

14 czerwca 1845r. otwarto pierwszą linię kolejową na terenie Królestwa Polskiego nazwaną Koleją Warszawsko - Wiedeńską, początkowo na trasie z Warszawy do Grodziska Mazowieckiego. Prawie w 170 rocznicę tego wydarzenia pan Paweł Łoś i pani Monika Demczyńska spotkali się z nami w Bibliotece Naukowej nr 1 na Bródnie w 10 lipca 2015r. Pan Paweł bardzo interesująco opowiadał o tych wydarzeniach. Dowiedzieliśmy się że pierwszy dworzec tej kolei powstał według projektu Henryka Markoniego a wyglądem przypominał dwie złączone lokomotywy i był usytuowany w rejonie dzisiejszego skrzyżowania Al. Jerozolimskich i Marszałkowskiej prawie w miejscu gdzie obecnie znajduje się stacja Centrum I linii metra. Początkowo trasę obsługiwały parowozy opalane drewnem a później nowocześniejsze opalane węglem. Ciekawostką było to że w tym czasie przewidywano że po torach będą mogły jeździć powozy konne lub tabor mieszany, konny i parowy. Trasa kolei była prowadzona według projektu inż. Stanisława Wsockiego. Były również projekty nowych dworców, bardzo nowoczesnych które pełniły by rolę dworca głównego po wybudowaniu linii średnicowej ale albo nie doszło do realizacji albo budowane w zmienionej formie i zbombardowane w czasie II wojny. Drugą linią kolejową była Kolej Petersburska z Dworcem Petersburskim a później Wileńskim według projektu Narcyza Zborowskiego. Otwarta w 1863r. była linią "szerokotorową" zgodnie z rozstawem kół kolei rosyjskich. Była ona początkiem rozwoju wielu miast przez które przebiegała, między innymi Białegostoku i Łap gdzie powstały Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego. Pierwszy dworzec nie przetrwał do naszych czasów, gdyż został zburzony. Po wojnie rolę dworca przez długie lata pełnił budynek magazynowy a i on zniknął po rozpoczęciu budowy Centrum Handlowego Wileńska wewnątrz którego umiejscowiony jest dworzec kolejowy. Obecnie dworzec ma połączenie z nowo otwartą stacją II linii metra. Ciekawostką okazało się to że w tym czasie zbudowano pierwszy stalowy most projektu Stanisława Kierbedzia który miał połączyć Kolej Petersburską z Koleją Wiedeńską, lecz ze względu na zaniechanie budowy linii kolejowej przez miasto most ukończono jako most drogowy z torami dla tramwajów konnych. Następną linią kolejową była Kolej Warszawsko - Terespolska w ramach której oddano do użytku Dworzec Terespolski zwany też Brzeskim usytuowany mniej więcej w połowie drogi między obecnym Dworcem Wschodnim a ul. Targową. Po przebudowach od 1933r. stał się elementem Warszawskiej Linii Średnicowej. W tym czasie lokomotywowo obsługującym linię kolejową nadawano nazwy a lokomotywa nr 1 na tej linii nosiła nazwisko krwawo zapisanego w pamięci Polaków, Friedricha - Remberta, Namiestnika Królestwa Polskiego w latach 1863 - 1874, od którego imienia wzięła się również nazwa osady wojskowej Rembertów. W 1874r. przy okazji wydania koncesji na budowę Kolei Nadwiślańskiej zlecono wybudowanie bocznic łączącej przyszłe stacje Warszawa Nadwiślańska - obecnie Dworzec Gdański połączony ze stacją I linii metra o tej samej nazwie. W tym celu w listopadzie 1875r. obok Cytadeli wybudowano dwupoziomowy most drogowo - kolejowy. Obecnie na tych filarach znajdują się most kolejowy i dwupoziomowy most drogowo - tramwajowy most Gdański. Zebrani na sali słuchali z wielką uwagą interesujących i czasami zaskakujących informacji z historii kolejnictwa w Warszawie. Dla Bródna Kolej Nadwiślańska miała ogromne znaczenie gospodarcze i społeczne. W rejonie Dworca Warszawa Praga powstała duża infrastruktura kolejowa

ze stacją przeładunkową, parowozownią i warsztatami kolejowymi zatrudniającymi wiele osób. Obecnie pozostał przystanek osobowy Warszawa Praga toru stacji rozrządowej której znaczenie znacznie spadło po zamknięciu Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu a na dawnych terenach warsztatów budowane są osiedla mieszkaniowe - moje wtrącenie do opowieści pana Pawła. W grudniu 1927r. powstała pierwsza w Polsce normalnotorowa kolej elektryczna pod nazwą Elektryczne Koleje Dojazdowe a jej właścicielem była spółka "Siła i Światło". Kolej była wyposażona w nowoczesny system automatycznego prowadzenia ruchu pociągów sprowadzonego ze Szwecji oraz nowoczesne wagony sprowadzone z Anglii. Początkowo kolej dochodziła ul. Nowogrodzką prawie do ul. Marszałkowskiej. Po wojnie ze względu na zwiększający się ruch samochodowy, trasę miejską skracano aż w roku 1963 zlikwidowano linię EKD/WKD na ulicach Nowogrodzkiej Tarczyńskiej wprowadzając ją do wykopu linii średnicowej w pobliżu dworca Warszawa Zachodnia i wybudowano tam nową stację Warszawa Śródmieście, która do dnia dzisiejszego jest jej końcową stacją. Pan Paweł wspominał również o budowie linii średnicowej Łączącej dworce Wschodni i Zachodni. Budowę linii rozpoczęto w 1924r. a zakończono w roku 1933 łącznie z wybudowaniem mostu kolejowego i szeregu wiaduktów a trasę kolei poprowadzono w wykopie i tunelu aby ograniczyć uciążliwość w ruchu miejskim. Natomiast już w roku 1879 powstała koncepcja Dworca Głównego dla wszystkich linii kolejowych. Projekt powstał i w roku 1932 rozpoczęto jego budowę. W roku 1939 uległ częściowemu spaleni w pożarze wywołanym przez spawaczy a w czasie działań wojennych uszkodzony w czasie nalotu. W części wyremontowany przez Niemców działał do Powstania Warszawskiego. Po wojnie resztki dworca rozebrano a jego funkcję przejął Dworzec Warszawa Główna Osobowa. W latach późniejszych został wyłączony z ruchu osobowego i zlokalizowano tam Muzeum Kolejnictwa. Na tym pan Paweł zakończył swoją opowieść o historii Warszawskiego Węzła Kolejowego a pani Monika zaprosiła wszystkich na kolejne spotkania i wycieczki ze Stowarzyszeniem Przewodników Turystycznych "Złota Kaczka".

Pozdrawiam Jurek.