



Adam Zyszczyk

## SZLAK KOLEJKI WILANOWSKIEJ

tory kolejki wilanowskiej

bocznica do papierni

bocznica do cegielni oborskiej

bocznica do cegielni chylickiej



Z Konstancinem-Jeziorną związana jest najstarsza podwarszawska kolejka wąskotorowa do transportu zbiorowego – kolej wilanowska. W 1891 roku Wiktor Magnus i inż. Henryk Huss założyli spółkę handlową i w kwietniu tego samego roku rozpoczęto układanie pierwszego odcinka torów. Trasę od Belwederu (dzisiaj okolice Belwederskiej i Spacerowej) do Czerniakowa otworzono w maju 1891 roku, a rok później kolej dojeżdżała już do samego Wilanowa.



- |                           |                      |
|---------------------------|----------------------|
| 1. stacja Klarysew        | 4. stacja Konstancin |
| 2. stacja Jeziorna        | 5. stacja Skolimów   |
| 3. stacja Rozjazd Oborski | 6. stacja Chylice    |



## HISTORIA

Początkowo kolej nosiła nazwę Kolei Konnej Wilanowskiej, gdyż to konie ciągnęły otwarte wagony z pasażerami. Trakcję parową wprowadzono dopiero w 1894 roku. W tym samym roku oddano do użytku odcinek łączący rogatki belwederskie z mokotowskimi, umożliwiając przejazd do Wilanowa z placu Unii Lubelskiej. W 1895 roku kolej dotarła do granic dzisiejszego Konstancina, to jest do stacji Klarysew. Odcinek ten od Wilanowa obsługiwany był nadal przez konie. Intensywny rozwój trasy przez dzisiejszy Konstancin-Jeziornę związany był z działającą nieopodal Grójca cukrownią „Czersk”, do której inżynier Huss zamierzał uruchomić transport. Również inne fabryki i zakłady były zainteresowane podłączeniem do szybko rozbudowującej się linii kolejowej. W 1896 roku do fabryki papieru w Jeziornie wjechały pierwsze parowozy, skręcające w Klary-



Wilanów – otwarcie kolejki warszawsko-wilanowskiej w dniu 5 maja 1892 r.  
Fot. Konrad Brandel, 1892.  
Zbiory Biblioteki Narodowej

„Z naszej kochanej kolejki Wilanowskiej”;  
Mucha nr 25, 1923 r.

„Kto nie ma w głowie wody lecz olej, ten powie z nami: »Miła to kolejka, co się na końcu Warszawy chowa, ta Wilanowska wązkotorowa. Choć ma siedzibę niezbyt uroczą, lecz bezustannie ludzie się tłoczą, każdy nią jeździ w dzień i o święcie, a jakie sfery wnet zobaczycie:

Stacja Czerniaków! Kąt znany, stary, tu zakochane wychodzą pary, niktą gdzieś, uczuć gnane zarzewiem. Po co? Dla czego? Ja tego nie wiem.”

sewie w specjalnie zbudowaną bocznice kolejową. W tym samym roku kolej dotarła już do Piaseczna. W 1897 otworzono również bocznice do dwóch prężnie rozwijających się tutejszych cegielni – oborskiej (bocznica odchodząca na Rozjeździe Oborskim) oraz chylickiej

(bocznica przy stacji Chylce). Trzy lata później, w 1900 r., na odcinku odbijającym do cegielni obor-

skiej otworzono stację Konstancin, która na pół wieku stała się miejscem spotkań towarzyskich. Trasa rozwijała się również w kierunku północno-zachodnim, i na początku XX wieku połączono kolej wilanowską ze stacją towarową Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej (ruch, tylko towarowy, odbywał się na trasie pl. Unii Lubelskiej – Polna – Nowowiejska – Filtry – Niemcewiczka – Spiska – Stacja Towarowa Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej). Z kilkoma zmianami trasy, kolej wilanowska rozwijała się prężnie do I wojny światowej. W 1915 roku tymczasowo zawieszono kursowanie, a parowozy i niektóre wagony wycofujące się wojska rosyjskie ewakuowały na wschód. Miesiąc później uruchomiono pociągi konne do Skolimowa, a z początkiem 1916 roku wznowiono kursowanie pociągów z trakcją parową. Kolej

przez następne lata nie przechodziła większych zmian tras, dopiero w 1931 zamknięto bocznice do Obór (pozostawiając jednak stację Konstancin), w 1934 bocznice do Chylic, a w 1936 bocznice do fabryki papieru w Jeziornie. Od 1935 roku skrócono trasę, która od tej pory wiodła od stacji Belweder do stacji Piaseczno. W 1936 zakończono przekuwanie torów na szersze (z 800 na 1000 mm) i włączono linię do sieci Kolejki Grójeckiej poprzez stację w Iwicznej. Po wybuchu Powstania Warszawskiego trasa przez Konstancin została zawieszona – ruch wznowiono dopiero w marcu 1945 roku. W 1952 roku rozebrano bocznice Rozjazd Oborski – Konstancin, a w 1957 zamknięto trasę Belweder – Wilanów. Całkowita likwidacja linii Wilanów-Konstancin-Iwiczna miała miejsce w 1971 roku.

III. Kolej wązkotorowa Wilanowska.											
Obowiązują od 1 Października nowego stylu do odwołania.											
	* kursują na przestrzeni Chylco-Piaseczno w dniu świąteczne.										
— z Warszawy odch.	6.40	9.00	10.30	11.45	1.45	2.40	3.45	5.45	6.40	7.45	9.45
1 „ Belwederu „	6.45	9.05	10.35	11.50	1.50	2.44	3.50	5.50	6.44	7.50	9.50
3 „ Czerniakowa „	7.00	9.20	10.50	12.05	2.05	—	4.05	6.05	—	8.05	10.05
7 „ Wilanowa „	7.15	9.35	11.05	12.20	2.15	3.06	4.12	6.12	7.06	8.12	10.12
14 „ Klarysewa „	7.30	9.50	11.20	12.35	2.30	3.27	4.30	6.30	7.27	8.30	10.30
15 „ Jeziorny „	7.37	9.58	11.30	12.45	2.44	—	4.44	6.44	—	8.44	10.44
17 „ Konstancina „	7.44	10.05	11.40	12.54	2.52	3.37	4.52	6.52	7.37	8.52	10.50
18 „ Skolimowa „	7.50	10.11	11.46	1.02	2.58	3.43	4.58	6.58	7.43	8.58	10.56
19 „ Chylic „	7.56	10.18	11.53	1.08	3.05	3.47	5.05	7.05	7.47	9.05	11.00
23 do Warszawy prz.	8.08	10.30	12.05	1.20	3.17	—	5.17	7.17	—	9.17	—
— z Piaseczna odch.	—	7.30	8.33	11.36	12.51	1.36	3.32	—	5.32	7.36	—
4 „ Chylic „	6.47	7.45	8.48	11.50	1.06	1.50	3.47	5.06	5.47	7.50	9.06
5 „ Skolimowa „	6.52	7.50	8.53	11.55	1.11	1.55	3.52	5.11	5.54	7.55	9.11
6 „ Konstancina „	6.59	7.57	9.00	12.03	1.19	2.03	4.01	5.19	6.01	8.03	9.19
8 „ Jeziorny „	7.05	—	—	12.09	—	2.09	4.07	—	6.09	8.09	—
9 „ Klarysewa „	7.11	8.05	9.11	12.15	1.28	2.15	4.15	5.28	6.15	8.15	9.28
10 „ Wilanowa „	7.32	8.25	9.32	12.36	1.48	2.36	4.36	5.48	6.36	8.36	9.48
19 „ Czerniakowa „	7.43	—	—	12.47	—	2.47	4.47	—	6.47	8.47	—
22 „ Belwederu „	7.59	8.48	9.59	1.03	2.11	3.03	5.03	6.11	7.03	9.03	10.11
23 do Warszawy prz.	8.02	8.51	10.02	1.06	2.14	3.06	5.06	6.14	7.06	9.06	10.14

Rozkład jazdy pociągów kolejki wilanowskiej z Warszawy do Piaseczna z 1933 r.  
Zbiory Tadeusza Wł. Świątka



## STACJE KOLEJKI:

1 **Wilanów**

Stacja w Wilanowie początkowo miała drewniane poczekalnie dla pasażerów, które zostały spalone w 1915 roku. W latach 1922-1924 wzniesiono tu duży, okazały budynek projektu Konstantego Sylwina Jakimowicza, zawierający pomieszczenia dla pracowników, kasę biletową, a także poczekalnię letnią. Gmach utrzymany był w modnym wówczas stylu dworków polskich. Budynek ten przetrwał do dnia dzisiejszego mieszcząc przez wiele lat placówkę Poczty Polskiej. Kilka lat temu wzniesiono nieopodal przeznaczony na cele handlowe budynek o zbliżonym kształcie.

*„Stacja Wilanów! Park wielki, głuchy, lubią warszawskie go obżartuchy. Można tam senne mieć odpoczynki połączwszy wcześniej dwa kilo szynki” („Z naszej kochanej kolejki Wilanowskiej”; Mucha nr 25, 1923 r.)*



Wilanów – dworzec kolejki dojazdowej (obecnie poczta). Kwiecień 1926. Narodowe Archiwum Cyfrowe

*„Oto Klarysew! Alpejskie góry. Na lewo widzisz papierni mury na których dumnej wyczytasz minie: »Skasuj papiernię – Klarysew zginie!«” („Z naszej kochanej kolejki Wilanowskiej”; Mucha nr 25, 1923 r.)*

2 **Klarysew**

Murowany budynek stacji w Klarysewie, wybudowany został również w latach dwudziestych XX wieku i także według projektu architekta Konstantego Sylwina Jakimowicza. Dlatego też kształtem mocno przypomina budynek w Wilanowie – jest kopią jego połowy, wzbogaconą o dodatkowe piętro. Tak jak w Wilanowie, znajdowały się w nim m.in. pomieszczenia dla pracowników technicznych oraz poczekalnia (dziś w jej miejscu, tak jak w Wilanowie, funkcjonuje poczta).



Klarysew – stacja kolejki dojazdowej (obecnie poczta), 1990. Archiwum WUOZ w Warszawie

Zabytkowy budynek w 2009 roku przeszedł remont, podczas którego ukryto pod warstwą ocieplenia oryginalny napis „KLARYSEW”. Widoczna dziś nazwa jest tylko jego kopią. Na stacji Klarysew znajdowała się mijanka oraz odgałęzienie bocznicowe prowadzące wzdłuż ulicy Mirkowskiej do górnego i dolnego zakładu fabryki papieru w Mirkowie. Klarysewską bocznicę do papierni zlikwidowano po połączeniu fabryki w 1936 roku szynami normalnotorowymi ze stacją Piaseczno (trasa ta, odbijająca od to-

3 **Jeziorna**

Jeziorna była małą osadą, z liczną przed II wojną światową społecznością żydowską. Stację w Jeziornie stanowił mały drewniany budynek usytuowany na tyłach dawnej karczmy, znajdujący się tuż za zakrętem w obecnej ulicę Piaseczyńską. Dziś po kolei w Jeziornie nie pozostał żaden ślad, a o dawnej trasie kolei wilanowskiej mówi tylko odbijająca od ulicy Piaseczyńskiej ulica Torowa, przez którą wiodły tory.

16. JEZIORNA. Ulica główna — Jeziorańska.



Jeziorna – tory kolejki przechodzące przez teren fabryki papieru, około 1910. Zbiory Elżbiety Biały



Na peronie kolejki podjazdowej, lata 20. XX wieku. Narodowe Archiwum Cyfrowe

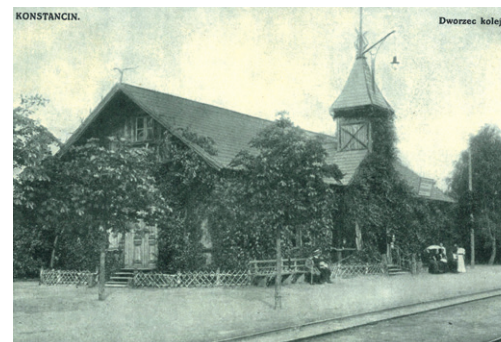
#### 4 Konstancin

Kolej wilanowska do Konstancina skręcała w specjalnie wybudowaną bocznicę, rozchodzącą się od stacji Rozjazd Oborski (dziś w miejscu nieistniejącego murowanego prostego budynku kasy i poczekalni znajduje się parking tutejszej elektrowni). Do dziś przetrwała nazwa „rozjazd oborski”, którą przypisano pobliskiemu przystankowi autobusowemu linii 724. Jak wspomina Bogdan Pokropiński: *Każdy pociąg podążający z Warszawy do Piaseczna, na posterunku odgałęźnym Rozjazd Oborski był kierowany do stacji Konstancin, gdzie parowóz objeżdżał skład, zmieniał kierunek jazdy poprzez trójkąt w Rozjeździe Oborskim*

*i jechał dalej do Piaseczna.* Bocznicą do Konstancina powstała początkowo do obsługi Cegielni Oborskiej, jednak to stacja Konstancin, ulokowana w Parku Zdrojo-



Konstancin – tory kolejowe na wjeździe do letniska. Około 1910. Zbiory Elżbiety Białej



Dworzec kolejowy w Konstancinie. Przed 1914. Zbiory Elżbiety Białej



Peron kolejki wilanowskiej w Konstancinie. [w] Świat, 1916

wym, szybko stała się głównym punktem, do którego ściągali turyści. Z rozjazdu do Konstancina tory prowadziły po wysokim nasypie, który przetrwał do dnia dzisiejszego. Nie istnieje natomiast stary most kolejowy na rzece Jeziorce, a obecny mostek przesunięty jest kilka metrów w lewą stronę w stosunku do pierwotnie biegnącej trasy. Legendarna stacja Konstancin znajdowała się w miejscu obecnie budowanych basenów Uzdrawiska Konstancin-Zdrój, naprzeciwko budynku restauracji „Konstancja”. Był to charakterystyczny niewielki drewniany budynek zwieńczony wieżyczką, którego autorstwo przypisuje się Józefowi Piusowi Dziekońskiemu (ok. 1898-1899 r.). Tak zapamiętała go Monika Żeromska: *Parowozik z wysokim kominem wjeżdżał ciągnąc wagony i bezustannie gwizdząc manewrował, aby się przyczepić z przeciwnej strony, bo Konstancin był ostatnią stacją. Pan zawiadowca także gwizdał, bilety pozwalał mi ojciec kupować dla nich w Kasie. Cały przewiewny budynek opleciony*

*był bardzo starym, pachnącym winem, tak że wchodziło się tam do zielonej, cienistej altany. Dookoła rosły kasztany, które jesienią także były jeszcze jedną atrakcją tego miejsca. Słodki zapach kwitnącego wina, dymu i świetnych rzeczy, które gotowała żona zawiadowcy stacji, to wszystko było nadzwyczaj pociągające.* Budynek stacji został rozebrany pod koniec lat pięćdziesiątych XX wieku, niedługo po zamknięciu bocznicą do Konstancina, co miało miejsce w 1952 roku, o czym krąży legenda, że odcinek od Rozjazdu do Konstancina rozebrano po protestach jednego z wysokich dygnitarzy, zamieszkałego w utworzonym na Królewskiej Górze zamkniętym osiedlu rządowym, którego gwizd kolejki wjeżdżającej na stację miał wybijać ze snu. Być może był to sam Bolesław Bierut. Drewniany budynek stacji po rozebraniu miał zostać przewieziony na działkę jednego z ówczesnych aparatczyków – zapewne do dziś zdobi jedną z polskich dacz. Po stacji Konstancin pozostały tylko stare kaszta-



KONSTANCIN. Stacja kolejki

Dworzec kolejki w Konstancinie, 1941. Fot. Zofia Chomętowska. Zbiory Fundacji Archeologii Fotografii

nowce, które w części zachowano, budując nowy budynek basenów, a także nasyp kolejowy wiodący od Rozjazdu do parku, i dalej w kierunku dawnej cegielni oborskiej. Trakt spacerowy prowadzący po starym nasypie równoległe do ulicy Sienkiewicza w planach ma nosić nazwę alei Miłośników Konstancina i upamiętniać wybitnych ludzi związanych z tym miastem.

## 5 Skolimów

Niewielki murowany budynek stacji Skolimów powstał prawdopodobnie w latach dwudziestych XX wieku. W swych wnętrzach mieścił m.in. kasę i poczekalnię, do której wchodziło się przez skromny ogród. Do dziś na lewej części fasady obiektu widnieją pozostałości napisu z nazwą stacji „Skolimów”.

*„O Skolimowie ani pół słowa! Tu mi zamiera zupełnie mowa. Czemu? Wyjaśnienia sens nie zawiły: Spokój i dla mnie na wsi jest miły.” („Z naszej kochanej kolejki Wilanowskiej”; Mucha nr 25, 1923 r.)*

Obecnie znajdują się tu mieszkania komunalne. W narożniku ogrodzenia u zbiegu ulic Pułaskiego i Bydgoskiej dostrzec można stary słupek z nazwą PKP.

Stacja kolejki dojazdowej w Skolimowie w latach 50. XX w. Zbiory Elżbiety Białej



SKOLIMÓW. stacja kolejki

## 6 Chyllice

Stacja Chyllice miała przez pewien czas znaczenie strategiczne, gdyż wybudowano przy niej istniejącą do dziś dużą murowaną parowozownię z warsztatami i pomieszczeniami gospodarczymi. Obok znajdował się również skład opału oraz nieistniejąca już wieża ciśnień. Zabudowania te były jednak mało używane, dlatego też w 1936 roku przydzie-

lono ją służbie drogowej jako bazę materiałowo-techniczną. Po wojnie w budynku stacji mieściły się mieszkania komunalne. Dziś opuszczony teren, na którym stoją dawna parowozownia, budynki gospodarcze oraz szalety dla pasażerów, stanowi własność gminy Konstancin-Jeziorna, i nie są znane jego przyszłe losy.

Nieopodal stacji Chyllice, w lewo, w ulicę Śniadeckich, odbijały tory boczniczy kolejowej prowadzącej do cegielni w Chylicach. Śladem pozostałym po tym odgałęzieniu jest most spacerowy przez rzekę Jeziorkę oraz fragment nasypu. Ulica Zenona Miriama Przesmyckiego (młodopolskiego poety, mieszkańca Chylic), po której biegły tory i skręcały w ulicę Długą, nosiła dawniej miano Kolejowej. Co ciekawe, mieszkający w tej okolicy Zenon Miriam Przesmycki, w 1910 roku procesował się z właścicielami kolejki wilanowskiej, której tory pociągnięto wzdłuż jego ogrodu, naruszając ogrodzenie i fragment działki.

*„Piaseczno! Miasto, więc popraw odzież! Z wagonu szkolna wypływa młodzież, pełno wnet płowych i ciemnych główek. Piaseczno główny punkt dla majówek.”*

*Tak opisałem, myślą beztraską, wżakotorową, wam, Wilanowską. Choć w kolejnictwie nie jest opoką, wołę ją, niżli kolej szeroką. Przyjemna kolej, zacna, stateczna, nie gna zbyt szybko, zatem bezpieczna, mieszczuchów w wiejską przenosi strzechę, niechaj więc rośnie nam na pociechę.” („Z naszej kochanej kolejki Wilanowskiej”; Mucha nr 25, 1923 r.)*