

MAZOWSZE SERCE POLSKI NR 6

27/06/2022 10:33, aktualizacja: 27/06/2022 10:35 | Zamieścił: Edyta Jankowska, Autor: Agnieszka Bogucka (WKZ)

Trochę tramwaj, trochę pociąg



Autor: Fot.

arch. WKD

Według rozkładu pociągów EKD, starszej siostry dzisiejszej WKD, „można było nastawiać zegarki”. I choć przez blisko 100 lat wiele się zmieniło, akurat to powiedzenie jest wciąż aktualne.

TEKST: Agnieszka Bogucka

Podstawowym powodem, dla którego zaczęto rozważać budowę podmiejskich kolei dojazdowych – jeszcze przed pierwszą wojną światową – była trudna sytuacja demograficzna Warszawy, która zaludniała się w niezwykle szybkim tempie. Liczbą mieszkańców na 1 km² przewyższała Berlin, Petersburg, Londyn czy Paryż. Szybko stała się najbardziej zagęszczonym miastem w Europie.

Kryształ w wagonach

Plany mają jednak to do siebie, że lubią się popsuć. Wybuch I wojny światowej sprawił, że projekt kolejowy musiał zostać odłożony. Na szczęście nie na długo – już w 1918 r. powstała spółka „Siła i Światło”, która zajęła się reaktywacją koncepcji. A nie było to wcale proste zadanie.

W powojennej rzeczywistości lat 20. XX w. należało sprowadzić z zagranicy niemal wszystko: od taboru przez podstacje trakcyjne, na szynach kończąc. To wymagało wpuszczenia kapitału zagranicznego – wybrano angielskie zrzeszenie przemysłowców. Nastawiono się na pasażerów dojeżdżających do pracy do Warszawy. Aby skrócić czas dojazdu i uniknąć przesiadek, linię Elektrycznych Kolei Dojazdowych (EKD) wprowadzono systemem tramwajowym do samego centrum miasta.

Ponieważ prawie wszystko było sprowadzane z Anglii, również estetycznie tabor różnił się od tego późniejszego. Pierwsze wagony były beżowe (w takim kolorze były też letnie mundury pracowników).

Siedziska były zrobione z balsy, lekkiego, ale dosyć twardego drewna egzotycznego.

Gałczyński na fotelu

Czy nowo otwarta linia spotkała się z entuzjastycznym przyjęciem mieszkańców? Oczywiście, choć nie obyło się bez incydentu: pierwszego dnia po uruchomieniu linii na terenie Warszawy pociąg uderzył w samochód osobowy.

Opłata za przejazd wynosiła 7 gr za kilometr, a przejazd z Warszawy do Grodziska (Mazowieckim został dopiero w 1928 r.) wynosił 66 min. Kierownictwo EKD duży nacisk kładło na jak największą niezawodność, regularność i punktualność kursowania pociągów. Dla wygody pasażerów opracowano cykliczny rozkład jazdy, polegający na tym, że z poszczególnych miejscowości pociągi odjeżdżały w jednakowych odstępach czasu. Wdrożone wówczas zasady przetrwały do dziś, co pozwoliło EKD (a następnie WKD – Warszawska Kolej Dojazdowa) stać się jedną z najpункtualniejszych linii kolejowych w Polsce. Jeszcze przed wojną krążyły anegdoty, że według pociągów EKD „można było nastawiać zegarki”.

Licząc na wzrost przewozów, powstały odgałęzienia do podwarszawskich Włoch i Milanówka oraz przedłużenie trasy przez miasto Grodzisk Mazowiecki (do Dworca PKP).

Pociągami WKD chętnie podróżowały wielkie sławy ówczesnej kultury i sztuki: Mira Zimińska-Sygietyńska, Konstanty Ildefons Gałczyński, Jarosław Iwaszkiewicz czy Maria Dąbrowska.

Na pomoc jeńcom

Działania wojenne we wrześniu 1939 r. spowodowały spore zniszczenia infrastruktury na terenie Warszawy. Ogromny zapał i ofiarność pracowników EKD umożliwiły przywrócenie kursowania pociągów na całej trasie do centrum Warszawy już w początkach listopada 1939 r.

Władze okupacyjne wyznaczyły w przedsiębiorstwie przymusowego zarządcę z kolei niemieckich, jednakże kierownictwo wykonawcze pozostało w rękach polskich. Umożliwiło to m.in. dodatkowe „nieoficjalne” zatrudnianie wielu ukrywających się osób. Umundurowanie kolejarskie chroniło przed zatrzymaniami i wywózką np. na roboty przymusowe.

Niemal od początku okupacji na EKD zaczęły powstawać komórki organizacyjne ośrodków ruchu oporu, prowadzono przerzut broni, działania wywiadowcze i kontrwywiadowcze. W 1944 r. podczas akcji masowego wywożenia mieszkańców Warszawy do Obozu Przejściowego w Pruszkowie (Duląg 121), na wysokości Tworek pociągi zwalniały, umożliwiając ucieczkę części jeńców.

Już nie prywatne

Był to pierwszy po zakończeniu wojny środek masowej komunikacji w Warszawie. Błyskawicznie rosły przewozy na linii, ponieważ niemal wszyscy pracownicy nowo organizowanych urzędów, instytucji i różnych zakładów dojeżdżali z terenów podmiejskich. Elektryczne Koleje Dojazdowe, chcąc ułatwić mieszkańcom okolic podwarszawskich dojazd do stolicy, powzięły decyzję o uruchomieniu własnej uzupełniającej komunikacji samochodowej – częściowo na trasach, po których przed wojną planowano zbudować połączenia kolejowe. Uzyskano koncesję na prowadzenie ruchu autobusowego w trójkącie miast: Warszawa–Mszczonów–Sochaczew (przez Błonie i Żyrardów). Szybko uruchomiono kolejne linie: Warszawa–Leszno, Warszawa–Izabelin, Warszawa–Młociny–Kazuń. Przedłużono dotychczasową linię z Sochaczewa w kierunku Grójca oraz Nowego Miasta nad Pilicą. Pod koniec 1947

r. linie autobusowe EKD miały długość ponad 300 km na powierzchni 2600 km², natomiast liczba przewożonych pasażerów przekroczyła 5 mln. Nie wiadomo, jak wszystko potoczyłoby się dalej, gdyby nie decyzja o przekształceniu EKD w przedsiębiorstwo państwowe.

Zmiany, zmiany...

Na początku lat 60. XX w. rozpoczęła się wymiana taboru. Skasowano wszystkie stare wagony angielskie, mimo że ich drewniane pudła były w zaskakująco dobrym stanie. Pod koniec lat 70. XX wieku podjęto prace koncepcyjne w zakresie budowy nowej hali przeglądowo-naprawczej dla taboru oraz nowego budynku administracyjnego na terenie lokomotywowni w Grodzisku Mazowieckim. Jednak prace się opóźniały i obiekt oddano do użytku dopiero w 1986 r. Okres I połowy lat 90. XX wieku przyniósł znaczne ograniczenie wydatków na kolej, w tym także WKD. Liczba uruchamianych pociągów spadła o połowę. Pomimo tego, że pociągi jeździły niezwykle zatłoczone, a pasażerowie zmuszeni byli przyjąć podwyżkę cen biletów o 100 proc., przychody były znacząco niższe.

Dlaczego? Jednym z powodów było to, że drastycznie spadł odsetek osób stale dojeżdżających do pracy. Po prostu – przesiedli się do samochodów.

Warszawska Kolej Dojazdowa rozpoczęła działalność jako samodzielny podmiot w 2001 r. Przetarg ogłoszony przez PKP SA na sprzedaż udziałów Spółki PKP WKD Sp. z o.o. wygrało Konsorcjum Samorządowe w składzie: Samorząd Województwa Mazowieckiego, Urząd Miasta Stołecznego Warszawy oraz sześć gmin leżących na trasie WKD.

Nowy inwestor miał zobowiązać się do poniesienia nakładów na nowy tabor, modernizację i rozbudowę infrastruktury oraz nowe technologie w zarządzaniu, obsłudze i sprzedaży usług. I zobowiązania te cały czas wypełnia.

Według raportu Urzędu Transportu Kolejowego „Punktualność pociągów w 2021 r.” z najlepszym wynikiem wskaźnika punktualności pociągów w Polsce plasuje się nasza „wukadka”: 99,45 proc. pociągów przyjechało na stacje docelowe bez opóźnienia.

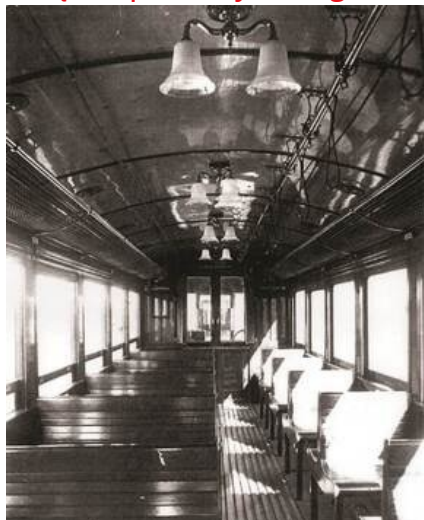
Kalendarium

- 1922 r. powołana zostaje spółka akcyjna o nazwie „Elektryczne Koleje Dojazdowe” (EKD)
- 1927 r. rusza pierwszy pociąg pasażerski na trasie Warszawa–Grodzisk
- 1946 r. regularny ruch autobusów (ciężarówek dostosowanych do przewozu osób)
- 1972 r. wymiana taboru (40 nowych jednostek)
- 1988–1989 generalny remont torowiska na linii WKD
- 2000 r. Powstaje PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.
- 2007 r. przekształcenie w spółkę samorządową

Samorząd Województwa Mazowieckiego, właściciel Wukadki, kładzie nacisk na ciągły rozwój firmy. Już w pierwszym kwartale 2023 r. pociągi WKD będą jeździły po nowym drugim torze. To pierwszy element kompleksowej modernizacji infrastruktury kolejowej na odcinku Podkowa Leśna–Grodzisk Mazowiecki. Całkowita wartość projektu to ponad 150 mln zł. Na realizację inwestycji spółka pozyskała środki unijne – 74,5 mln zł w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Inauguracja robót budowlanych odbyła się w Grodzisku Mazowieckim z udziałem władz województwa, spółki,

samorządów lokalnych oraz przedstawicieli firmy INTOP Warszawa Sp. z o.o., generalnego wykonawcy.

Wnętrza pierwszych wagonów oświetlały kryształowe żyrandole.



For. arch. WKD

Żeńska obsada konduktorska z 1945 r.



Fot. arch. WKD

Przystanek początkowy kolejka miała w samym centrum stolicy, przy ul. Chałubińskiego.



Fot. arch. WKD

Kolejka była bardzo charakterystycznym elementem podmiejskiego krajobrazu.



Fot. arch. WKD

Budowa nowej hali przeglądowo-naprawczej w Grodzisku Maz. ruszyła pod koniec lat 70. XX w.



Fot. arch. WKD

Inauguracja robót budowlanych w Grodzisku Mazowieckim z udziałem władz województwa, spółki, samorządów lokalnych oraz przedstawicieli firmy INTOP Warszawa Sp. z o.o., generalnego wykonawcy.



arch. UMWM

UWAGA

Informacje opublikowane przed 1 stycznia 2021 r. dostępne są na stronie archiwum.mazovia.pl