

---

# Geneza kolei jabłonowskiej

---

Inicjatorami budowy kolei wąskotorowej z Warszawy do Jabłonny byli miejscowi kapitaliści i właściciele ziemscy z okolic Warszawy. Pierwsza wiadomość o tym ukazała się na łamach „Gazety Warszawskiej” w dniu 2 czerwca 1896 roku, a była ona następującej treści: *„Grono kapitalistów tutejszych na czele z regentem Kiersnowskim, A. Spiessem, M. Steimmanem i adwokatem przysięgłym Pileckim, wniosło podanie do tutejszego zarządu dróg i komunikacji o udzielenie im pozwolenia, na przeprowadzenie studiów przedwstępnych budowy wąskotorowej kolei żelaznej do Jabłonna. Projektowana nowa linia drogi żelaznej ma się rozpoczynać od dworca kolei petersburskiej i biec obok szosy kowieńskiej poza terytorium będące własnością Zarządu Dróg i Komunikacji. Od rogatki petersburskiej nowa linia będzie przechodziła przez grunt miejski do ul. Aleksandrowskiej. Jednocześnie projektodawcy wystąpili do zarządu miejskiego aby Magistrat zechciał odstąpić im potrzebne place”.*

Taka była pierwsza wiadomość na temat kolei jabłonowskiej, a po niej zaczęły występować w prasie warszawskiej następne. Jednak od wniesienia pierwszego podania do odpowiednich urzędów, do zrealizowania tego przedsięwzięcia, droga była długa i trudna, najeżona licznymi przeszkodami. W zasadzie władze carskie w ówczesnym Królestwie Kongresowym niechętnie udzielały zezwoleń na budowę kolei i z reguły większość tego typu spraw załatwiała odmownie. Ale zdarzały się też wyjątki, dzięki którym również w Kongresówce powstało kilka prywatnych kolei wąskotorowych, a niektóre z nich przetrwały nawet do czasów współczesnych.

Inżynier Krzysztof Kiersnowski (dymisjonowany porucznik gwardii) otrzymał zezwolenie na przeprowadzenie studiów wstępnych i wykonanie projektu kolei wąskotorowej do Jabłonna. Jednak co do

linii na terenie miejskim Magistrat miasta Warszawy zastrzegł, że nie może być wprowadzona trakcja konna ani elektryczna, gdyż w tym pierwszeństwo posiada belgijskie towarzystwo tramwajowe i ... Magistrat.

Już w lipcu 1896 roku projekt kolei wąskotorowej od Dworca Petersburskiego (obecny Dworzec Wileński) do rogatki petersburskiej na Gołędzinowie był gotowy. W tym czasie inż. Kiersnowski wraz z grupą zainteresowanych rozwinął pierwotny projekt i postanowił jednocześnie zbudować drugi odcinek kolei wąskotorowej od rogatki moskiewskiej (grochowskiej) do Wawra. Obydwa te projekty zostały przyjęte przez Gubernialny Zarząd Dróg i Komunikacji, który do całej sprawy odniósł się pozytywnie. Kłopoty zaczął jednak sprawiać Magistrat Warszawy, który był przeciwny prowadzeniu linii przez ulice miasta. Nawet przeprowadzone przez wnioskodawcę korekty planów spotkały się ze sprzeciwem.

Inżynier Kiersnowski swoją koleją wąskotorową chciał połączyć obydwie praskie dworce kolei szerokotorowych, Petersburski (obecnie Wileński) i Terespolski, zwany też Dworcem Brzeskim (obecny Wschodni). Jednak Magistrat, broniąc interesów belgijskiego towarzystwa tramwajowego stawiał swoje veto i nie chciał słuchać o korektach pierwotnego planu. Jednak dzięki uporowi, udało się inż. Kiersnowskiemu skłonić Magistrat do konkretnych rozmów i w styczniu 1897 roku nastąpiło porozumienie w tej sprawie. Ustalono wówczas, że linia kolei wąskotorowej od rogatki petersburskiej będzie poprowadzona wzdłuż ulicy Petersburskiej (obecnie ul. Jagiellońska) do ul. Ratuszowej i od „starego Kościoła” (obecnie parafia Matki Boskiej Loretańskiej) przejdzie ukosem przez park Praski do mostu Aleksandrowskiego (Kierbedzia), przejdzie pod mostem i dalej wzdłuż Wisły do ulicy Wołowej, aż do

rogatki moskiewskiej (grochowskiej), przy dzisiejszej ulicy Zamoyskiego.

Cały ten projekt został przez Magistrat obwarowany różnymi nakazami i następującą klauzulą:

1. *Jako siły pociągowej nie wolno używać koni, elektryczności, a tylko motorów parowych.*
2. *Koncesja zostaje wydana na 30 lat, ale Magistrat ma prawo wykupu linii już po 15-tu latach.*
3. *Po 30-tu latach użytkowania, cała linia wraz z urządzeniami i taborom przechodzi bezpłatnie na własność Magistratu.*
4. *Cena za przewóz pasażerów ma wynosić od rogatek Petersburskich do Mostu: w klasie I – 3 kopiejki, w klasie II – 2 kopiejki. Od Mostu do rogatek Moskiewskich: w klasie I – 7 kopiejek, w klasie II – 5 kopiejek. Od Mostu do Saskiej Kępy: w klasie I – 14 kopiejek, w klasie II – 10 kopiejek.*
5. *Koncesjonariusz uiszcza wszelkie opłaty w kasie miejskiej, a także wpłaca 3000 Rb. kaucji.*

W lutym 1897 roku powstała Spółka Udziałowa Drogi Żelaznej Jabłonna – Wawer, w skład której weszli: główny koncesjonariusz inż. Krzysztof Kiersnowski, Ksawery hrabia Branicki, Stefan książę Lubomirski, Tomasz hrabia Zamoyski, Feliks hrabia Czapski, bankier Zdzisław Pilecki, August hrabia Potocki, Jan hrabia Zamoyski, Antoni Kiersnowski, Stanisław Szpak, inż. Stanisław Roszkowski, firma S. Neumana i inni.

Do Zarządu Spółki weszli: inż. Kiersnowski Krzysztof, Stefan książę Lubomirski, Ksawery hrabia Branicki, Tomasz hrabia Zamoyski i Zdzisław Pilecki.

Jednak w marcu 1897 roku Magistrat znów wniósł swoje zastrzeżenia co do kierunku linii prowadzonej przez miasto i należało nanieść pewne korekty planu, a mianowicie: linia kolei wąskotorowej po minięciu rogatki petersburskiej i przejściu pod wiaduktem linii Kolei Nadwiślańskiej (Obwodowej), skręci w prawo w kierunku Wisły, a następnie brzegiem Wisły (obecnie Wybrzeże Helskie) dojdzie do mostu Aleksandrowskiego (Kierbedzia) i dalej wzdłuż Wisły do ul. Wołowej i prosto do rogatki moskiewskiej. Następnie wzdłuż ulicy Grochowskiej prosto do Wawra. W tym wariancie wykluczono całkowicie budowę odgałęzienia do Saskiej Kępy i poprowadzenie linii po wale ochronnym (przeciwpowodziowym) wzdłuż rzeki Wisły. Całkowita długość nowej kolei miała wynieść 33 wiorsty, czyli 35,5 km.

Inżynier Krzysztof Kiersnowski planował ułożenie linii kolei wąskotorowej po wale ochronnym wzdłuż Wisły. Zaznaczyć należy, że taki wał znajdował się również wzdłuż łachy wiślańskiej, czyli obecnego Jeziora Kamionkowskiego. Ówczesny budowniczy

wielu obiektów w Warszawie, inż. Ciszewicz, opracował plan budowy nowego wału ochronnego wzdłuż właściwego koryta Wisły, czego domagali się mieszkańcy wsi Kamionek i okolicy. Właśnie w 1899 roku przystąpiono do budowy nowego wału ochronnego, jak też portu żeglugi śródlądowej na Pradze wraz z boczną koleją szerokotorową od Dworca Terespolskiego. W tym samym czasie powstał projekt inż. Nikolskiego budowy Kanału Żerańskiego (koszt 4000 rubli), od Żerania do Zegrza, oraz całego systemu kanałów odwadniających na przedmieściach Pragi.

Ponieważ inż. Kiersnowskiemu nie zezwolono na ułożenie torów na wałach ochronnych, toteż budowa nowej kolei była kontynuowana wzdłuż szos państwowych, tak jak to uwzględniono w projekcie.

W dniu 26 czerwca 1897 roku Magistrat ostatecznie zezwolił na ułożenie torów na terenie miejskim, zastrzegając jednak, że gdyby władze wyższe nie zatwierdziły projektu koncesji, tory z terenu miejskiego muszą być natychmiast usunięte, a ulice doprowadzone do stanu pierwotnego na koszt inwestora. Ostatecznie koncesja została wydana przez miasto w dniu 30 maja 1899 roku, podczas gdy władze wyższe zatwierdziły cały projekt wcześniej, w kwietniu 1899 roku, kiedy to inż. Kiersnowski rozpoczął prace budowlane.

Wraz z rozpoczęciem robót wpłacono do kasy miejskiej 3000 rubli kaucji i rozpoczęto starania o przekształcenie się przedsiębiorstwa ze spółki udziałowej w towarzystwo akcyjne.

Przeciwko budowie tej kolei zaprotestował Zarząd Towarzystwa Drogi Żelaznej Nadwiślańskiej, dopatrując się groźnego konkurenta wprowadzającego „motory parowe” i przejmującego pasażerów dzięki tańszemu biletom.

W dniu 31 maja (według współczesnego kalendarza było to 12 czerwca) na terenie przyszłej stacji praskiej koło mostu Aleksandrowskiego (Kierbedzia), odbyło się uroczyste poświęcenie nowo budowanej kolei Jabłonna – Wawer. O godzinie pierwszej po południu, na miejsce uroczystości przybył generał-gubernator J. O. książę Imeretyński w towarzystwie naczelnika sztabu okręgu warszawskiego generała lejtnanta Puzyrewskiego, których powitali inż. Krzysztof Kiersnowski i Stefan książę Lubomirski. Uroczystość ta została szczegółowo opisana w „Kurierze Warszawskim” nr 160 z dnia 31 maja 1899 roku.

Kierujący budową linii inżynierowie Boguszewicz i Kochanowski rozpoczęli jednak roboty już w połowie maja, układając tor o szerokości 800 mm od mostu Aleksandrowskiego w kierunku Jabłonna. Zastosowano szyny stalowe o masie 13,62 kg/m i dębowe podkłady o wymiarach 1230 × 180 × 110 mm, które

układano po prostu na piasku. Zastosowano spojenia szyn wiszące, połączone laszami w kształcie kątowników. W zależności od stopnia nachylenia linii na danym odcinku, ustawiano odpowiednie znaki informacyjne (wskaźniki) oznajmiające długość i wielkość wzniesienia lub spadku, jak również wskaźniki określające wielkość promienia łuków. Odległości na trasie oznaczono w wiorstach i odpowiednie tabliczki odległościowe umieszczono na słupach telefonicznych.

Prace budowlane przebiegały jednak wolno i w ciągu pierwszego roku ułożono tor na przestrzeni 8 wiorst, do miejscowości Dąbrówka. W maju 1900 roku prace budowlane powierzono przedsiębiorcom budowlanym: Karolowi Boguszewiczowi i Antoniemu Hirsztowi, a także zwrócono się do Spółki Techniczno-Handlowej „Parowóz” powstałej w 1899 roku, posiadającej swoją siedzibę i warsztaty na Kole przy ul. Górczewskiej. Była to filia niemieckiej fabryki „Orenstein & Koppel”, która na powierzchni 3600 m<sup>2</sup> posiadała hale fabryczne i zatrudniała 350 pracowników. Wytwarzano tu różne akcesoria kolejowe, wagony wąskotorowe, a czego nie można było tu zbudować sprowadzono z zakładów macierzystych, z Niemiec. Firma ta również trudniła się doradztwem technicznym i mogła prowadzić roboty przy budowie, jak też naprawach linii kolejowych na terenie Kongresówki oraz Rosji.

Pod kierownictwem pana Boguszewicza prace budowlane ruszyły szybko. Już w lipcu 1900 roku osiągnięto Jabłonnę i od mostu Aleksandrowskiego do Jabłonna wyruszył pod koniec lipca pierwszy próbnny pociąg. Linię od mostu do Wawra zbudowano w porze jesiennej i próbnny pociąg do Wawra uruchomiono 27 listopada 1900 roku.

Nad całokształtem budowy nadzór ze strony rządu sprawował inżynier Lipin, jako inspektor Ministerium Komunikacji. On to na linii do Wawra zauważył wiele usterek i nieprawidłowości, które należało usunąć, żeby linię otworzyć dla ruchu publicznego.

Prowadząc budowę kolei, spółka udziałowa inż. Kiersnowskiego poczyniła starania o przekształcenia przedsiębiorstwa w towarzystwo akcyjne. Podstawowym warunkiem w tej kwestii było wpłacenie kapitału zakładowego na rachunek własny (konto) w którymś z banków, na terenie Królestwa Kongresowego lub gdzie indziej.

Zarząd Spółki Udziałowej Drogi Żelaznej Wąskotorowej Jabłonna – Wawer w budowie, wystąpił do władz o przyznanie statusu Towarzystwa Akcyjnego, do czego Rząd odniósł się pozytywnie. Rząd zatwierdził status i wydał koncesję nowemu Towarzystwu na 60 lat, zastrzegając sobie prawo wykupu kolei po wygaśnięciu koncesji. Z dniem 31 grudnia 1899 roku spółka udziałowa przekształciła się w „Towarzystwo Akcyjne Budowy i Eksploatacji Drogi Żelaznej Podjazdowej Jabłonna – Wawer”. Akt ten został wpisany do Zbioru Praw (tom 62, II połowa, 1900 rok), a Towarzystwo zostało zobowiązane do wpłacenia do któregoś z banków kapitału akcyjnego. Wpłaty dokonano na rachunek Towarzystwa w wysokości 170 000 rubli, w Banku Drezdeńskim w Berlinie, o czym Minister Finansów powiadomił w dniu 24 maja 1900 roku Ministra Dróg i Komunikacji. Oficjalnie, uznanie Towarzystwa zostało ogłoszone przez Ministerium Komunikacji w miesiącu lipcu 1900 roku.

Kiedy w listopadzie 1900 roku linia kolei wąskotorowej od Jabłonna przez stację Most do Wawra była prawie gotowa, główny koncesjonariusz inż. Krzysztof Kiersnowski wraz ze swoją grupą akcjonariuszy, zdecydowali się całą kolej odsprzedać wraz z koncesją. Nabywcą okazała się spółka panów: Stefana księcia Lubomirskiego, Tomasza hrabiego Zamoyskiego (właściciela kolei do Góry Kalwarii), Szymona Neumana, Zdzisława Pileckiego i Stanisława Szpaka. Wszystkie prawa i obowiązki wynikające z koncesji na budowę i eksploatację kolei wąskotorowej Jabłonna – Wawer, wraz z koncesją dzierżawy odcinka miejskiego, przeszły na nowych właścicieli.

---

# Charakterystyka linii

---

Ważnym przedsięwzięciem podjętym przez budowniczych nowej kolei był wykup gruntów, który pochłonął znaczne środki finansowe, co wykazano w pierwszych sprawozdaniach.

- Pod budowę stacji i warsztatów na Grochowie odkupiono grunt od Kazimierza Baliszewskiego syna Karola, za sumę 4000 rubli.
- Pod budowę stacji Wiśniewo odkupiono grunt od Bohdana Wędzichowskiego syna Alfreda, za sumę 4000 rubli.
- Pod budowę stacji w Jabłonnie, jak również pod ułożenie toru szlakowego przez wieś Jabłonna, odkupiono grunty od Augusta hrabiego Potockiego syna Maurycego, za sumę 1797,09 rubli.
- Grunt pod ułożenie toru szlakowego we wsi Jabłonna odkupiono od Ignacego Karola Marchlewskiego syna Piotra, za sumę 1600 rubli.
- Pod budowę linii od Henrykowa do Płud wykupiono grunty od Tadeusza Wróblewskiego syna Adolfa, za sumę 5405,80 rubli.

Ogółem, pod budowę kolei wykupiono teren o powierzchni 4 dziesięcin i 2159,344 sążni kwadratowych (około 47 000 m<sup>2</sup>), za sumę 56 231,42 rubli, co pochłonęło z budżetu firmy znaczną część środków finansowych.

Roboty ziemne przeprowadzono zgodnie z normami dla kolei wąskotorowej użytku publicznego o torze pojedynczym, zatwierdzonymi przez Ministerium Komunikacji. Skarpy i rowy zabezpieczono darniną i obsiano, a tam gdzie tor biegł obok szosy, zbudowano odwodnienia podłużne w postaci brukowanych rynsztoków z odpływami poprzecznymi między podkładami. Odpływy te wybrukowano podobnie jak skarpy przy przyczółkach mostowych.

Wielkość otworów mostowych i przepustów budowanych na linii kolei obok szosy, przyjęto zbliżoną jak dla mostów i przepustów zbudowanych na szosie. Na całej linii zbudowano 8 mostów, z czego

7 na linii głównej, a jeden na boczniczy do fabryki Towarzystwa „Winnica”. Małe przepusty wodne zbudowano z rur żelaznych z obmurowanymi wyłotami. Na linii głównej były tylko 4 takie przepusty.

Kolej Podjazdowa Jabłonna – Wawer była koleją użytku publicznego i składała się z trzech odcinków:

- 1) odcinek rogatka petersburska (golędzino-wska) – Jabłonna o długości 14,36 wiorsty (15,46 km);
- 2) odcinek rogatka moskiewska (grochowska) – Wawer o długości 5,24 wiorsty (5,64 km);
- 3) odcinek miejski od rogatki petersburskiej do rogatki moskiewskiej o długości 5 wiorst (5,3 km), leżący na gruncie miejskim dzierżawionym od Magistratu miasta Warszawy.

Na całej trasie zbudowano następujące stacje i mijanki, zwane wówczas rozjazdami:

## Na odcinku 1.

Stacja Jabłonna	– 290 m torów + 3 zwrotnice
Mijanka Henryków	– 150 m torów + 3 zwrotnice
Stacja Srebrna Góra (później Wiśniewo)	– 200 m torów + 3 zwrotnice
Mijanka Żerań	– 200 m torów + 2 zwrotnice
Mijanka Pelcowizna	– 200 m torów + 2 zwrotnice
Mijanka Rogatka Petersburska (później Golędzinów)	– 500 m torów + 6 zwrotnic

## Na odcinku 2.

Stacja Grochów II	– 1500 m torów + 19 zwrotnic
Stacja Wawer	– 210 m torów + 2 zwrotnice

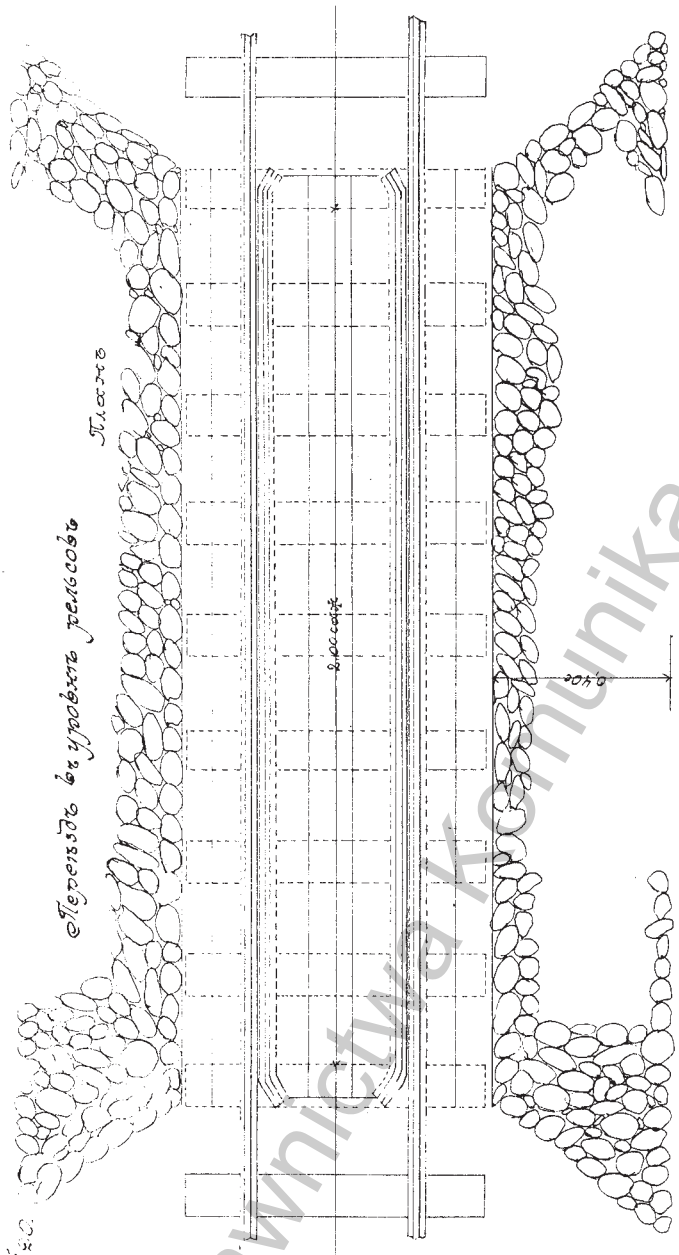
## Na odcinku 3.

Stacja Most	– 700 m torów + 4 zwrotnice
Mijanka Straż Ogniowa	– 140 m torów + 2 zwrotnice

Станция № 10

Строительная часть

Wydawnictwo Komunikacji i Łączności



Строительная часть

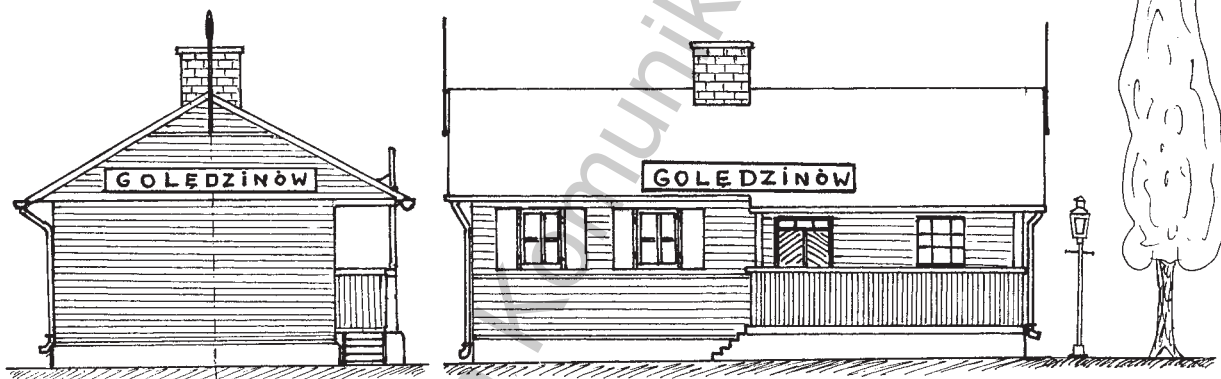
1. Проект  
 2. На основании...  
 3. На основании...  
 4. На основании...  
 5. На основании...  
 6. На основании...  
 7. На основании...  
 8. На основании...  
 9. На основании...  
 10. На основании...

Исполнитель  
 Проектировщик  
 Проверенный

Оригинальный план типового проезда, на скрещивании пути с проездом, вымощенным камнями



Fasada budynku przystanku osobowego Kamionek



Widok od ściany szczytowej

Fasada budynku od strony torów

Drewniany budynek stacji Gołędzinów

Łącznie, w chwili otwarcia ruchu, na kolei Jabłonna – Wawer było 5 stacji i 5 mijanek, na których zainstalowano 4090 metrów torów i 46 zwrotnic, z czego 5 zwrotnic przypadają na warsztaty na st. Grochów.

Wszystkie budynki na całej kolei były drewniane (wówczas drewno było najtańszym materiałem budowlanym), na murowanych fundamentach. Budynki stacyjne były zbudowane w bardzo modnym wówczas stylu, tzw. architektury nadświdrzańskiej (świdermayer), z odkrytymi werandami letnimi, jak też zamkniętymi poczekalniami zimowymi dla podróżnych, ogrzewanymi piecami kaflowymi.

W dniu otwarcia ruchu, na kolei Jabłonna – Wawer było 6 budynków stacyjnych do odpraw pasażerskich, z poczekalniami i kasami oraz z pomiesz-

zeniami dla dyżurnych ruchu (Wawer, Grochów II, Kamionek, Most, Gołędzinów i Wiśniewo).

Na stacji Grochów II, do poczekalni dla podróżnych dobudowano przybudówkę z pokojem pasażerskim drugiej klasy i kuchnią zaopatrującą tujejszy bufet. Na stacji Most zbudowano osobne pomieszczenie dla naczelnika stacji i dla centrali telefonicznej.

Obok stacji Most wynajęto prywatny budynek murowany przy ulicy Olszowej 12 (stojący do dzisiaj), z przeznaczeniem na hotel dla pasażerów, których w podróży zastała noc.

Główne zaplecze techniczne powstało na stacji Grochów II (w miejscu, gdzie obecnie znajduje się pętla tramwajów miejskich przy ulicy Wiatracznej), gdzie zbudowano:

Typowa wieża ciśnieni kolei Jabłonna  
– Wawer, zbudowana z drewna



- szopę dla parowozów z czterema kanałami rewizyjnymi i przybudówką na obrabiarki (kanały murowane, budynki z drewna, na murowanych fundamentach);
- szopę drewnianą dla remontów wagonów wraz z przylegającą stolarnią, wszystko na murowanych fundamentach;
- magazyn olejów i materiałów oświetleniowych, wykonany z muru, z drewnianym zadaszaniem;
- drewniany magazyn opału do parowozów.

Do wszystkich tych budynków doprowadzono tory, a także zainstalowano małą obrotnicę o długości 2,5 m, na kamiennym fundamencie. W 1905 roku na stacji Jabłonna powstała parowozownia pomocnicza – drewniana szopa na murowanych fundamentach, z dwoma murowanymi kanałami. Przy parowozowni urządzono mały skład opału i podręczny magazyn olejów. Była też obrotnica o długości 2,5 m i noclegownia dla drużyn pociągowych.

Pomocniczy skład opału i podręczny magazyn olejów urządzono też na stacji Most.

Typowe urządzenia wodociągowe powstały na stacjach: Grochów II, Wiśniewo i Jabłonna. Początkowo były to kadzie wodne ustawione na drewnianych klatkach, na wysokości około 6 m nad główką szyny, obudowane częściowo deskami, do których wodę pompowano za pomocą pomp parowych. Jednak pierwsze zimy zasygnalizowały niedo-

skonałości tego typu urządzeń wodociągowych i w 1903 roku przystąpiono do ich przebudowy.

Nad studnią o średnicy 3780 mm zbudowano ośmiokątną podstawę z grubych kwadratowych bali (przeważnie 5-calowych) i ustawiano na niej szkielet konstrukcji oraz klatkę do ustawienia na niej kadzi wodnej. Żelazne kadzie wodne o pojemności 12 ÷ 15 m<sup>3</sup>, były ustawiane na wysokości 4270 mm nad główką szyny. Pod kadzią wodną umieszczony był kocioł parowy, którego żelazny komin przechodził przez dno kadzi i ponad dach budowli, ogrzewając tym samym wodę i zapobiegając jej zamarzaniu podczas zimy. Wodę ze studni pompowała pompa Worthingtona o średnicy tłoka 88 mm, napędzana parą z kotła. Woda z kadzi była odprowadzana 4-calowymi rurami do punktów jej poboru. Całość konstrukcji obudowano deskami. Jedynie na stacji Grochów II, wieża ciśnieni miała ustawioną kadź wodną na wysokości 4800 mm nad główką szyny, dzięki czemu ciśnienie wody było trochę większe, ale tam z wodociągu była zasilana także sieć w warsztatach.

Kolej Jabłonna – Wawer jako jedna z pierwszych wąskotorówek otrzymała nowoczesną sieć telefoniczną, na licencji szwedzkiej firmy Ericson. Centrala telefoniczna została zainstalowana na stacji Most, a poszczególne aparaty na stacjach i mijankach. Druty żelazne grubości 3 mm zawieszono na drewnianych słupach o wysokości ponad 7 m, a cała



Podczas wylewów Wisły, woda zalewała tory na stacji Most. Widoczne prowizoryczne tory ułożone na wale przeciwpowodziowym (w kierunku Jabłonnny) – prawdopodobnie w 1904 roku

*Fot. Ze zbiorów Marka Moczulskiego*

instalacja została zatwierdzona przez Ministra Spraw Wewnętrznych dnia 5 czerwca 1901 roku.

Specjalna Komisja sprawdziła wszystkie urządzenia telefoniczne w dniu 22 sierpnia 1902 roku i uznała za działające prawidłowo. Po przedłużeniu kolei od Wawra do Karczewa, przedłużono również linie telefoniczne (wykorzystano doświadczenia firmy Ericson), instalując jeszcze dodatkowo 2 małe centrale (w Falenicy i Karczewie) i 10 aparatów telefonicznych.

W 1943 roku, po połączeniu przez Karla Jürgensa kolei jabłonowskiej z koleją marecką, sieci telefoniczne obydwóch kolei zostały połączone i poddane gruntownej modernizacji. W ich skład wchodziło 5 centrali telefonicznych i około 50 aparatów. W takim stanie sieć ta przetrwała do 1952 roku, to jest do zamknięcia pierwszego odcinka kolei jabłonowskiej od stacji Most do stacji Otwock.

Najważniejszą stacją kolei Jabłonna – Wawer pod względem ruchowym była bez wątpienia stacja Most, z uwagi na to, że znajdowała się w dosyć

ruchliwym punkcie Pragi. Jednak jej usytuowanie nie było zbyt dobre, gdyż już od samego początku istnienia była narażona na zalewanie przez wody Wisły, z uwagi na zbyt niskie położenie w stosunku do lustra wody. Toteż w latach 1905–1906 podwyższono tory o około 2 m od poziomu pierwotnego, nawożąc ziemię pod torowisko.

W okresie tej „przebudowy” pociągi przyjeżdżające z kierunku Jabłonna obsługiwał prowizoryczny dworzec, zbudowany na wale naprzeciw parku Praskiego, gdzie kończyły one swój bieg i wyruszały w kierunku Jabłonna. Pociągi od strony Wawra kończyły i zaczynały bieg przy wylocie ulicy Szerokiej, gdzie powstał prowizoryczny tor objazdowy. Po nawiezieniu odpowiedniej ilości ziemi ułożono 2 tory i zbudowano 2 ziemne perony o brukowanych krawężnikach. Podwyższenie to nie wyeliminowało jednak całkowicie zalewania torów, gdyż po tej inwestycji zalewane one były niejednokrotnie podczas bardzo dużych przyborów wody w Wiśle. Wraz ze wzrastającym ruchem pociągów, na stacji Most





Pociąg z Wawra do Jabłonnicy wjeżdża na stację Most. Zdjęcie wykonano w roku 1909, gdy na stacji były jeszcze dwa tory, dwa perony oraz drewniane budynki

*Fot. Ze zbiorów Marka Moczulskiego*



Stacja Most podczas wiosennego wylewu Wisły w roku 1912

„Tygodnik Ilustrowany”, 1912 r.



Budynek stacji Żerań  
wzniesiony w latach  
1942–1943. Wygląd po  
zamknięciu kolei w roku  
1956, gdy w budynku  
mieścił się sklep spożywczy

*Fot. Bogdan Pokropiński*



Tak wyglądał budynek  
stacji Piekietko, zamieniony  
na sklep spożywczy po  
zamknięciu kolei w roku  
1956. Budynek ten  
wzniesiono na podstawie  
przedwojennego projektu  
w latach 1942–1943

*Fot. Bogdan Pokropiński*

dobudowano trzeci tor i trzeci peron, a w roku 1925 zbudowano jeszcze czwarty tor i czwarty peron. Dobudowano również kilka torów odstawczych dla wagonów towarowych, pomocniczy skład opału i magazyn olejów.

W dniu 9 czerwca 1925 roku dokonano otwarcia okazałego budynku stacji Most, zbudowanego według projektu inż. J. K. Jakimowicza z cegły, w miejsce dotychczasowych budynków drewnianych.

Usypano również niewielkie zabezpieczenie od strony Wisły przy układaniu czwartego toru. Stacja Most nie miała własnych urządzeń wodociągowych tylko zasilana była wodą z sieci miejskiej.

Podczas drugiej wojny światowej decyzją Karla Jürgensa zmieniono nazwę stacji Most na War-

szawa Wisła, zbudowano obszerny nowy skład opału, nowy magazyn olejów, piaskownicę i zamontowano obrotnicę do obracania parowozów. Stację i perony częściowo ogrodzono drucianą siatką i drutem kolczastym. Wymieniono również semafony wjazdowe kształtowe typu szczebelkowego, na semafony świetlne.

Po wojnie, w 1945 roku, zmieniono nazwę z Warszawa Wisła na Warszawa Most i taka nazwa pozostała do końca eksploatacji.

W kierunku Jabłonny wszystkie stacje i mijanki miały budynki drewniane, w których mieściła się kasa biletowa, a przy niektórych mała poczekalnia dla pasażerów.

Mijanka Gołędzinów miała dość obszerny budynek drewniany z kasą biletową, poczekalnią i małą

letnią werandą, pomalowany na piaskowy kolor. Wraz z wybudowaniem linii dowozowej do stacji normalnotorowej Warszawa Praga, zbudowano tu jeszcze trzeci tor.

Budynek mijanki Gołędzinów otoczony był wysokimi topolami i spłonął we wrześniu 1944 roku, podczas działań wojennych. Po zakończeniu drugiej wojny światowej budynku tego nie odbudowano, natomiast ustawiono poczekalnię z pudła wagonu towarowego na Śliwicach.

Na mijance Pelcowizna znajdowała się budka drewniana z kasą biletową i telefonem, bez poczekalni dla pasażerów. W 1939 roku spłonęła ona doszczętnie podczas wrześniowych nalotów na Warszawę. W latach 1942–1943, na polecenie Karla Jürgensa wzniesiono tam murowany budynek według przedwojennych planów, z poczekalnią i kasą biletową. Budynek ten po likwidacji linii do Jabłonna w 1956 roku, zaadaptowano na sklep spożywczy, ale w 1973 roku rozebrano go w związku z poszerzaniem ulicy Modlińskiej.

Podobnie było z budynkami kasowymi na Żeraniu i w Piekietku, które spłonęły we wrześniu 1939 roku. Na polecenie Karla Jürgensa zostały zbu-

wane według przedwojennych planów jako budynki murowane, z kasą biletową i poczekalnią dla pasażerów. Po likwidacji linii do Jabłonna, w budynkach tych urządzono sklepiki spożywcze. Obydwa budynki rozebrano w 1974 roku, podczas przebudowy ulicy Modlińskiej.

Na stacji Wiśniewo był drewniany budynek, gdzie mieściło się pomieszczenie dyżurnego ruchu, kasa, poczekalnia dla podróżnych, a na zewnątrz letnia weranda. Obok stacji stał drewniany dom mieszkalny dla zawiadowcy stacji i toromistrza. Na stacji była też drewniana wieża ciśnieniowa z parową pompą i instalacją wodociągową do poboru wody przez parowozy. Ponadto znajdował się tu podręczny skład opału i magazyn służby torowej. Wszystkie drewniane budynki były pomalowane na kolor piaskowy.

Po zamknięciu linii do Jabłonna, najpierw rozebrano wieżę ciśnieniową i magazyny, zaś w 1976 roku budynek stacji, z uwagi na przebudowę szosy modlińskiej.

Stacja Henryków była zbudowana w stylu nadświdrzańskim z drewnianą letnią werandą, z desek fclowanych, i pomalowana na kolor zielony. Było



Budynek stacji Jabłonna II. Po lewej stronie widoczne wejście do pomieszczenia dyżurnego ruchu i zawiadowcy stacji. Zdjęcie wykonane w roku 1935

Fot. Ze zbiorów Archiwum Dokumentacji Mechanicznej

w niej pomieszczenie na kasę biletową i poczekalnia. Spłonęła we wrześniu 1939 roku, a na jej miejscu postawiono w latach 1942–1943, na polecenie Karla Jürgensa, budynek murowany z kasą i poczekalnią dla podróżnych. Po zamknięciu linii w 1956 roku, mieścił się w nim sklep spożywczy do 1975 roku, kiedy budynek ten rozebrano w związku z przebudową szosy modlińskiej.

Przystanek Dąbrówka Grabowska nie miał budynku, a kasa mieściła się w wynajmowanym lokalu prywatnego domu.

Przystanek Buków także nie miał budynku, a tylko drewnianą wiatę i ziemny peron.

Na przystanku Buchnik był budynek drewniany z kasą biletową, poczekalnią dla podróżnych i letnią drewnianą werandą. Spłonął podczas działań wojennych w 1944 roku i nigdy nie został już odbudowany.

Przystanek osobowy Jabłonna I miał drewniany budynek tego samego typu co w Henrykowie, spłonął podczas działań wojennych w 1944 roku.

Jabłonna II była stacją początkową kolei. Wzniesiono na niej zespół drewnianych budynków, z pomieszczeniem dyżurnego ruchu, kasą biletową

i dwiema poczekalniami: dla pasażerów II i III klasy. Znajdował się tam również bufet z kuchnią oraz letnia weranda. Obok budynku stacyjnego była parowozownia z obrotnicą, magazyn opału i oleju, wieża ciśnień z pompownią i instalacją wodociągową, magazyny i noclegownia dla drużyn pociągowych.

Cały zespół tych drewnianych budynków spłonął w 1944 roku podczas działań wojennych. Po zakończeniu drugiej wojny światowej, w latach 1946–1947 zbudowano murowany budynek parowozowni z czterema stanowiskami i murowaną wieżę ciśnień z pompą wody napędzaną silnikiem elektrycznym. Stację umieszczono w prowizorycznym drewnianym baraku, a z dalszymi inwestycjami wstrzymano się.

Wraz z likwidacją linii w 1956 roku, w budynku parowozowni i drewnianym baraku urządzono pomieszczenia mieszkalne. Wieżę ciśnień rozebrano w 1969 roku, a barak w 1970. Dawna parowozownia przetrwała jako budynek mieszkalny do chwili obecnej.

Trasa od stacji Most do Jabłonna II liczyła 17 km, a przeciętny czas jazdy pociągu osobowego wynosił do 50 minut.



Pasażerowie na przystanku osobowym Park Paderewskiego latem 1945 roku, w oczekiwaniu na pociąg do Karczewa

Fot. Ze zbiorów Andrzeja Tajcherta



Grochów II – główna stacja kolei Jabłonna – Wawer. Zdjęcie wykonane w latach trzydziestych

*Fot. Ze zbiorów Archiwum Dokumentacji Mechanicznej*

Jadąc od stacji Most w kierunku Wawra, najpierw była mijanka Straż Ogniowa z ziemnym peronem jak na przystanku osobowym, bez żadnych budynków.

Następny był przystanek Rogatka Moskiewska (późniejszy Kamionek), w miejscu obecnego skrzyżowania ulic Targowej, Zamoyskiego i Zielenieckiej. Stał tam drewniany budynek, z kasą biletową, poczekalnią i letnią werandą oraz peron ziemny.

Przystanek ten, spalony w 1915 roku, został czasowo przeniesiono do budynku rogatki grochowskiej obok kościoła na Kamionku, wynajętej przez Zarząd Warszawskich Dróg Żelaznych Dojazdowych od Magistratu Warszawy. Ponieważ było to niedogodne usytuowanie tego przystanku, przeniesiono go w latach dwudziestych na stare miejsce, gdzie postawiono drewnianą poczekalnię i zmieniono nazwę Kamionek na Park Skaryszewski.

Zaplecze techniczne kolei jabłonowskiej – parowozownia i warsztaty na stacji Grochów II. Wygląd w roku 1905

*Fot. Ze zbiorów Muzeum Kolejnictwa*

