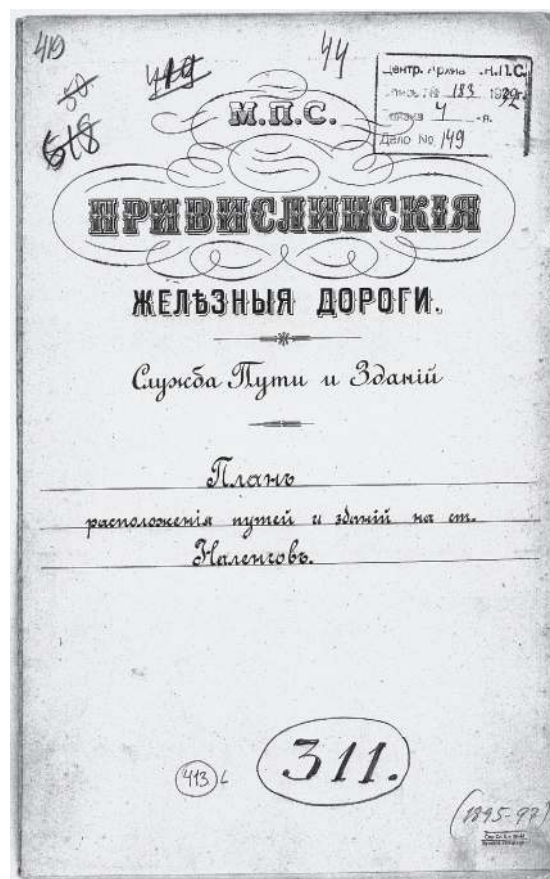




Stacja Nowa Aleksandrya, Miłocin, Lublin, 1881 r.

W lipcu 1897 roku - zgodnie z koncesją po 20 latach - prywatna Droga Żelazna Nadwiślańska została upaństwowiona. W myśl rozporządzeń władz rosyjskich Kolej Terespolska, Iwangorodzko-Dąbrowska, Siedlecko-Modlińska i Brzesko-Chelmska zostały połączone z Droga Żelazną Nadwiślańską, a w 1898 roku otrzymały wspólną nazwę Nadwiślańskie Skarbowe Drogi Żelazne.



Strona tytułowa planu dworca w Nałęczowie



www.andriolli.pl



www.swidermajer.pl

© Copyright by Robert Lewandowski, Józefów 2011, ISSN 2081-0830, Tel. 605 035 774

PROJEKT DOFINANSOWAŁA FUNDACJA KRONENBERGA PRZY CITI HANDLOWY

Szanowni Państwo!

Kronenberg, Andriolli i wilegiatura, czyli letniska podwarszawskie linii otwockiej – to nazwa projektu, którego celem jest wzbudzenie zainteresowania przeszłością oraz dokumentowanie ginących śladów pamięci po dawnych letniskach wśród mieszkańców dzisiejszej linii otwockiej. Jeżeli jesteście zainteresowani tematem i chcielibyście wziąć udział w tym społecznym przedsięwzięciu – prosimy o kontakt z podanymi poniżej osobami:

Uzdrowisko Otwock - Anna Radomska, a.m.radomska@gmail.com, tel. 693107116;

Letnisko Świder i letniska józefowskie - Robert Lewandowski, roblewandowski@wp.pl, tel. 605035774;

Letnisko Falenica – Lidia Dańko, lidiad@medianet.pl, tel. 501585850;

Letniska wawerskie (Miedzeszyn, Radość, Międzyzlesie, Anin) – Dorota Choińska, dchoinska@gmail.com, tel. 600955677.

Państwa wsparcie może mieć formę udostępnienia i ocalenia od zapomnienia informacji na temat życia w letniskach linii otwockiej. W wielu domach znajdują się prawdopodobnie zdjęcia, zapiski lub ciekawostki z tamtych lat. Wiele starszych osób pamięta wydarzenia, które mogą wzbogacić wiedzę o naszym regionie. Warto więc – zanim wyrzucimy coś bezpowrotnie – przejrzeć własne zasoby i być może udostępnić je innym.

Tematycznie projekt wpisuje się w wydarzenie Roku Andriollego. Został dofinansowany przez Fundację Kronenberga działającą przy banku Citi Handlowy w Warszawie, a realizowany jest przez Fundację Andriollego we współpracy z grupą osób, którą oprócz wyżej wymienionych stanowią m.in.: Eliza Radzanowska, Marzenna Szymańska, Rafał Fijałkowski - prowadzący warsztaty edukacyjne, konkursy, olimpiady wiedzy, gry i zabawy itp., eliza@arete-art.pl, tel. 508498358; Maja i Zbigniew Płażewscy, Lidia Dańko, Joanna i Paweł Szpygiel odpowiedzialni za przygotowanie plansz wystawowych oraz okolicznościowej publikacji do druku. Koordynacja projektu Robert Lewandowski.

ANDRIOLLÓWKA

Droga Żelazna Nadwiślańska

Nr 26

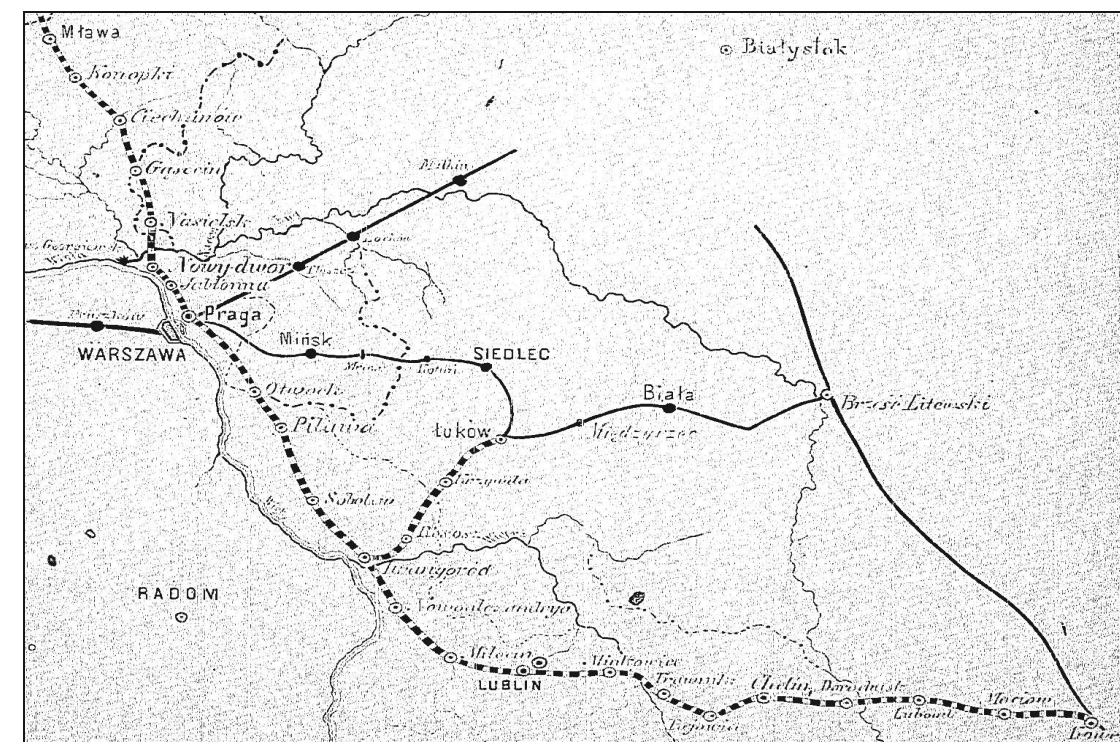
Józefów, 28 sierpnia 2011 roku

www.andriollowka.pl

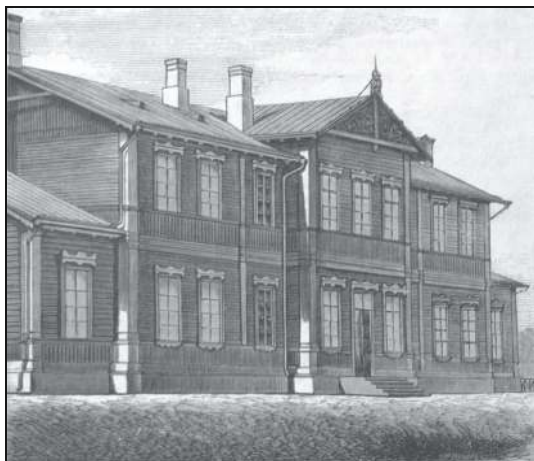
W roku 1874 bankier, przemysłowiec, finansista i filantrop Leopold Kronenberg (1812-1878), założyciel m.in. Banku Handlowego (1870) i Szkoły Handlowej (1875) w Warszawie uzyskał koncesję na budowę i eksploatację połączenia kolejowego z Kowla przez Lublin, Warszawę do Mławy.

Dwa lata wcześniej, w roku 1872 L. Kronenberg „...drogą śmiałego i energicznego posunięcia finansowego skupił w swem ręku większość akcji obu dróg żelaznych: Wiedeńskiej i Bydgoskiej i położył kres rządowi zarówno ówczesnego Zarządu Drogi, jak i Rad Zarządzających, pozostających pod przewodnictwem Niemca, a rosyjskiego tajnego radcy Krusego. Od tej chwili datuje się nie tylko

odniemczenie kolei, lecz i zwrot w jej działaniu na pożytek krajowego rolnictwa, przemysłu i handlu./.../ Uzyskana w r. 1874 przez ś. p. Leopolda Kronenberga koncesja na budowę kolei Nadwiślańskiej (Kowel – Warszawa – Mława z odnogą Dęblin – Łuków) i doprowadzona w r. 1877 do końca budowa jej wraz z koleją obwodową, łączącą torami obu typów przez most kolejowy na Wiśle praskie stacje kolei Nadwiślańskiej i Terespolskiej ze stacją towarową D. Ż. W. – Wiedeńskiej, dała możliwość stworzenia bezpośredniej komunikacji szynowej (wprawdzie z przeładunkiem w Warszawie) pomiędzy szerokotorowymi kolejami Cesarstwa i Królestwa a zagranicą, przez szlaki kolei Wiedeńskiej./.../ Jakkolwiek



„Karta geograficzna Drogi Żelaznej Nadwiślańskiej, z wykazaniem stacji”, 1876 r.

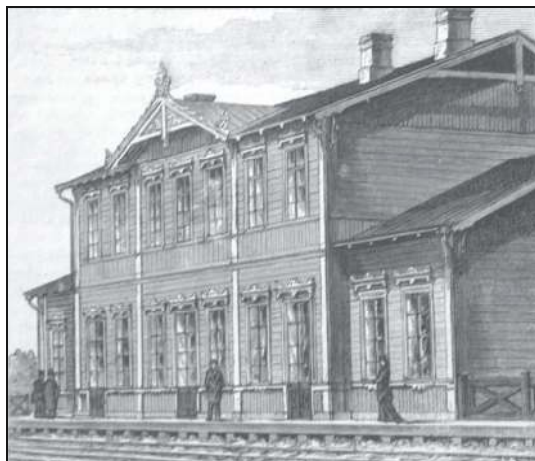


Stacja Chełm, 1877 r.

koncesja zastrzegła wyraźnie, że siedzibą Towarzystwa kolei Nadwiślańskiej ma być Petersburg, jednakże dzięki obywatelskiemu stanowisku Prezesa jej L. Kronenberga i jego staraniom Zarząd drogi utworzony został w Warszawie z osób wyłącznie narodowości polskiej.” (*Inżynier Kolejowy*, 1926) W lutym 1874 roku powstało wspomniane Towarzystwo Drogi Żelaznej Nadwiślańskiej. Skład zarządu tworzyli: prezes Leopold Kronenberg, trzech dyrektorów, czterech zastępców dyrektorów oraz jeden dyrektor wyznaczony z ramienia rządu, który posiadał jedynie głos doradczy.

W końcu 1874 roku, jednocześnie w wielu miejscach, rozpoczęto prace budowlane. Linia dzieliła się na 8 odcinków, posiadała 26 stacji drugiej, trzeciej i czwartej klasy, w tym 4 stacje główne. Wybudowano dworce, nasypy, przekopy oraz 189 mostów i przepustów. Dziennie było zatrudnionych nawet do 25 tysięcy robotników. Łączna długość linii kolejowej z Mławy do Kowla wynosiła 433 wiorsty, a z odgałęzieniem z Dębina do Łukowa liczyła 491 wiorst, tj. około 524 km (1 wiorsta = 1066,78m).

W sierpniu 1877 r. *Gazeta Lubelska* pisała: „Dzień jutrzejszy jest nader ważnym, pierwszorzędne znaczenie mającym momentem w historii rozwoju ekonomii krajowej. Jak



Stacja Ciechanów, 1877 r.

Wisła, pani rzek naszych, przybierając z obu brzegów drobne strumienie, rzeczulki i rzeki unosiła do Bałtyku zboże z tak zwanego niegdyś spichrza Europy, tak dzisiaj droga żelazna w pobliżu jej nurtów biegnąca i od jej nazwiska swym mianem opatrzona, z rozlicznych traktów i dróg zbierać będzie płody i produkta, ażeby je wyprawić na rynki i targowiska handlowe. Droga nadwiślańska /.../ to największa arteria komunikacyjna, to droga ze wschodu na zachód, największy łącznik Morza Czarnego z Bałtykiem. W dziejach prowincji naszej otwarcie drogi żelaznej epokę stanowi.”

Kolej Nadwiślańska była linią tranzytową o bardzo dużym znaczeniu militarnym i gospodarczym. Szerokotorowa kolej o standardzie rosyjskim (szerokość 1524 mm) przebiegała wzdłuż przypuszczalnej linii frontu i łączyła ze sobą najważniejsze twierdze rosyjskie na terenie Królestwa Polskiego: Warszawę, Nowogiejorgijewsk (Modlin) oraz Iwangorod (Dęblin). Kolej pozwalała na szybki transport wojska, amunicji i sprzętu.

Droga Żelazna Nadwiślańska (Kolej Nadwiślańska) została uroczystie oddana do użytku dnia (17.) 29. sierpnia 1877 roku po prawie trzech latach budowy.



W 1877 roku dworzec Kolei Nadwiślańskiej – Dworzec Praga powstał na terenie Nowego Bródna, w pobliżu parowozowni i dworca towarowego

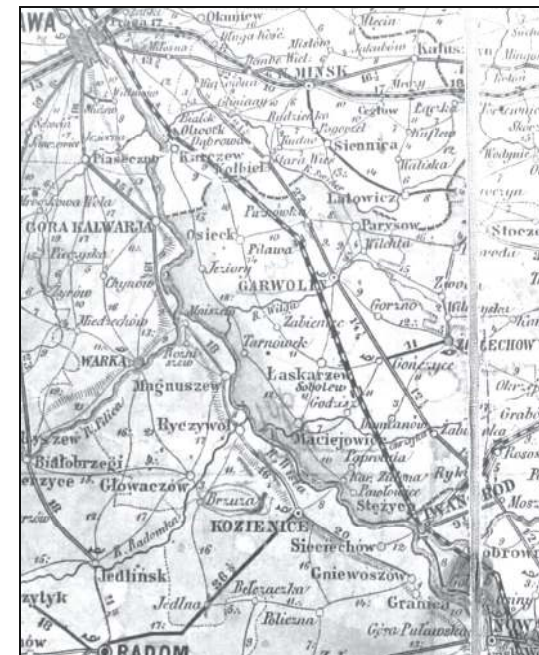


Mapa z projektowaną Drogą Żelazną Nadwiślańską, 1875 r.

Pierwszy rozkład jazdy przewidywał przebycie odległości z Lublina do Warszawy w niecałe 7 godzin. Szybkość pociągu osobowego wynosiła 35 wiorst na godzinę (około 37 km na godzinę). Szybkość pociągu towarowo – osobowego wynosiła 30 wiorst na godzinę. Koszt podróży na tej trasie wynosił: w III klasie - 2 ruble 4 kopiejki, w II klasie - 3 ruble 67 kopiejek, a w I klasie – 4 ruble 89 kopiejek.

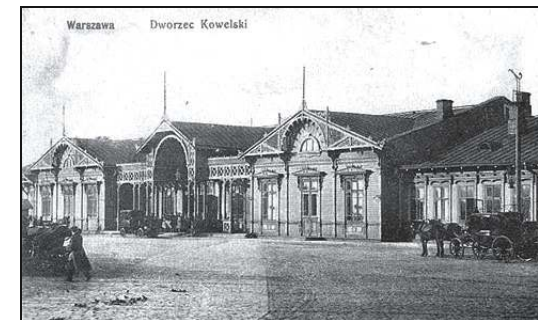
Redaktor tygodnika *Kłosa* (1877) informował: „Droga Żelazna Nadwiślańska, na której ruch rozpoczął się przed dwoma zaledwie miesiącami, przebiega kraj nasz z północ-zachodu, ku południo-wschodowi, od Lublina zaś do Kowla ma kierunek prawie z zachodu na wschód. Wisły dotyka ona w czterech punktach: pod Nową-Aleksandryą (Puławami), Iwangrodem (Dęblinem), Warszawą i Nowym-Dworem. Jest ona z dróg królestwa największa, obejmuje bowiem wiorst 491. Z Mławy do Pragi wymierza wiorst 126, do Iwangrodu 215, do Lublina 282, do Kowla 433. Stacje na niej są następujące: Mława, Konopki, Ciechanów, Gąsocin, Nasielsk, Nowy-Dwór, Jabłonna, Praga, Otwock, Piława, Sobolew, Iwangród [Iwangorod, przyp. red.], Nowa-Aleksandrya (Puławy), Miłosin [Miłocin, przyp. red.], Mińkowiec, Trawniki, Rejowiec, Chełm, Dorohusk, Lubomla, Maciów, Kowel. Na odnodze zaś z Dębina do Łukowa (długiej na wiorst 58), - Rososz i Krzywda. Główne stacje są: Mława, Praga, Lublin i Kowel. /.../”

W 1878 roku zmarł Leopold Kronenberg. Trzy lata później upaństwowiono Kolej Terespolską. „W r. 1891 nastąpił skup przez rząd Dr. Żel. W. Terespolskiej z bezwzględnie przeprowadzoną rusyfikacją jej personelu na wszystkich więcej samodzielnych



Mapa z wybudowaną Drogą Żelazną Nadwiślańską, 1881 r.

stanowiskach. Jednocześnie uformowana w Petersburgu specjalna komisja przystąpiła do zasadniczego orzeczenia, w jakiej mierze zgodne jest z interesami państwa dopuszczanie osób narodowości polskiej do służby na kolejach rosyjskich zarówno rządowych, jak i prywatnych. Uchwały przez tę komisję powzięte, a znacznie bo do małego tylko procentu ograniczające żywioł polski na kolejach wewnętrznych państwa, na kolejach zaś pogranicznych wypowiadające się za bezwzględne usunięcie tego żywiołu, uzyskały sankcję Carską. /.../ Jako skutek uboczny tendencji petersburskich miejscowe władze pozwoliły sobie, bez jakichkolwiek podstaw prawnych, a raczej wbrew nim, usunąć język polski z administracji Dr. Ż. W. – Wiedeńskiej. Tymczasem personel polski, od chwili uzyskania przewagi w Radzie Zarządzającej przez L. Kronenberga, stale doskonalił się pod względem kwalifikacji fachowych.” (*Inżynier Kolejowy*, 1926)



W 1880 roku nowy dworzec Kolei Nadwiślańskiej – Dworzec Kowelski powstał w pobliżu Cytadeli (dzisiejszy Dworzec Gdański)