze zbiorów Muzeum Kolejnictwa

rostatkami do Bielan, tak teraz stały się modne wycieczki kolejką do Wilanowa. W pogodne dni frekwencja pasażerów była tak wielka, że trzeba było uruchamiać pociągi dodatkowe.

W pierwszym sezonie działalności, tj. w okresie od 16 maja do 22 listopada 1891 roku, na odcinku Belweder – Czerniaków przewieziono 119 282 pasażerów, co dało dochód 6619



Przystanek Kolei Konnej
Wilanowskiej w Wilanowie
„Wędrowiec”, 1892 r.



Pociągi konne w Wilanowie
„Wędrowiec”, 1892 r.

rubli. Z tej sumy wydatkowano na utrzymanie eksploatowanej kolei 4819 rubli, a czystego zysku zostało 1800 rubli.

Z bilansu za 1892 rok dowiadujemy się, że:

– kapitał zakładowy Kolei Konnej Wila- nowskiej	60 000 rubli,
– kapitał renowacyjny	81,4 rb,
– kapitał rezerwowy	243,12 rb,
– dochód brutto za 10 miesięcy eksploatacji	30 667,00 rb,
– wydatki eksploatacyjne ogółem	16 845,00 rb,

– zyski spółki	13 821,42 rb,
– wypłacana dywidenda za udział 100 rubli	23%.

Jak dotychczas z wielkim trudem sprzedawano udziały przedsiębiorstwa, tak teraz rozprzedano wszystkie, a w warszawskim świątku kapitalistów i wszelkiej maści kombinatorów zawrzało. Wszyscy teraz zaczęli myśleć jak to można w takim przedsiębiorstwie kolejowym dobrze zarobić i szybko powiększyć swoje majątki.

Wydawnictwa Komisji i Łączności

Konflikt wspólników

Otwarcie Kolei Konnej Wilanowskiej było wielkim sukcesem panów Wiktora Magnusa, inż. Henryka Husa, a także tych, którzy pierwsi wnieśli swoje znaczne udziały pieniężne – panowie Adolf Lewicki i Andrzej Bogucki. To

właśnie ich można uznać za współzałożycieli kolei wilanowskiej, gdyż oni pierwsi podjęli się budowy, widząc pewne ryzyko przedsięwzięcia. Ponadto jednymi z pierwszych udziałowców byli panowie: Edward hrabia Chrapowicki,



Założyciele Kolei Konnej Wilanowskiej:
górze, od lewej – H. Huss, W. Magnus;
dół, od lewej – A. Lewicki i A. Bogucki
„Biesiada Literacka”, 1892 r.

Józef Lewandowski, Bruno Kaetzler, adwokat Emil Weidl, Henryk Hlebicki-Józefowicz, inż. W. Preyss, a także panowie: Mikłaszewski, Peschel, Lipiński i inni.

Inżynier Henryk Huss postanowił budować kolej dalej, od Wilanowa do Jeziornej i dalej do Piaseczna, Grójca i Jasieńca, gdzie była cukrownia o nazwie „Czersk”, oraz odgałęzienie od Piaseczna do Góry Kalwarii. Ponadto chciał przedłużyć kolej od stacji Belweder do rogatki mokotowskiej i wejść na teren miasta, gdzie zamierzał przez ulice zbudować linię dowozową do stacji kolei normalnotorowej Warszawsko-Wiedeńskiej.

Tym zamierzeniom zdecydowanie sprzeciwił się Wiktor Magnus, który uważał, że cel już został osiągnięty, ożywiło się życie codzienne Mokotowa i okolic, a dalsze inwestowanie w tak niepewny interes może doprowadzić przedsiębiorstwo do bankructwa.

Inżynier Huss przekonywał, że należałoby przekształcić się w spółkę udziałową o zwiększonym kapitale zakładowym, gdyż spółka komandytowa jest mniej dogodnym przedsiębiorstwem w zarządzaniu koleją. I temu zdecydowanie sprzeciwił się Wiktor Magnus, który posiadał najwięcej udziałów w firmie.

Po wielu dyskusjach i sporach, wśród udziałowców znaleźli się tacy, którzy widzieli sens rozwoju przedsiębiorstwa, lecz obawiając się własnego ryzyka oponowali i głosowali, żeby inż. Huss budował dalej kolej z innymi spółkami, gdyż oni w to przedsięwzięcie nie chcą wejść. Jednak na zebraniach zbyt mało udziałowców popierało negatywne stanowisko Wiktora Magnusa, co doprowadziło do dalszych rozdźwięków. Rozgoryczony, że większość udziałowców Kolei Konnej Wilanowskiej nie popiera go, Wiktor Magnus z dniem 1 marca 1893 roku rezygnuje z piastowania swoich funkcji w Zarządzie.

Ponieważ w marcu tegoż roku miało się odbyć zebranie udziałowców w celu podsumowania dotychczasowej działalności spółki, zwrócono się więc do pana Magnusa o udostępnienie ksiąg buchalteryjnych firmy, których jednak pan Magnus nigdy nie przekazał i nie udzielił żadnej odpowiedzi w tej sprawie. Na zebraniu ogólnym w dniu 23 marca 1893 roku było 68 uczestników posiadających 456 udziałów

(w tym pan Huss – 100 udziałów z czterema głosami), na którym to zebraniu podniesiono sprawę reorganizacji spółki z komandytowej w udziałową. Projekt nowego kontraktu opracował adwokat przysięgły Emil Weidel i odczytał go zebranym, po czym wywiązała się burzliwa dyskusja, gdyż wielu zastanawiało się, dlaczego przy nowej formie organizacji potrzebny jest kapitał zakładowy w wysokości 120 000 rubli.

Po udzieleniu wyczerpujących wyjaśnień przez inż. Husa, udzielono poparcia reorganizacji spółki i powiększeniu kapitału zakładowego. Na zebraniu wybrano nowy Zarząd, do którego powołano panów: inż. Henryka Husa (135 głosów), p. Preysa (105 głosów), p. Chrapowickiego (96 głosów), p. Józefa Lewandowskiego (81 głosów), i p. Boguckiego (65 głosów). Po nich największą liczbę głosów (od 60 do 23) otrzymali panowie: Bruno Kaetzler, Hlebicki-Józefowicz i Lipiński.

Do Komisji Rewizyjnej wybrano panów: Bruno Kaetzlera i Peschela. Pan Magnus rozgoryczony swoimi niepowodzeniami wyjechał z Warszawy na wypoczynek do Dusznik-Zdroju (Bad Reinerz), gdzie napisał broszurę pt. „Kolej Konna Wilanowska” (czerwiec 1893 roku).

Powołana Komisja Rewizyjna stwierdziła według zapisów poprzedniej, że ogólny bilans przedstawia się następująco:

- budowa drogi żelaznej
wyniosła 53 325,66 rubli,
- inwentarz 12 692,63 rb,
- place 4 704,16 rb,
- dochód z biletów za 1892 rok 30 606,17 rb,
- wynajem wagonów i bilety sezonowe
. 205,00 rb,
- dochód z innych źródeł 353,60 rb,
- ogólny dochód 31 164,73 rb.

W rozchodach umieszczono:

- na utrzymanie i eksploatację
drogi 18 086,82 rubli,
- kapitał amortyzacyjny 4 230,85 rb,
- kapitał renowacyjny 398,12 rb,
- kapitał rezerwowy 1 194,36 rb,
- tantiema dla Zarządu 884,70 rb,
- podatek dochodowy 191,10 rb.

Komisja Rewizyjna, chcąc sprawdzić dokładnie bilans za 1892 rok, zwróciła się ponownie do pana Magnusa o udostępnienie ksiąg

i dowodów za 1892 rok, ale także tym razem żadnej odpowiedzi nie otrzymała. Toteż wezwano rejentalnie pana Magnusa do przedstawienia wymienionych dokumentów, co również nie dało żadnych rezultatów.

Chcąc jeszcze raz załagodzić spór, a właściwie dojść do porozumienia z panem Magnusem, zamierzano powołać sąd pojednawczy dla pogodzenia się współników, ale ukazanie się broszurki pt. „Kolej Konna Wilanowska” napisanej przez pana Magnusa, przekreśliło szansę na zawsze na jakiegokolwiek pojednanie.

„Gazeta Warszawska” z dnia 11 sierpnia 1893 roku donosiła: *„W tych czasach pojawiła się na bruku warszawskim broszurka »Kolej Konna Wilanowska« z podpisem Wiktor Magnus, członek firmy Kolei Wilanowskiej. Broszura ta przestana i rozrzucana w kilku tysięcy egzemplarzy, tak w Warszawie jak i na prowincji, może nie znających istotnego stanu wprowadzić w błąd i dać fałszywe pojęcie o rzeczywistości”*. Sama broszurka zaczyna się słowami: *„Młoda i sympatyczna Instytucja Kolei Konna Wilanowska”*, a dalej jest mowa o tym jak zaczęto budowę, o trudnościach finansowych i o tym jak sam autor ruszył sprawę budowy przez wyłożenie ze swojej kasy na ten cel 6000 rubli. Następnie są przedstawione zarzuty pod adresem pana Hussa, że cała budowa była źle prowadzona i zbyt kosztownie, a przede wszystkim, że będąc człowiekiem niezamożnym chciał budować kolej dalej, do

Piaseczna i Grójca. Poddaje też krytyce przejście ze spółki komandytowej na spółkę udziałową, chociaż ta druga forma była powszechnie używana w całej Europie, w różnych zarządach kolejowych.

Oto wymowny fragment broszury, informujący o stanowisku autora do sprawy kolei: *„Kolej wilanowska jest instytucją, której dochody są bardzo niepewne, a wydatki duże przez cały rok. Jest to kolej spacerowa przy pogodnym lecie, a szczególnie przy pogodnych świętach dochód będzie, ale przy słotnej wiośnie lub lecie, dochody nie pokryją wydatków”*. Ta wypowiedź pana Magnusa świadczy, że był to człowiek „krótkowzroczny”, nie doceniający we właściwy sposób znaczenia kolei. Nie wierzył w przyszłość dzieła, którego był współtwórcą, gdyż bał się ryzyka, a w poglądach na technikę był zbyt konserwatywny. Choć poniósł wielkie zasługi w rozwoju miasta Warszawy, przegrał w swoim uporze, „przysypany gruzami zacofania”.

Inżynier Henryk Huss widział przyszłość i rozwój kolei w ruchu podmiejskim, a przede wszystkim chciał budować nowe linie, żeby wozić nie tylko pasażerów, lecz przede wszystkim towary, a w tym czasie dla rozwijającego się w Warszawie budownictwa – przewozić cegłę z podwarszawskich cegielni. Jednak Huss nie posiadał dostatecznych funduszy na ten cel i to było jego głównym problemem. Ci zaś co pieniądze posiadali bali się ryzykować i nie chcieli inwestować w dalszy rozwój kolei.