
Powstanie Sejmikowej Kolejki Wąskotorowej

Po odzyskaniu niepodległości w listopadzie 1918 roku, natychmiast pojawił się problem odbudowy powiatowego miasta Sochaczewa, jak również kwestia ożywienia gospodarczego powiatu, który również podpadł w wyniku trwającej długo wojny i okupacji niemieckiej. Władze powiatowe reprezentował powołany do życia w niepodległej Polsce Sejmik Powiatowy, zwany też Sejmikiem Sochaczewskim, przy którym powstało Biuro Odbudowy Powiatu Sochaczewskiego, kierowane przez inżyniera Michalskiego.

Najbardziej rozpowszechnionym i najtańszym w owych czasach materiałem budowlanym było drewno, dlatego Sejmik na posiedzeniu 19 kwietnia 1919 roku podjął decyzję o budowie kolejki wąskotorowej z Sochaczewa do pobliskiej Puszczy Kampinoskiej, gdzie w osadzie puszczańskiej Piaski Królewskie przejął tartak. Początkowo planowano budowę wąskotorowej kolejki konnej z Sochaczewa wzdłuż brzegu rzeki Bzury, przez Chodaków, Tułowice do tartaku w Piaskach Królewskich. Do budowy kolejki ustanowiono Komisję Drogową w składzie: Jakub Jakubowski, Aleksander Radosz i Antoni Ciołkowski, która miała czuwać nad przebiegiem budowy linii.

Po wielu naradach i posiedzeniach zrezygnowano z budowy kolejki konnej, a postanowiono zbudować kolejkę z trakcją mechaniczną, która by mogła być kolejką użytku publicznego, co miało duży wpływ na rozwój gospodarczy powiatu. Budowa takiej kolejki była kosztowna, a kasa powiatowa była pusta, wobec czego zdecydowano się na zaciągnięcie pożyczki ze skarbu państwa.

Ażby zminimalizować koszty budowy, potrzebne materiały kupowano po przystępnych cenach, przeważnie z rozbieranych wąskotorowych kolejek polowych zbudowanych podczas wojny dla walczących armii. Podczas trwania pierwszej wojny światowej

armie rosyjska, niemiecka i austriacka zbudowały na ziemiach polskich łącznie około 8300 km polowych kolejek wąskotorowych. W latach 1919–1922 większość tych kolejek przejęło Ministerstwo Kolei Żelaznych, które po przeanalizowaniu położenia i stanu technicznego przejętych kolei wiele z nich zaliczono do kolei użytku publicznego, część do użytku gospodarczego, a część przekazano Ministerstwu Rolnictwa i Lasów Państwowych. Te kolejki, które nie odpowiadały wymogom Ministerstwa Kolei Żelaznych (około 423 km, a niektóre źródła podają nawet ponad 500 km) postanowiono sprzedać po niewygórowanych cenach.

Sejmik Sochaczewski skorzystał z takiej okazji, zakupując tanio materiały kolejowe oraz tabor. Jednocześnie rozebrano znajdującą się linię kolejki wąskotorowej z okresu wojny, która służyła wojskom niemieckim przy rozwożeniu materiałów podczas budowy szosy z miejscowości Ruszki do Kamiona koło Wyszogrodu. Zakupione materiały przybywały do stacji Sochaczew koleją normalnotorową i po rozładowaniu były gromadzone w pobliżu stacji. Utworzono Zarząd Sejmikowej Kolejki Wąskotorowej, którego kierownikiem administracyjnym został inż. Moczarski. Zorganizowaniem warsztatu wraz z całym zapleczem technicznym zajął się pan Połęcz, będący z zawodu kowalem, który doskonale sobie poradził w pierwszych, bardzo trudnych dniach organizowania przedsiębiorstwa. Sprawy organizacji ruchu na kolejce przejął pan H. Hreczecha. Po głębokich analizach projektu zrezygnowano z budowy linii wzdłuż rzeki Bzury, a wybrano bardziej dogodną trasę, która została zrealizowana. Przyjęto szerokość torów 750 mm i na tę szerokość dokonywano zakupów taboru, w miarę możliwości po niskich cenach.

Głównym zadaniem kolejki miał być wywóz drewna z Puszczy Kampinoskiej, a także przewożenie różnych towarów dla wsi i osad powiatu sochaczew-

skiego, wywóz płodów rolnych oraz przewozy pasażerskie.

Tu należy zaznaczyć, że drogi powiatu sochaczewskiego nie należały do najlepszych. Utwardzone były: trakt państwowy z Warszawy przez Błonie, Sochaczew, Łowicz do Słupcy i dalej do Poznania, droga z Sochaczewa do Żyrardowa i droga z Ruszek do Kamiona koło Wyszogrodu. Większość dróg powiatu stanowiły drogi polne, nieutwardzone, trudne do przebycia w jesienne słotne dni z uwagi na wyboje pełne błota, a w dni letnich upałów – piaszczyste.

Sejmik rozpoczął starania o wywłaszczenie gruntów pod budowę kolei i z dniem 3 listopada 1920 roku wyszedł dekret o wywłaszczeniu gruntów pod budowę kolei wąskotorowej Sochaczew – Tułowice – Piaski – Wyszogród, co ogłoszono w Dzienniku Ustaw nr 108/1920, pozycja 709.

Założyciele kolejki już w tamtych czasach dostrzegali walory i piękno ziemi sochaczewskiej, na której znajdowała się Żelazowa Wola, obronny kościół z XIII wieku w Brochowie, szlak marszu wojsk króla Władysława Jagiełły na bitwę pod Grunwaldem i oczywiście Puszcza Kampinoska, tuż przy lewym brzegu Wisły. Zatem już wówczas przewidywano, że zbudowana kolejka będzie w przyszłości wozic wycieczki i turystów indywidualnych odwiedzających tę ziemię. I tak się stało. W miarę upływu lat kolejka zaczęła przewozić oprócz drewna i różnego rodzaju towarów również pasażerów, w tym także turystów.

Budowa kolei wąskotorowej łączącej kilka miejscowości na terenie powiatu była wielkim postępem w komunikacji, a dla mieszkańców okolicznych osad – nadzieją na lepszy kontakt z miastem.

Budowa kolei

Budowę kolei rozpoczęto wiosną 1921 roku. Tor szerokości 750 mm układano na podkładach sosnowych i pospółce, ze zbieraniny różnych typów szyn, jakie udało się kupić po przystępnych cenach. Były to szyny typów od H-70 do H-93, jak również używane szyny z kolei normalnotorowych, a nawet z kolei szerokotorowych pochodzenia rosyjskiego. Kierującym budową kolei był inż. Arkadiusz Wołodkiewicz. Budowano linię o ustroju stałym z zastosowaniem wszelkich prawideł ówczesnej sztuki inżynierskiej, z należyтым odwodnieniem podtorza, z właściwymi przechyłkami na łukach, niestosując na szlaku łuków mniejszych niż $R = 150$ m. Trasa została wytyczona w terenie równinnym z czterema niewielkimi wzniesieniami o nachyleniu 5...6 promil.

W roku 1921 zbudowano linię do Tułowic. Wzdłuż tej trasy usytuowano następujące przystanki osobowe i stacje:

- 1,42 km – przystanek osobowy Sochaczew Miasto,
- 5,64 km – stacja Chodaków,
- 7,52 km – przystanek osobowy Zwierzyniec,
- 9,44 km – przystanek osobowy Wólka Smolana,
- 12,35 km – przystanek osobowy Brochów,
- 13,56 km – przystanek osobowy Janówek,
- 15,77 km – stacja Tułowice.

Jesienią 1921 roku dalsze prace wstrzymano wskutek kłopotów finansowych. Zaczęto jednak zbierać materiały do budowy mostu przez rzekę Łasicę, jak też do budowy dalszej linii do Piasków Królewskich. W tym czasie przetarte drewno z tartaku w Piaskach Królewskich dowożono furmankami do Tułowic, gdzie ładowano je na wagony kolejki i wieziono do Sochaczewa. W Sochaczewie powstał skład drewna, w którym prowadzono sprzedaż dla zainteresowanych klientów.

Tak więc kolej sochaczewska rozpoczęła działalność i zaczęła na siebie zarabiać. Żeby jednak prowadzić nieograniczony ruch publiczny, należało

uzyskać od Ministerstwa Kolei Żelaznych specjalne zezwolenie zwane koncesją, o co Sejmik Sochaczewski zaczął czynić starania, gdyż chodziło tu o przewozy pasażerskie.

Po wielu przeprowadzonych komisjach kontrolno-technicznych ze strony kolei państwowych i po dopełnieniu wszelkich formalności, Ministerstwo Kolei Żelaznych wydało takie zezwolenie: „Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dnia 18 września 1922 roku o otwarciu do użytku publicznego nowo zbudowanej kolei wąskotorowej Sochaczew – Tułowice”, które opublikowano w Dzienniku Ustaw Nr 82/1922, pozycja 736.

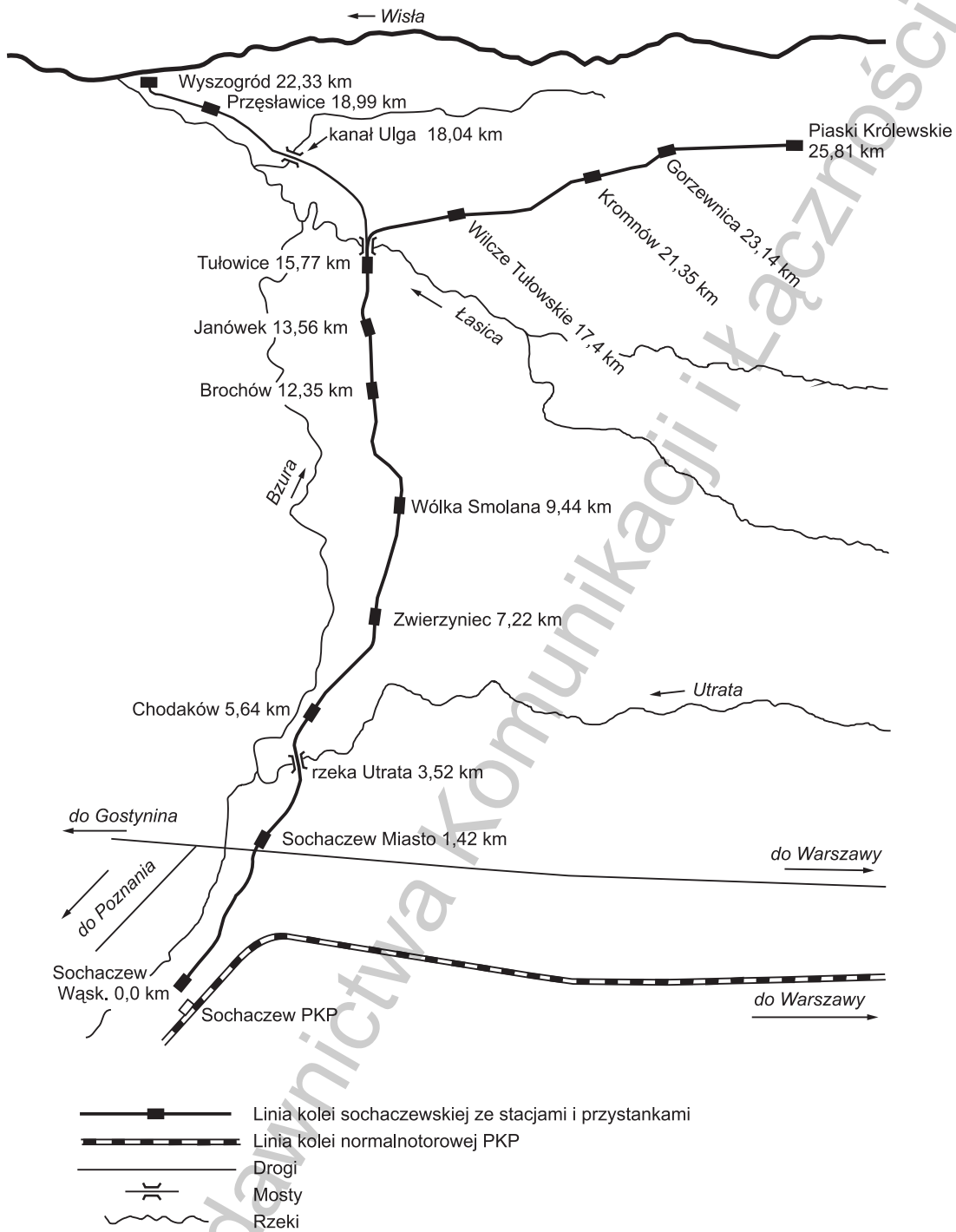
Tak też w dniu 1 października 1922 roku odbyło się oficjalne otwarcie ruchu publicznego z Sochaczewa do Tułowic, ale budowa mostu na Łasicy i linii do Piasków Królewskich przeciągała się, prawdopodobnie z braku pieniędzy. Wiosną 1923 roku kontynuowano budowę i w sierpniu zakończono prace, uruchamiając pociągi z drewnem z Piasków Królewskich do Sochaczewa.

Na nowym odcinku linii powstały następujące przystanki osobowe:

- 17,4 km – przystanek osobowy Wilcze Tułowskie,
- 21,35 km – przystanek osobowy Kromnów,
- 23,14 km – przystanek osobowy Gorzewnica,
- 25,81 km – stacja końcowa Piaski Królewskie.

Stacja Piaski Królewskie była stacją styczną z kolejką leśną, gdzie na wspólnej rampie można było dokonywać przeładunków z wagonów jeżdżących po torze 600 mm na wagony kolei sochaczewskiej lub odwrotnie. Zbudowano tam także bocznicę do tartaku, trójkąt do obracania parowozów oraz murowaną studnię do naboru wody do parowozów.

Już od początku budowy kolei sochaczewskiej, do Sejmiku Powiatowego wpływały petycje od mieszkańców Wyszogrodu o doprowadzenie linii do ich miasta od Tułowic, ale priorytetową sprawą był



Schemat kolei sochaczewskiej z 1926 roku

wówczas przewóz drewna. Wybudowano więc najpierw linię do Piasków Królewskich.

Sejmik Powiatowy, biorąc pod uwagę prośby mieszkańców Wyszogrodu, tuż po zakończeniu budowy linii do Piasków zakupił szyny typu H-93 i przystąpił do budowy linii od Tułowic do wsi Kamion leżącej na lewym brzegu Wisły naprzeciwko Wyszogrodu (leżącego na prawym brzegu).

Na 16,05 km linii Sochaczew – Piaski Królewskie zamontowano rozjazd i rozpoczęto budowę odgałęzienia o długości 6,56 km w kierunku Wisły. Na tym odcinku zbudowano 3 mosty oraz przystanek osobowy Przęsławice (18,99 km), a na lewym brzegu Wisły niedaleko wsi Kamion – stacją końcową Wyszogród (22,33 km).

W związku z ubieganiem się Sejmiku o uruchomienie na tym odcinku ruchu publicznego, zostało wydane w tej sprawie zezwolenie: „Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dnia 24 listopada 1923 roku o otwarciu do użytku publicznego nowo wybudowanego odcinka Tułowice – Wyszogród, kolei wąskotorowej Sochaczew – Tułowice – Piaski Królewskie”, które opublikowano w Dzienniku Ustaw Nr 121/1923, pozycja 987. Tak więc już w 1923 roku kolej sochaczewska stała się koleją użytku publicznego z Sochaczewa do Piasków Królewskich i do Wyszogrodu.

Linia Tułowice – Wyszogród biegnie wzdłuż prawego brzegu rzeki Bzury, która wpada do Wisły tuż przy wsi Kamion. Brzegi tych rzek nie były w tamtych czasach obwałowane, toteż podczas tzw. dużej wody spływającej Wisłą na wiosnę, woda cofała się Bzurą aż pod Tułowice i wylewała na nisko położony teren. Ponieważ linia kolei sochaczewskiej za przystankiem osobowym Przęsławice stopniowo się obniża do stacji Wyszogród, podczas dużej wody na Wiśle tory kolejki były zalewane wodą. Stan ten zmienił się dopiero po zbudowaniu wałów przeciwpowodziowych wzdłuż Wisły i Bzury w latach 1950–1958.

Miasto Wyszogród leży na wysokim prawym brzegu Wisły, natomiast na przeciwnym brzegu leży wieś Kamion. Podczas pierwszej wojny światowej wojska niemieckie, chcąc usprawnić komunikację z południa na północ, zbudowały szosę bitą od

miejsowości Ruszki do Kamioną oraz dwa drewniane mosty. Jeden przez rzekę Bzurę o długości 120 m, a w roku 1916 drugi, przez Wisłę, o długości 1300 m. Podczas budowy szosy bitej wojska niemieckie do rozwożenia materiałów zbudowały wąskotorową kolej polową (Feldbahn), którą po wojnie przejął i rozebrał Sejmik Sochaczewski.

Przy budowie linii kolei sochaczewskiej popełniono zasadniczy błąd (jaki w tamtych czasach popełniali budowniczowie wielu kolejek wąskotorowych), gdyż dążąc do jak najmniejszych kosztów przy zakupywaniu materiałów nawierzchniowych, kupowano najczęściej lekkie typy szyn z rozbiernych kolejek polowych (Feldbahn), gdyż te były najtańsze. Jednak podczas eksploatacji tak zbudowanej kolei, kiedy wraz ze wzrostem przewozów zaczęła wzrastać masa przewożonych towarów, jak też wzrastała częstotliwość kursowania pociągów, lekkie typy szyn nie wytrzymały nacisku osiowego i wzmoczonego ruchu. Pękały więc powodując wykojenia taboru.

Od roku 1926 zaczęto zakupy nowych szyn, zastępując nimi stopniowo szyny słabe lekkich typów. Najlepszej jakości okazały się szyny z niemieckich hut „Bochum” i „Thyssen”, jak również stare używane szyny rosyjskie, które na kolei sochaczewskiej przetrwały prawie 70 lat.

Na zakupy szyn oraz akcesoriów torowych, a także nowego taboru z fabryk krajowych, Sejmik Sochaczewski zmuszony był zaciągnąć pożyczki w Banku Gospodarstwa Krajowego. W roku 1928 Sejmik Sochaczewski zaciągnął pożyczkę hipoteczną na sumę 103 200 zł na 5,5% w terminie do 1 czerwca 1940 roku. W roku 1931 Sejmik Sochaczewski zaciągnął następną pożyczkę hipoteczną w tym samym banku (BGK), w kwocie 187 500 zł, również na 5,5% w terminie do 1 czerwca 1940 roku.

Ponieważ wybuchła druga wojna światowa i nastąpiła 6-letnia okupacja, nastąpiła przerwa w spłatach. Po wyzwoleniu w 1945 roku i zakończeniu wojny Sejmik Sochaczewski zalegał w spłatach dla BGK, z pierwszej pożyczki na sumę 81 809 zł, a z drugiej pożyczki – 171 476 zł, czyli łącznie 253 285 zł, które musiał spłacić w jak najkrótszym czasie.

Stacje, przystanki osobowe i bocznicie przemysłowe

Główna, początkowa stacja Sochaczew Wąskotorowy, usytuowana w odległości 150 m od stacji Sochaczew normalnotorowy (linia Warszawa – Łowicz), o ogólnej powierzchni 3,2 ha, ma cały układ torowy z rampą czołową i torami przeładunkowymi. Jest połączona ze stacją normalnotorową boczną, ma całe zaplecze techniczne i trójkąt do obracania parowozów.

Początkowo budowie stacji były prowizoryczne, gdyż nie było wiadomo jak potoczą się losy nowo powstałej kolei. Drewniane budynki zastąpiono w latach 1928–1939 murowanymi, przy czym inwestycje te były zahamowane wielkim kryzysem gospodarczym na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych.

W roku 1928 zbudowano murowany budynek dla siedziby Zarządu Kolei, zwany dyrekcją, i skład opału dla parowozów. Gdy kryzys zaczął się przelamywać, w roku 1934 zbudowano murowaną halę postojową dla parowozów, warsztaty, a w rok później kuźnię i stolarnię. W roku 1937 zbudowano okazały budynek stacyjny, do którego przeniesiono Zarząd Kolei, zbudowano sieć wodociągową, magazyny podręczne i siedzibę dla służby drogowej. Do roku 1939 cały teren stacji ogrodzono murem, zbudowano układ torowy składający się z 17 torów, 22 rozjazdów, trójkąta, wykolejnicy, dwóch peronów dla odpraw pasażerów, miejsca postoju pług odśnieżnego i pociągu ratunkowego, garażu dla drezyn i dla dwóch samochodów.

W roku 1928 postawiono budynek będący siedzibą zarządu kolejki sejmikowej powiatu sochaczewskiego. Przed budynkiem członkowie zarządu

Fot. Ze zbiorów Bogdana Pokropińskiego





Członkowie zarządu
Powiatowej Kolei
Sochaczewskiej podczas
inspekcji na stacji
Sochaczew Wąskotorowy.
Zdjęcie wykonane około
roku 1934

*Fot. Ze zbiorów Bogdana
Pokropińskiego*



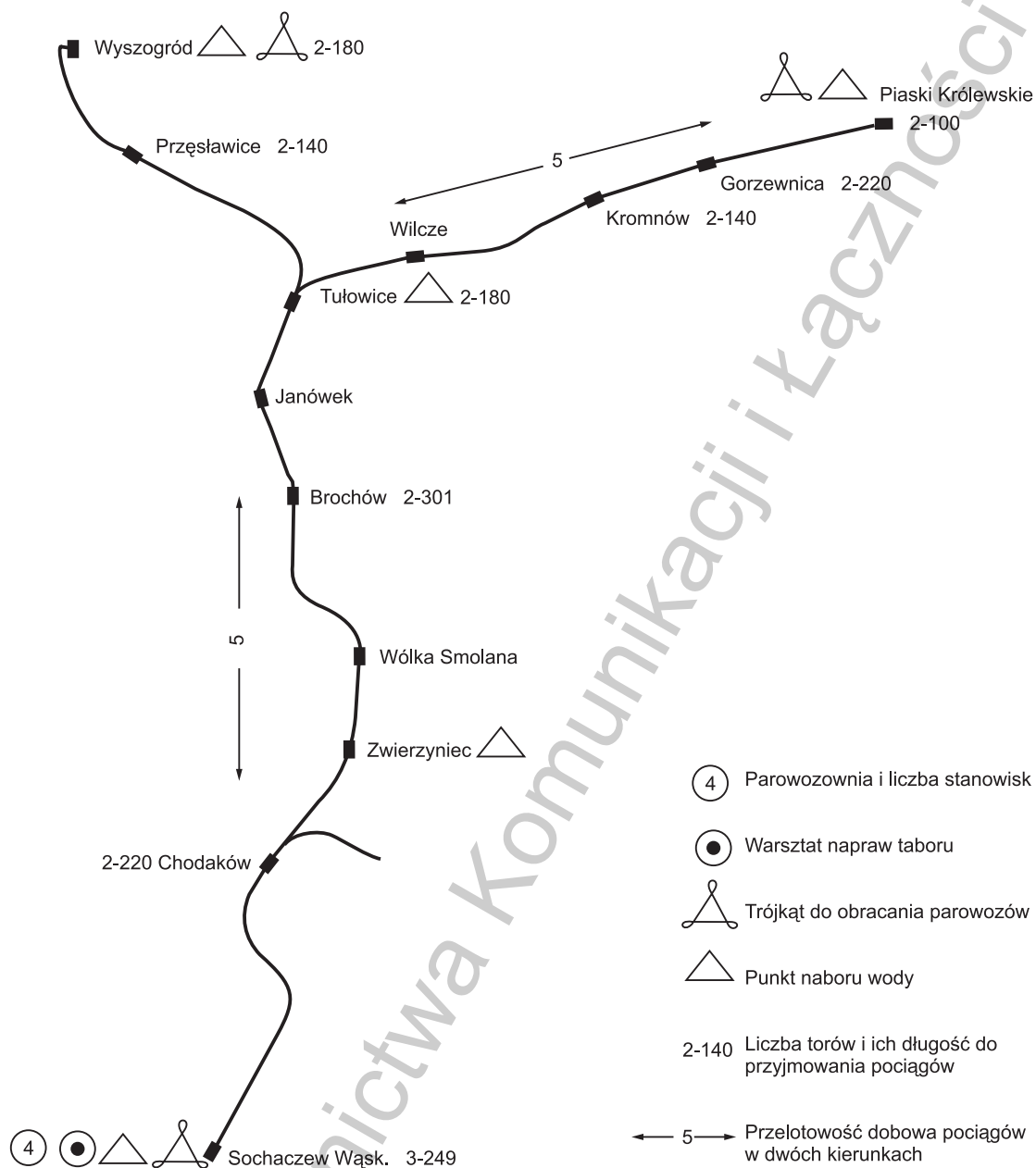
Murowane budynki
parowozowni i warsztatów
wzniesione w 1934 roku.
Stan w 1984 roku

Fot. Bogdan Pokropiński

Stacja Chodaków (5,64 km) była pierwotnie mijanką dla pociągów. Miała też tor odstawczy dla wagonów towarowych – tzw. ładownię publiczną. Kiedy w 1927 roku przystąpiono do budowy fabryki włókien sztucznych, stacja ta nabrała wielkiego znaczenia, gdy zbudowano bocznice do wspomnianej fabryki i dobudowano jeszcze tory odstawcze. W roku 1930 odkupiono prywatny budynek, w którym urządzono pomieszczenia stacyjne: kasę biletowo-ekspedycyjną, poczekalnię dla podróżnych i pomieszczenie dla dyżurnego ruchu.

Stacja Tułowice (15,77 km) była posterunkiem odstępowym i odgałęźnym. Miała tory mijankowe i jeden tor odstawczy jako ładownię publiczną. W roku 1927 zbudowano tam murowany budynek stacyjny, w którym mieściły się: kasa biletowo-ekspedycyjna, poczekalnia dla podróżnych i pomieszczenie dla dyżurnego ruchu. W Tułowicach urządzono też bazę dla służby drogowej z magazynem i garażem dla wózka i narzędzi.

Stacja końcowa Piaski Królewskie (25,81 km) w Puszczy Kampinoskiej miała 3 tory mijankowe,



Plan Powiatowej Kolei Sochaczewskiej z 1938 roku, na potrzeby Ministerstwa Spraw Wojskowych

bocznicy do tartaku, rampę przeładunkową z kolejką leśną o szerokości toru 600 mm i trójkąt do obracania parowozów. W roku 1927 wzniesiono w środku trójkąta budynek murowany (taki jak zbudowano w Tułowicach i na przystanku osobowym Sochaczew Miasto), w którym mieściły się: kasa, poczekalnia dla podróżnych, ekspedycja towarowa i pomieszczenie dyżurnego ruchu. Tu również wy-

budowano studnię murowaną jako punkt naboru wody do parowozów.

Stacja Wyszogród (22,33 km), jako stacja końcowa na lewym brzegu Wisły, miała 3 tory: główny zasadniczy, główny dodatkowy i tor ładunkowy, a także trójkąt do obracania parowozów. Również tu znajdowała się murowana studnia jako punkt naboru wody dla parowozów. Drewniany budynek



Dwukanałowa hala postojowa parowozów wzniesiona w 1934 roku. Wygląd w roku 1984

Fot. Bogdan Pokropiński



Wzniesiony w 1937 roku nowy budynek stacji oraz siedziby Zarządu Powiatowej Kolei Sochaczewskiej, sfotografowany jeszcze przed oddaniem do użytku

Ze zbiorów Bogdana Pokropińskiego

stacyjny miał pomieszczenie dla dyżurnego ruchu, kasę biletową i poczekalnię dla podróżnych. Stacja Wyszogród była niejednokrotnie zalewana wodą podczas powodzi na Wiśle.

Oprócz stacji kolej sochaczewska miała 9 przystanków osobowych: Sochaczew Miasto, Zwierzyniec, Wólka Smolana, Brochów, Janówek, Wilcze Tułowskie, Kromnów, Gorzewnica i Przęsławice. Przystanki osobowe miały perony ziemne, niewielkie wiaty z ławkami i tablicą informacyjną rozkładu

jazdy pociągów. Przystanek osobowy w Brochowie miał drewnianą poczekalnię dla podróżnych, a przystanek Sochaczew Miasto w 1927 roku otrzymał nowy murowany budynek, gdzie mieściła się poczekalnia dla podróżnych, kasa biletowa i pomieszczenie dla dróżnika zabezpieczającego główną szosę (przejazd na jednym poziomie) Warszawa – Łowicz. Przy nasilającym się ruchu samochodów zostały ustawione na tym skrzyżowaniu zapory drogowe (szlabany) obsługiwane przez dróżnika.

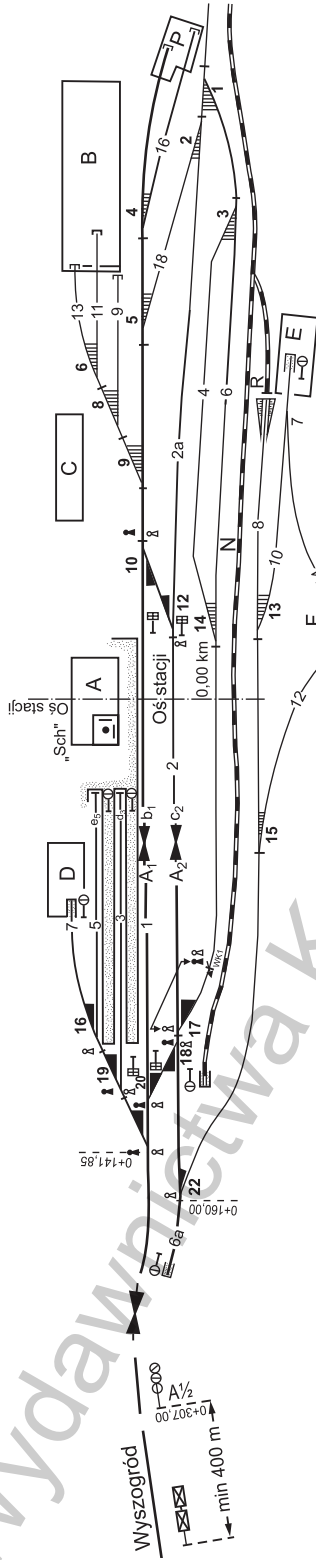
Ten sam budynek w roku 1977, pod administracją Zarządu Kolei Dojazdowych PKP. Widok od strony torów

Fot. Bogdan Pokropiński



Budynek stacji Chodaków – wygląd w latach trzydziestych dwudziestego wieku

Fot. Ze zbiorów Bogdana Pokropińskiego



Schemat układów torów stacji Sochaczew Wąskotorowy z 1946 roku.

Układ torów ma 22 rozjazdy zwyczajne,

1 wykolejnicę zabezpieczającą tory ładowni ogólnej,

11 kozłów oporowych i 18 torów.

A – główny budynek stacyjny i siedziba Zarządu Powiatowej Kolei Sochaczewskiej,

B – budynki parowozowni i warsztatów naprawczych,

C – stolarnia i kuźnia,

D – garaż dla drezyn,

E – skład opału,

F – trójkąt do obracania parowozów,

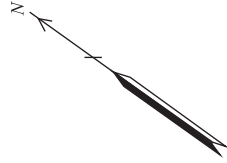
N – bocznicza normalnotorowa,

P – hala postojowa parowozów,

R – rampa czołowa do wyładunku i załadunku taboru wąskotorowego na platformy normalnotorowe

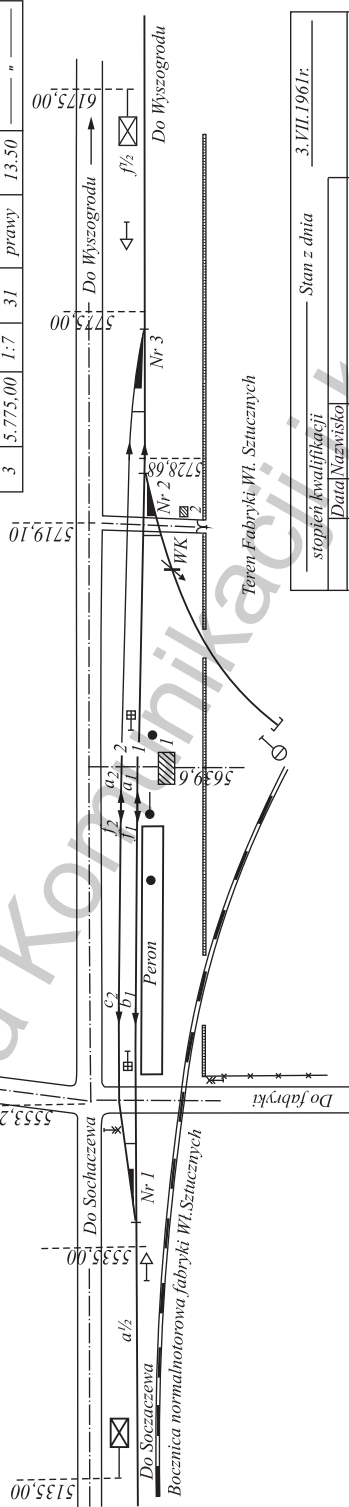
Wykaz obiektów	
Lp. obiektu	Nr obiektu
1	1
2	2

Przeznaczenie budynku	
1	Budynki stacji
2	Ustęp



Wykaz torów					
Nr	budowlana		użyteczna		przeznaczenie
	mb	od - do	mb	od - do	
1	240,00	sr. Nr 1 - sr. Nr 3			
2	242,00	sr. Nr 1 - sr. Nr 3			

Wykaz rozjazdów					
Nr	km	skos	typ	kier.	długość
1	5.535,00	1:7	31	lewy	13.50
2	5.728,68	1:7	31	lewy	13.50
3	5.775,00	1:7	31	prawy	13.50



Teren Fabryki Wł. Sztucznych

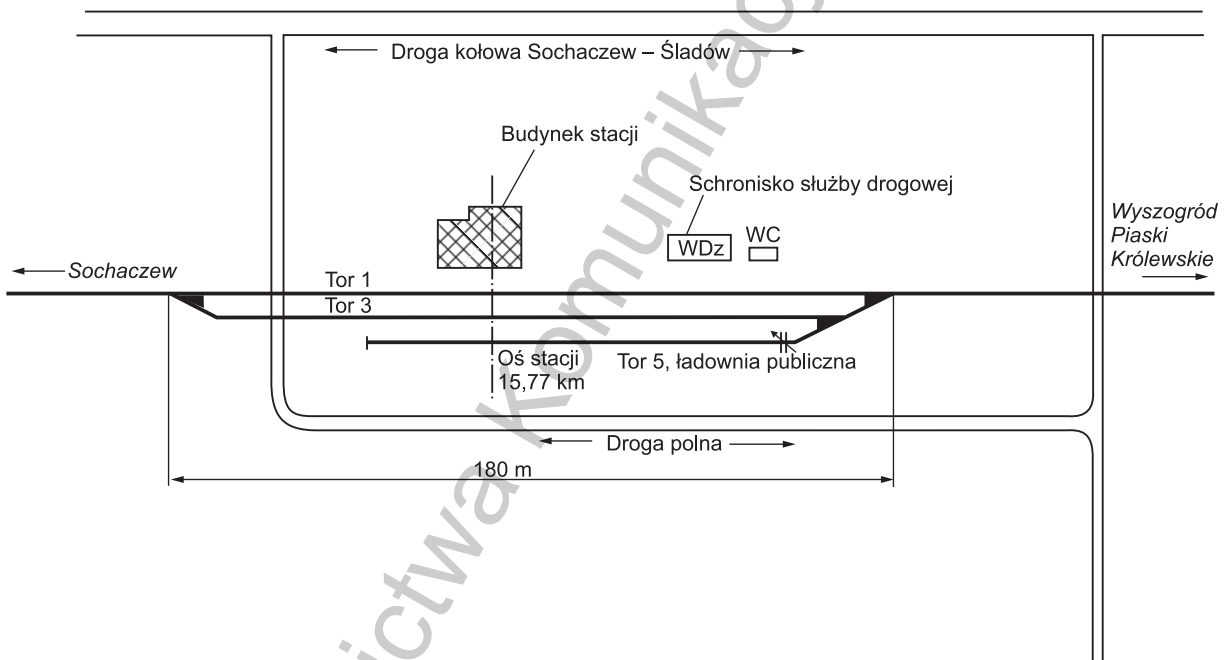
stopień kwalifikacji		Stan z dnia		3.VII.1961r.
Data	Nazwisko	Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Warszawie		
Opracował	Wykresił	Zarząd Kolei Dojazdowych		
Sprawił	Zawierzył	Plan schematyczny stacji Chodaków		
Skala 1:1000		Sekcja	I	
		Cecha	WP	
		Grupa	SS	
		Nr ewidenc.	L.17.01-2	

Schemat układu torów stacji Chodaków w 1961 roku, z torem ładunkowym ogólnym wchodzącym na teren Fabryki Włókien Sztucznych



Budynek stacji Tułowice
– stan w 1971 roku

Fot. Bogdan Pokropiński



Schemat układu torów stacji Tułowice w 1961 roku

Przystanek osobowy Zwierzyniec miał peron zbudowany ze żwiru i obmurowany. Od roku 1930 skasowano kasę biletową na przystanku Sochaczew Miasto, a obsługa biletowa podróżnych tak jak na pozostałych przystankach osobowych odbywała się w pociągu u konduktora.

Pierwszą bocznicą kolejki sochaczewskiej była bocznicą do tartaku w Piaskach Królewskich, skąd wysyłano duże ilości tarcicy w „szeroki świat”, a czasem dłużyce, jeżeli takie były zamówione.

Drewno przewożono do Sochaczewa, do składu drewna lub ekspediowano na stacji Sochaczew, przeładowując je na wagony normalnotorowe.

Druga bocznicą przemysłowa należała do strategicznego klienta, jakim była fabryka chemiczna w Chodakowie. W dziejach kolei sochaczewskiej odegrała ona doniosłą rolę, gdyż średnie przewozy masy towarowej w skali rocznej wynosiły tu 50 000 ton.

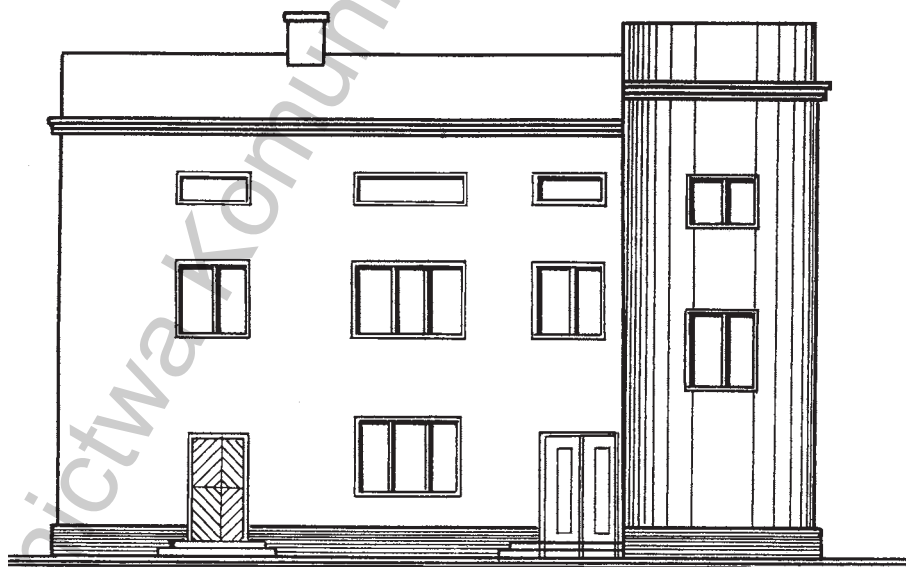
Początkowo inwestorzy chcieli tę fabrykę wybudować w Łowiczu, ale ojcowie miasta Łowicza nie

Szlak kolejowy ze stacji Tułowice w kierunku mostu na rzece Łasicy i rozgałęzienia do Wyszogrodu i Piasków Królewskich. Zdjęcie wykonano w 1971 roku

Fot. Bogdan Pokropiński



Projekt nowego budynku stacji w Wyszogrodzie



wyrazili zgody, więc inwestorzy zwrócili się do Sejmiku Sochaczewskiego. Na lokalizację tak wielkiej fabryki na terenie swojego powiatu Sejmik chętnie wyraził zgodę.

Spółka Akcyjna pod nazwą „Fabryka Przędzy i Tkanin Sztucznych Chodaków”, założona przez inżyniera Krzyżanowskiego, w 1926 roku zakupiła

od przemysłowca z Warszawy – Józefa Korcza, grunta wsi Chodaków pod budowę fabryki. Od torów kolei sochaczewskiej w Chodakowie wybudowano bocznice na teren fabryki, którą dowożono wszystko co było potrzebne do wybudowania tak dużego zakładu. W założeniach wstępnych dyrekcji fabryki, cały transport miał być oparty wyłącznie na kolei