DAWNE MIASTO
OGRÓD WŁOCHY
GALERIA ULICZNA

O naszej stacji

Projekt budowy linii kolejowej prowadzący przez Włochy z Warszawy do granicy z zaborem austriackim powstał już w 1835 roku.

Linia ta otrzymała nazwę: Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska. Była pierwszą wybudowaną na ziemiach ówczesnego Królestwa Polskiego i drugą w Imperium Rosyjskim.

Plany budowy kolei i jej uruchomienie zbiegły się w czasie z objęciem w posiadanie majątku Włochy przez rodzinę Koelichenów. Już 2 lata po nabyciu majątku linia kolejowa przecięła go na dwie części: Stare i Nowe Włochy.

W listopadzie 1844 roku ukończono pierwszy odcinek linii z Warszawy do Pruszkowa: przejechał pierwszy pociąg wiozący namiestnika Królestwa i zaproszonych gości. Podróż do Pruszkowa trwała 26 minut.

Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska została włączona do systemu kolei polskich zaraz po odzyskaniu niepodległości. Niemal natychmiast powołano „straż kolejową pod bronią" (Wojskową Ochronę Kolei), której zadaniem była ochrona taboru i wyposażenia przed wywiezieniem go przez byłych zaborców. W straży tej służyli również włochowscy kolejarze. Pracownicy kolei stanowili dużą grupę mieszkańców tworzącego się miasta ogrodu Włochy.

W związku z dynamicznym rozwojem włochowskiego przemysłu, dzięki zabiegom Koelichenów, już na początku XX wieku zbudowano bocznicę kolejową prowadzącą do zakładów Orthweina.

A stacja?

Swój początek również zawdzięcza zabiegom Koelichenów – na początku XX wieku utworzono we Włochach przystanek kolejowy. Było to jednak miejsce prymitywne i niebezpieczne. Z czasem coraz liczniejsi mieszkańcy i użytkownicy „przystanku", wspierani przez Stowarzyszenie Właścicieli Nieruchomości, podjęli starania o utworzenie prawdziwej stacji. Udało się to w latach 30., przy okazji elektryfikacji linii kolejowej.

Stacji Włochy nadano wówczas charakterystyczny wygląd z żelbetowymi wiatami w kształcie wygiętej łupiny z wkomponowanymi literami z nazwą stacji (dziś już ich nie ma). Pod stacją wybudowano przejście podziemne łączące Stare i Nowe Włochy – umieszczono w nim charakterystyczny drogowskaz „Do Starych Włoch. Do Nowych Włoch" oraz rozkład jazdy pociągów.

Stacja Włochy byłą dumą mieszkańców, którzy stale zabiegali o poprawę funkcjonalności i urodę tego centralnie położonego miejsca. Do dziś jest wiele do zrobienia, a mieszkańcy nie ustają w walce o powrót historycznych napisów i utworzenie reprezentacyjnego placu przy stacji.



PRZEBUDOWA NASZEJ STACJI

Nowe poczekalnie.—Tunel podziemny. — Rozszerzenie peronu.

Stacja nasza była dotychczas przedmiotem niestatnnych nakrzekań ze strony mieszkańców osiedla. I słusznie, jest ona bowiem w jej dzisiejszym stanie zupełnie nieodpowiednia dla wymagań podróżnych, korzystających tłumnie ze wszystkich pociągów.

Jedna mała poczekalnia, nie mogąca pomieścić w razie niepogody czy zimna nawet zmkomej części pasażerów, brak jakiegokolwiek pomieszczenia na bagaż, złe oświetlenie, wązistkie pasmo peronu przy siatce, grożące nieustannem niebezpieczeństwem wysiadającym z pociągów warszawskich, wreszcie ryzykowne przejście przez tory przy końcu siatki, z którego, choć nie jest to zgodne z przepisami kolejowemi, publiczność jednak korzysta, — wszystko to nie mogło wywoływać zadowolenia włochowian.

Otóż nadal tak nie będzie. Nastąpią zasadnicze zmiany. I to już w niedalekiej przyszłości. Stacja Włochy nabierze całkiem innego wyglądu i przystosowana zostanie do wymagań współczesnych.

Możemy podzielić się z czytelnikami wiadomościami o szeregu inowacyj, jakie niezadługo będą wprowadzone.

Więc przedewszystkiem budynek stacyjny ulegnie gruntownej przebudowie.

Na parterze, przeznaczonym obecnie na mieszkanie dla naczelnika stacji, po odpowiednich przeróbkach, urządzona będzie druga poczekalnia, niezależnie od istniejącej dziś, która pozostanie nadal. Prócz tego umieszczone tu będą kasy biletowa i bagażowa, oraz przechowalnia na bagaż. W piętrowej nadbudowce mieścić się będzie mieszkanie naczelnika stacji. W ten sposób sprawa niezbędnych pomieszczeń stacyjnych zostanie rozwiązana pomyślnie.

Projekty, dotyczące powyższych udogodnień są już gotowe i według wszelkiego prawdopodobieństwa zostaną zrealizowane ostatecznie w przyszłym roku.

Ale na tem nie koniec. Planowane są dalsze jeszcze roboty, zakrojone naprawdę na dużą skalę. Do tej kategorji należy opracowany już projekt przeprowadzenia pod plantem koleі obszernego tunelu dla komunikacji kolowej i pieszej. Tunel połączyłby ulice Kościuszki i Mickiewicza. Tory kolejowe zostałyby podniesione dość znacznie ku górze.

Wykonanie tego podziemnego przejazdu to jednak kwestja dość dalekiej przyszłości, mianowicie jakichś 5 lat, ponieważ przejazd ukończony będzie dopiero po dobudowaniu do istniejących obecnie trzech jeszcze dwóch nowych torów.

Pozostaje wreszcie sprawa rozszerzenia peronów stacyjnych. Otóż i tutaj możemy zakomunikować pomyślną wiadomość.

Na przeszkodzie do poszerzenia peronu II-go stała bliskość szosy, biegnącej tuż przy stacji. Obecnie sejmik powiatowy porozumiał się z dyrekcją kolejową w sprawie odsunięcia szosy, co umożliwi wykończenie planu. Jednoczesnie peron III uległby skasowaniu, a podróżni mogliby korzystać z poczekalni w przebudowanej tymczasem stacji. Tem się też tłumaczy, iż przy peronie III-im na razie kolej nie wznosi żadnych budynków prowizorycznych, gdyż to mialby się już z celem wobec niedalekiego terminu przebudowy głównego gmachu.

Jeśli zatem nie zajdą jakieś nieprzewidziane trudności, w pierwszym rzędzie natury finansowej, można się spodziewać, że stacja nasza ulegnie gruntownemu przeobrażeniu. Oby jaknajprędzej...

z.

Nr. 2/48 WIADOMOŚCI WŁOCHOWSKIE 5

JESZCZE O NASZEJ STACJI

Czy doczekamy się wreszcie przystosowania jej do wymagań współczesnych?

Kilkanaście lat już minęło od czasu przybycia pierwszych nabywców parceli we Włochach i wówczas stacyjka kolejowa robiła wrażenie zupełnie wystarczającej dla pasażerów ostoi. Lecz tych pasażerów wziadało lub wysiadało z każdego pociągu sześciu, pięciu lub trzech, a czasem nikt.

Właściciele nieruchomości było to czternastu.

Dziś, po kilkunastu latach, sterczy ta sama stacyjka, tylko pasażerów nieco przybyło. A przybyło niewielu... bo dziś osiedle Włochy, nie licząc okolicy, posiada 13 tysięcy ludności! Na peronach wyczekuje na każdy pociąg po kilkadziesiąt, a nawet po parqset osób, stłoczonych na ciasnej przestrzeni.

Z tem jeszcze jakoś możnaby się uporać w dni pogodne. Ale niechby jakaś komisja, złożona z dygnitarzy kolejowych zechciała się pofatygować i zobaczyć, co się dzieje na owych peronach w czasie deszczu, wiatru, lub śnieżycy, a możeby wtedy poprostu przez litość pomyślała o jakiemś schronieniu dla naszych wygnańców.

Szczególnej dantejskie sceny dzieją się na trzecim torze, z którego odchodzi większość pociągów rannych, a na które oczekują setki dzieci i młodzieży szkolnej, w pustem polu, wystawieni na deszcz, wicher, śnieg lub mróz.

Ale, niestety, dyrekcji kolejowej to nie wzrusza.

Na kilkakrotne prośby Tow. Przyjaciół Włoch, aby postawić jakąś choćby prowizoryczną szopę lub parkan z dachem, zawsze jest odpowiedź odmowna, gdyż tak małej stacyjki kolejowej nie bierze się wcale pod uwagę.

W kancelarjach dyrekcyjnych pokutuje ciągle mniemanie, że Włochy są maleńkim przystankiem, jakim był przed 80-ciu laty i nikt nie jest zdolen przekonać tych panów, że w życiu się coś zmieniło, że czas się posunął, że dziś te maleńkie Włochy duszą się i giną pod naporem koniecznych wymagań.

Może się jednak ktoś zainteresuje tą sprawą, zajrzy do nas i coś nareszcie poradzi, aby uchronić ludność od zaziębień, chorób, zimna i wilgoci?

Również palącą koniecznością jest sprawa poczekalni bagażowej. Trudno uwierzyć że przy tak wielkim ruchu, jaki na stacji naszej panuje, nie posiada ona żadnego pomieszczenia dla bagażu podróżnych! Jeśli istotnie niepodobieństwem jest z tych czy innych względów wybudowanie normalnej poczekalni, to może dałoby się tymczasem sklecić na ten cel jakiś drewniany budynek czy poprostu szopę, bo i to stanowiłoby już dużą ulgę. Nie tracimy nadziei, że kwestja powyższa doczeka się wkrótce pomyślnego uregulowania.

Przebudowa naszej stacji, „Wiadomości Włochowskie" 1930 nr 3.
Jeszcze o naszej stacji, „Wiadomości Włochowskie" 1930 nr 2.
Źródło: www.mamow.pl



Niebezpieczny chodnik przy siatce stacyjnej.

Nr 20 rja. dn. 25.11 1927 r.

LEGITYMACJA

Komitet Naczelny Odznaki W. S. K. zatwierdzonej rozkazem Pana Ministra Spraw Wojskowych dnia 17 września 1927 roku zaświadcza, że p.

uprawniony jest do noszenia Odznaki Pamiątkowej b. Wojskowej Straży Kolejowej zgodnie z regulaminem. (Dz. Roz. № 26 z dn. 17/IX-1927 r. § M. 2245. I.)

Prezes Komisji

Członek Komisji

Wiceprezes Komisji

Legitymacja Odznaki Wojskowej Straży Kolejowej za lata 1918–1920 (s. 2) przyznana Aleksandrowi Zalewskiemu zamieszkałemu przy ul. Wschodniej 7 (ob. Wyrzyskiej 20) w 1927 roku. Źródło: www.mamow.pl

Warszawa, dnia 29 stycznia 1927 r.

WYCIĄG Z REGULAMINU

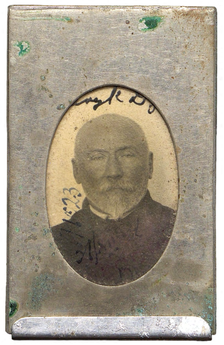
Odznaki Pamiątkowej dla b. członków Wojskowej Straży Kolejowej



Zygmunt Koelichen oraz niezidentyfikowani pracownicy kolei niedługo po otwarciu drogi żelaznej. Lata 60. XIX wieku. Źródło: www.mamow.pl



Przejazd kolejowy między Starymi i Nowymi Włochami. Lata 20.–30. XX wieku. Źródło: www.mamow.pl





Bilet miesięczny linii Włochy – Warszawa Główna. Rok 1940.
Źródło: www.mamow.pl



Budynek stacyjny w pięknym ogrodzie publicznym. Tu przez kilka lat mieszkał Bronisław Średnicki, budowniczy kolei, wraz z rodziną. Lata 20. XX wieku. Źródło: www.mamow.pl



Studentki na stacji Włochy. Stąd do pracy, szkoły i na studia w Warszawie wyruszali mieszkańcy Włoch. Lata 30. XX wieku. Źródło: www.mamow.pl



Rodzina na rowerach. W tle stacja kolejowa Włochy przy ul. 11 Listopada (ob. Świerszcza). Korzystali z niej pracownicy włochowskiego przemysłu, a w dni świąteczne przyjezdni śpieszący do parku Pałacowego *vis-à-vis* stacji. Lata 30. XX wieku. Źródło: www.mamow.pl



Stacja Włochy. Sportowcy i kibice KM „Przyszłość" w oczekiwaniu na pociąg. Lata 30. XX wieku. Źródło: www.mamow.pl

ORGANIZATORZY WYSTAWY

STOWARZYSZENIE SĄSIEDZKIE WŁOCHY

mamow Multimedialne Archiwum Miasta Ogrodu Włochy

Biblioteka Publiczna w Dzielnicy Włochy m.st. Warszawy

70 LAT WŁOCH I GRZEC W WARSZAWIE

Projekt współfinansuje m.st.Warszawa