

GŁOS WŁOCHOWSKI

NASZE WŁOCHY
STOWARZYSZENIE

PISMO DLA MIESZKAŃCÓW DZIELNICY WŁOCHY

Wszystkie dotychczasowe
numery Głosu Włochowskiego
dostępne są online:



wlochyinfo.org/gazeta

BUDYNEK DWORCA WARSZAWA WŁOCHY DO REMONTU

MIESZKAŃCY NASZEJ DZIELNICY MAJĄ SZCZEGÓLNE POWODY DO ZADOWOLENIA. NISZCZEJĄCY OD WIELU LAT BUDYNEK DWORCA KOLEJOWEGO ZOSTAŁ WPISANY NA LISTĘ ZADAŃ INWESTYCYJNYCH REALIZOWANYCH PRZEZ PKP S.A. W RAMACH PROGRAMU INWESTYCJI DWORCOWYCH NA LATA 2024-2030.



Fot. redakcja

Program Inwestycji Dworcowych to największy w historii Polski program przebudowy budynków dworcowych. W ramach pierwszej edycji w latach 2016–2023 zmodernizowano lub wybudowano od nowa prawie 200 obiektów dworcowych w całym kraju. Również na kolejne lata PKP S.A. ma bardzo ambitne plany, które zakładają m.in. realizację 150 projektów inwestycyjnych w całym kraju, w tym 5 w samej Warszawie. Wśród nich znalazł się również włochowski dworzec, będący w wyjątkowo opłakanym stanie. Łączna wartość środków finansowych w ramach drugiej edycji programu, z perspektywą realizacji do 2030 r., szacowana jest przez kolejarzy na ponad 4,4 mld zł. Warto również odnotować, że budynek włochowskiego dworca, znalazł się na liście 150 inwestycji priorytetowych, wyprzedzając przy tym ponad 300 innych

obiektów w całym kraju, które zostały zakwalifikowane na listę rezerwową.

O komentarz w tej sprawie poprosiliśmy radnego Adama Sieka (PiS), jednego z twórców petycji w sprawie remontu budynku dworca Warszawa Włochy. *Ta petycja, którą przygotowaliśmy w zeszłym roku, w moim przekonaniu była swoistym pierwszym krokiem, który miał na celu zainteresować instytucje, które mają realny wpływ, aby obecna chaotyczna, wręcz odpychająca przestrzeń została uporządkowana. Mamy nadzieję, że kolejne miesiące będą przynosiły także pozytywne informacje i że za tymi informacjami będą szły również konkretne decyzje i działania, że PKP będzie konsultować z mieszkańcami swoje propozycje dzięki, którym będziemy mogli być w końcu dumni z tego miejsca, że w końcu ta część dzielnicy stanie się jej prawdziwą wizytówką.*

DOKOŃCZENIE: STR. 2

DZIELNICA ZDALNIE ZARZĄDZANA

Zarzuty korupcyjne, aresztowanie byłego burmistrza, opóźniające się i przepłacone inwestycje, postępująca i niekontrolowana zabudowa dzielnicy, dziwne związki z deweloperami, bezpardonowa walka z włochowskim sportem - to tylko niewielka część zarzutów stawianych przez mieszkańców Włoch władzom rządzącą dzielnicą od 2018 r.

Co sprawia, że obecną kadencję powszechnie uważa się za jedną z najgorszych, stanowiącą zmarnowane lata w rozwoju Włoch? Odpowiedzi należy szukać w tym, jak miejskie władze traktują warszawskie dzielnice.

DOKOŃCZENIE:

STR. 3

OD KOLEI WARSZAWSKO- KALISKIEJ DO PENDOLINO

W listopadzie ub. r. minęła 120. rocznica uruchomienia kolei warszawsko-kaliskiej, chronologicznie drugiej z czterech linii kolejowych przebiegających przez dzielnicę Włochy.

Szerokotorowa (1524 mm) Kolej Warszawsko-Kaliszka, łącząca Warszawę z Kaliszem, została wybudowana przez Towarzystwo Akcyjne Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej w latach 1900–1902. Uruchomiono ją 15 listopada 1902 r. Trasa szerokotorowej linii kolejowej zaczynała się przy dworcu Warszawa Kaliska, usytuowanym przy dzisiejszym skrzyżowaniu Alej Jerozolimskich z ul. Żelazną. Przy obecnym dworcu Warszawa Zachodnia tory kolei kaliskiej przechodziły nad torami kolei wiedeńskiej na bardzo długim wiadukcie, a następnie trasa wiodła przez Sochaczew i Łowicz do Łodzi. Dworzec Łódź Kaliska, będący jednym z bardziej okazałych budynków na trasie, był wówczas położony na obrzeżach miasta. Kolejnymi miejscowościami na trasie były Pabianice, Łask, Zduńska Wola i Sieradz.

DOKOŃCZENIE:

STR. 5

BUDYNEK DWORCA WARSZAWA WŁOCHY DO REMONTU

DOKOŃCZENIE ze str. 1

KULISY

W tym miejscu należy zwrócić szczególną uwagę na początki inicjatywy związanej z wpisaniem budynku dworca kolejowego we Włochach na listę projektów w ramach Programu Inwestycji Dworcowych.

Otóż, w sierpniu ubiegłego roku przedstawiciele włochowskich struktur Prawa i Sprawiedliwości skierowali do Ministra Infrastruktury petycję w sprawie remontu budynku dworca Warszawa Włochy popartą licznymi podpisami mieszkańców.

W październiku petycja trafiła do resortu infrastruktury, w listopadzie zaś ministerstwo poinformowało, że spółka PKP S.A., przeprowadziła szczegółową analizę w zakresie najbardziej pilnych projektów inwestycyjnych na lata 2024–2030, biorąc pod uwagę *m.in. stan techniczny obiektu, ale również ocenę kryteriów związanych z osobowym ruchem pasażerskim. Powyższa analiza pozwoliła wyodrębnić zadania o charakterze priorytetowym, komplementarne do innych kluczowych w sektorze kolejowym.* Tym samym dworzec kolejowy Warszawa Włochy został włączony do programu jako obiekt priorytetowy do realizacji. Jak podkreśla w rozmowie z redakcją radny dzielnicy Christian Młynarek (PiS) *przed nami jeszcze sporo działań w tej sprawie, niemniej ta decyzja to niewątpliwie kolejny krok, mający na celu przede wszystkim uporządkowanie przestrzeni publicznej w tej części naszej dzielnicy. Na szczególne uznanie zasługują nasi mieszkańcy. Wszyscy, którzy poparli tę petycję, angażując swoje siły i czas na rzecz wspólnej lokalnej sprawy, jaką jest długo oczekiwany remont budynku dworca.*

WSPÓLNOTA DZIELI MIESZKAŃCÓW

Niestety, oprócz mieszkańców, którzy rzeczywiście opowiedzieli się za zmianami dla tego terenu, popierali petycję oraz kibicowali temu, aby niszczący budynek dworca został wpisany do programu, były również organizacje i osoby rzekomo reprezentujące interes lokalnej społeczności, a za wszelką cenę starające się deprecjonować i ośmieszać sens tego apelu. Szczególne zdziwienie budzi postawa Stowarzyszenia Wspólnota



Fot. Sympatycy PiS Włochy/facebook

Mieszkańców Dzielnicy Włochy, posiadającego swojego reprezentanta w Zarządzie Dzielnicy, którym jest zastępca burmistrza Sebastian Piliński. Stowarzyszenie to, ku zdziwieniu mieszkańców, oficjalnie w dyskusji na jednej z grup dzielnicowych otwarcie zadeklarowało, że nie będzie popierać petycji! Podobną postawę przyjął obecny prezes tego Stowarzyszenia, który był „trochę za, a nawet trochę przeciw”. Wiele wskazuje na to, że to działanie miało na celu zniechęcanie mieszkańców do podpisywania petycji – raz przekonywał, że każda inicjatywa mająca na celu uporządkowanie tego terenu zasługuje na uwagę, aby chwilę później stwierdzić, że *ludzie nie wiedzą, co podpisują. W tej petycji głos mieszkańców wyrażony w wieloletnich konsultacjach został całkowicie pominięty (...).* Dodając również, że „dworzec”, czyli ten barak, w którym jest kebab i kiedyś były kasy jest zabytkiem, więc jedyne co można zrobić to go odmalować i zabezpieczyć, żeby się nie sypał (...). Przy tym wszystkim przywołując jak mantrę kwestię opracowania Oddziału Warszawskiego Stowarzyszenia Architektów Polskich. Opracowania z 2017 r., notabene ciekawego, choć z wielu względów pewnie mocno nieaktualnego, z którego w konkluzji jednoznacznie wynika również, że *optymalnym rozwiązaniem, umożliwiającym realny wpływ na zagospodarowanie terenu opracowania zgodnie z niniejszymi rekomendacjami, jest pozyskanie przez m.st. Warszawa terenów planowanych pod budowę ul. Tynarskiej, budynku stacyjnego i placu miejskiego w rejonie stacji PKP Włochy (...).* Do czego do dziś nie doszło. Teren nadal jest we władaniu PKP, a władze zarówno mia-

sta, jak i dzielnicy najwyraźniej do tej pory nie miały czasu, aby zainteresować się nim i wspólnie z PKP wpracować wspólną strategię zagospodarowania przestrzeni. Wydaje się, że prezes lokalnego Stowarzyszenia na tyle zapędził się w swojej krytyce, że, świadomie lub nie, treścią niektórych swoich wpisów zaczął wprowadzać w błąd. *Co do petycji to chciałem przypomnieć, że już w 2015 roku stacja była wpisana na listę 1 z 10 dworców przeznaczonych do rewitalizacji, więc dziwne by było gdyby nie trafiła na listę 1 z 1000, skoro wtedy nic nie zrobiono – pisał.* Ostatecznie dworzec trafił na listę nie 1000, a 150 inwestycji, które zostaną zrealizowane przez PKP S.A.

W tej całej sprawie zastanawia, co jest gorsze: czy bezsensowne atakowanie inicjatywy w tak bardzo oczekiwanej przez mieszkańców sprawie, podyktowane zapewne budowaniem politycznego kapitału i fałszywego zatroskania o mieszkańców, czy bierna postawa rządzącej Koalicji Obywatelskiej w kwestii uporządkowania przestrzeni publicznej na terenie dzielnicy? Jak napisano w kwietniowo-majowym biuletynie informacyjnym „Moja Dzielnica Włochy”, naszych władarzy cieszy fakt, że budynek dworca PKP Włochy został uwzględniony w planach inwestycyjnych PKP S.A. jako zadanie rekomendowane do modernizacji. Mimo że anonimowy redaktor urzędowej gazety wpisanie budynku włochowskiego dworca do Programu Inwestycji Dworcowych próbuje przedstawić jako sukces rządzącego dzielnicą ugrupowania, to jest to kolejna sytuacja, w której mieszkańcy okazali się skuteczniejsi od dzielnicowych urzędników.

Grzegorz Rejowski

DZIELNICA ZDALNIE ZARZĄDZANA

DOKOŃCZENIE ze str. 1

Czy faktycznie są to jednostki pomocnicze samorządu, których zadaniem jest jak najlepsze wypełnianie roli, do której zostały powołane, czyli dbanie o dobro lokalnej społeczności? Czy stanowią swoiste frukty, gdzie na kierownicze stanowiska władze Warszawy delegują osoby niekoniecznie kompetentne, a jedynie wierne partii? A co gorsza, ogólnie niezwiązane z zarządzaną przez nie dzielnicą, a przez to nieczujące jakiegokolwiek odpowiedzialności przed mieszkańcami. Niestety, na przykładzie Włoch szczególnie widać, że chodzi o tę drugą sytuację i traktowanie dzielnicy jako swoistego „łupu” partyjnych działaczy.

NA CO MAMY WPŁYW?

Kalendarz wyborczy jest nieubłagany, najbliższe wybory samorządowe, w których będziemy „decydować o losie naszych małych ojczyzn”, odbędą się wiosną 2024 r. Już teraz warto zadać sobie pytanie, o czym tak naprawdę decydujemy, wrzucając kartę wyborczą do urny.

O ile oczywistym jest, że mieszkańcy gmin wybierają swoich wójtów, burmistrzów, czy też prezydentów, to akurat w Warszawie nie jest to równie proste. Decyduje o tym przede wszystkim podział administracyjny stolicy określony w tzw. ustawie warszawskiej. Mamy więc do wybrania prezydenta, radnych miasta oraz radnych dzielnicy. Co ciekawe, o ile mieszkańcy Warszawy wybierają swojego prezydenta bezpośrednio, to o wyborze burmistrzów dzielnic decydują radni dzielnicy w tajnym głosowaniu. Wobec tego nasuwa się banalne pytanie: jaki wpływ na wybór burmistrzów – faktycznie sprawujących rządy w dzielnicach – mamy my, mieszkańcy? Otóż żaden! W mniejszych gminach czy powiatach nie do pomyślenia jest fakt, by sprawujący władzę wójt, burmistrz lub kandydat na te stanowiska, nie był osobą powszechnie znaną, która przeważnie od urodzenia jest mieszkańcem danej miejscowości i zna od podszewki wszystkie jej problemy i zalety. Co innego Warszawa, „zabetonowana” od lat przez władzę Platformy Obywatelskiej, dla której działaczy swoista „turystyka dzielnicowa” nie stanowi niczego nadzwyczajnego.

WĘDRUJĄCY BURMISTRZOWIE

Książkowym przykładem funkcjonowania warszawskiego samorządu, zdominowanego przez



Fot. redakcja

politycznych działaczy, są partyjne kadry wędrujące z dzielnicy do dzielnicy. Nie od dziś wiadomo, że burmistrzowie z Platformy Obywatelskiej i ich zastępcy zmieniają dzielnice jak rękawiczki. Za weterana międzypodziałnicowych transferów uznawana jest obecna burmistrz Bemowa Urszula Kierzkowska (wcześniej wiceburmistrz Woli, a potem także burmistrz Ursynowa, Woli i Ursusa). W stawce wysoko plasuje się także obecny burmistrz Mokotowa Rafał Miastowski (wcześniej burmistrz Wilanowa i Bielana oraz wiceburmistrz Ursynowa). Jeśli chodzi o naszą dzielnicę, za przykład może posłużyć Mariusz Wajszczak – rotacyjny wiceburmistrz, wpisujący się w zasadę „dzisiaj Włochy, jutro Bemowo, a pojutrze Śródmieście”. W tym miejscu należy zadać sobie pytanie czy strategia wędrujących włodarzy niesie za sobą jakieś korzyści dla mieszkańców? Odpowiedź jest jedna i jakże przewidywalna – absolutnie żadnych.

Co za tym przemawia? Choćby to, że burmistrzowie – nominaci kierownictwa warszawskiej Platformy Obywatelskiej – często nie mają nic wspólnego z dzielnicami, w których powierza im się misję zarządzania. W żaden sposób nie chcą i nie potrafią identyfikować się ani z daną dzielnicą, ani z potrzebami mieszkańców. Dlaczego? Bo to im się nie opłaca, skoro i tak za jakiś czas trafią na inne podwórko, na którym będzie trzeba zaczynać swoją samorządową przygodę od nowa.

Nie inaczej obecnie jest we Włochach. Warto przypomnieć, że takim nominatem rekomendowanym do naszej dzielnicy jesienią 2018 r. był

Artur W. (w przeszłości zastępca burmistrza Bielana i Woli) aresztowany za przyjęcie łapówki od znanego dewelopera. O ile Artur W. miał jakieś związki z naszą dzielnicą, to jego następca Jarosław Karcz (przez 13 lat zastępca burmistrza Pragi-Południe) już raczej żadnych. No chyba, że za taki związek można uznać jego podróże na lotnisko Okęcie, o których sam informował podczas sesji, gdzie radni POKO i Stowarzyszenia WMDW zapewnili mu ciepłą posadę w naszej dzielnicy. W czasie wielkiej próby wywołanej ogromnym skandalem korupcyjnym z udziałem partyjnego kolegi Artura W., Jarosław Karcz, lojalny człowiek Platformy Obywatelskiej, przyjął na swoje barki „gorącego kartofla” w postaci fotela burmistrza dzielnicy Włochy. Ten akt heroizmu, jakim się wykazał, „nie mógł umknąć kierownictwu warszawskiej Platformy”, za co dzisiaj w nagrodę obejmuje stery we włochowskim kole PO. I tak kariera człowieka z zewnątrz, bez żadnych związków z dzielnicą, oprócz tych związanych z przejazdami na lotnisko, nabiera niestłuchanego rozpędu. Od wieloletniego „zawsze drugiego” zastępcy do burmistrza i lidera partyjnych struktur we Włochach. Jakby tego było mało, po ponad dwóch latach urzędowania burmistrz Karcz nadal nie wiedział, gdzie leżą Stawy Kozioroźca, w oficjalnych, urzędowych pismach przypisując im adres przy ul. Cietrzewia.

Osoby zaznajomione z lokalną „kuchnią” polityczną wskazują, na jeszcze jeden powód ciągłych rotacji burmistrzów. Jest to swoista troska ścisłego kręgu ważnych działaczy partyjnych, by jakiś burmistrz nie zadamował się zbyt długo w żadnej dzielnicy.

DOKOŃCZENIE: STR. 4

DZIELNICA ZDALNIE ZARZĄDZANA

DOKOŃCZENIE ze str. 3

Wszakże sprawowanie tej funkcji przez dwie lub trzy kadencje sprawi, że taka osoba być może stanie się w niej nazbyt znana i zorientowana w „terenach”, a przez to nie będzie można jej w sposób należyty kontrolować z zewnątrz.

KONEKSJE NIE ZASŁUGI

Oderwanie od dzielnicy i brak związku z wyborem przez jej mieszkańców nie dotyczy tylko osób pełniących funkcję burmistrzów lub ich zastępców (w niektórych dzielnicach nawet czterech). Na przykładzie Włoch widzimy to także na poziomie powołanego parę miesięcy temu lokalnego koła Platformy Obywatelskiej, którego składem nowo wybranego zarządu lokalni działacze tej formacji postanowili się pochwalić na jednym z portali społecznościowych. Jak czytamy, w skład zarządu dzielnicowego koła weszli obecny burmistrz Jarosław Karcz, jako przewodniczący, oraz jako wiceprzewodniczący: warszawski radny Jarosław Szostakowski, radna dzielnicy Sylwia Ciekańska oraz Katarzyna Iskra. Widzimy wyraźnie, że tylko jedna z tych osób, radna Ciekańska, posiada mandat pochodzący z wyboru mieszkańców dzielnicy! Zaznaczyć należy,

że obecność w zarządzie koła szerzej nieznanej i nieobecnej wyrażnie w lokalnej polityce Katarzyny Iskry wzbudziła kontrowersje nawet w lokalnych strukturach własnej partii. Trzeba przyznać, że wśród radnych-członków koła lokalnej platformy znajdują się osoby, które przez ostatnie lata swoją pracą „zasłużyły” na miejsce w zarządzie zdecydowanie bardziej. Z drugiej strony, czy można oczekiwać szacunku do mieszkańców dzielnicy, skoro partyjne władze nie szanują nawet samych działaczy i ich pracy? Niektórzy również wskazują, że obecność Katarzyny Iskry w zarządzie koła nie jest przypadkowa, a ma stanowić swoisty „polityczny grunt” pod zajęcie stanowiska burmistrza lub zastępcy burmistrza dzielnicy po przyszłorocznych wyborach.

Skład nowego koła włochowskiej Platformy Obywatelskiej największe kontrowersje i oburzenie wywołał wśród członków, którzy od lat tworzą włochowskie struktury partii. Jak się okazuje, wielu doświadczonych, znających problemy dzielnicy, a przede wszystkim pochodzących z Włoch i Okęcia członków lokalnej Platformy Obywatelskiej nawet nie dostało zaproszenia na

pierwsze obrady i wybór zarządu. O miejscach na listach wyborczych też raczej mogą zapomnieć. *Do tej pory w to niedowierzam. Lokalni, wieloletni działacze zostali wygryzieni na rzecz ludzi, którzy nawet nie znają adresu naszego urzędu! Jeszcze jakiś czas temu wiedziałem po co to robię, dlaczego udzielam się politycznie pod tym konkretnym szyldem. Teraz sam się zastanawiam co dalej, kto za to odpowiada, a przede wszystkim jaki jest tego cel?* – przyznaje z zaniepokojeniem jeden z wieloletnich działaczy Platformy Obywatelskiej w dzielnicy Włochy, który woli pozostać anonimowy.

Wkrótce nazwiska znacznej części członków nowo powstałego koła będzie można zapewne znaleźć na listach wyborczych lokalnej PO. Na ulotkach pojawiają się kolejne obietnice i recepty na rozwiązanie lokalnych problemów, które wedle przyjezdnych kandydatów na radnych lub burmistrzów, będą lepsze niż samych mieszkańców dzielnicy żyjących w niej od pokoleń. Gdzie w tym wszystkim faktyczny wyborczy wyraz woli mieszkańców? Niknie w układankach realizowanych daleko poza naszą dzielnicą.

Wojciech Ilczuk

PIERWSZY DZIEŃ SZKOŁY

POCZĄTEK WRZEŚNIA 1939 R., PO GODZINIE 6 RANO MAMA BUDZI MAŁEGO TADZIA. DZIŚ JEDNA Z NAJWAŻNIEJSZYCH CHWIL W JEGO ŻYCIU – PIERWSZY DZIEŃ SZKOŁY.

Po wspólnym śniadaniu mama przynosi do domu wodę i pogania Tadzia, żeby ten umył buzię, ubrał się i czym prędzej ruszył do szkoły. Z domu przy ul. Granicznej do szkoły nie jest daleko. Po drodze Tadzio spotyka Olka – swojego sąsiadę i zarazem rówieśnika. Idąc skrótem obok stawu, do szkoły docierają dosłownie po kilku minutach. Jest ciepły, słoneczny poranek, na boisku szkolnym gromadzą się uczniowie, rodzice i ciała pedagogiczne pod kierownictwem Antoniego Nowakowskiego. W powietrzu czuć napięcie. Dorośli już wiedzą, że to rozpoczęcie roku szkolnego będzie inne niż wszystkie dotychczasowe – 1 września 1939 r. nasza Ojczyzna została zaatakowana, rozpoczęła się II wojna światowa. Początek uroczystości nie różni się niczym od tych z lat poprzednich. Mały Tadzio jest podekscytowany – razem z przyjacielem śmieją się i szepczą sobie po cichu.

W pewnej chwili usłyszeliśmy warkot silników, zauważyliśmy, że nadleciały dwa myśliwce. To były niemieckie maszyny. Jedna z nich pikowała nad szkołą, a druga strzelała. Te strzały były prawdopodobnie w powietrze, bo żadne kule nie latały obok. Zrobiło się spore zamieszanie, kierownik szkoły Nowakowski kazał wszystkim ukryć się w budynku. Samoloty zatoczyły jeszcze okrąg nad szkołą i odleciały. Tego dnia już ich nie widzieliśmy – wspomina po latach Tadeusz Kazimierczak.

Po naradzie nauczyciele poinformowali uczniów o sytuacji. Zapewnili, że następne zajęcia odbędą się zgodnie z planem, bo front jest daleko. Pierwsze dni września 1939 r. mijały bardzo szybko. Nikt nie wiedział, co wydarzy się jutro. I tak po kilku dniach od rozpoczęcia roku szkolnego przyszedł rozkaz zamknięcia szkoły. 8 września oddziały niemieckie zajęły Okęcie wraz z lotniskiem. Zamknięcie szkoły nie oznaczało jednak zakończenia edukacji we Włochach.

Ze wszystkich opowieści naszego dziadka Tadeusza i jego brata Stanisława Kazimierczaków, opowiadających o życiu we Włochach, największe wrażenie wywarły na nas te, o czasach II wojny światowej i latach krótko po niej. Teraz przyszedł czas, żeby się nimi podzielić. Oprócz spisanych historii przybliżymy również te mniej znane. Jedną z nich, o rozstrzelaniu trzech mężczyzn przy ul. Granicznej 45 w sierpniu 1944 r. przybliżymy również w naszym filmie „Powstańcze dni Włoch i Okęcia”.

Bracia Paweł i Wojciech Ilczuk
Więcej historii opowiadających o życiu we Włochach i Okęciu w czasie okupacji niemieckiej znajdziesz w naszych najbliższych publikacjach. Już 16 września na stronie Stowarzyszenia Nasze Włochy na portalach Facebook i YouTube odbędzie się premiera filmu „Powstańcze dni Włoch i Okęcia”, w którym opowiemy o przebiegu Powstania Warszawskiego na terenie naszej dzielnicy.

OD KOLEI WARSZAWSKO-KALISKIEJ DO PENDOLINO

DOKOŃCZENIE ze str. 1

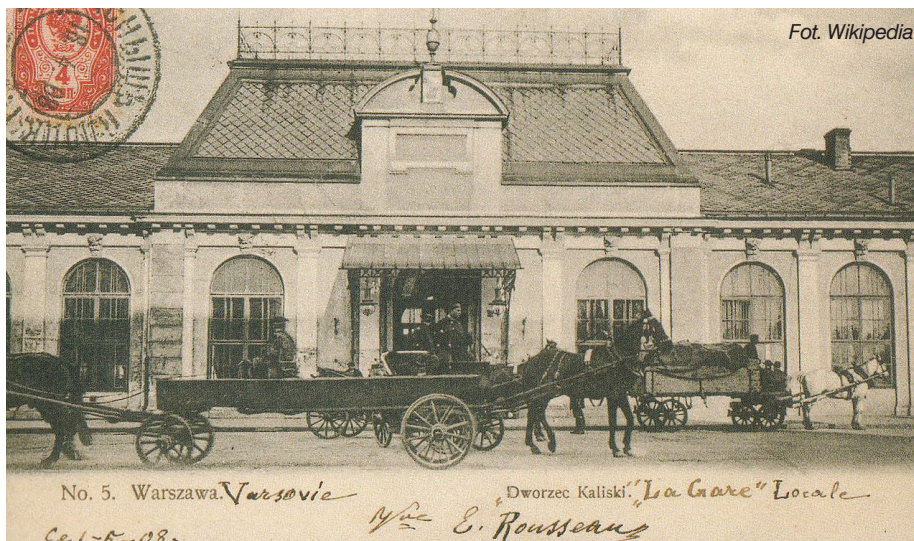
Z wyjątkiem Łodzi i stacji końcowych dworce budowano według dwóch projektów, a domki dróżników według jednego. Na trasie wybudowano 11 stacji kolejowych, w tym główne dworce: Warszawa Kaliska, Łódź Kaliska i Kalisz.

PLANY WYBUDOWANIA LINII

Projekty wybudowania połączenia Kalisza z siecią kolejową Królestwa Polskiego powstawały wielokrotnie w ciągu ostatnich 40 lat XIX wieku. Ze względów wojskowych zawsze natrafiały na zdecydowany opór władz carskich. Ekonomiczne argumenty uznawano za drugoplanowe. Lewobrzeżna część Królestwa była przewidywana na teren starcia w ewentualnej wojnie ze zjednoczonymi Niemcami. Linie kolejowe, z nielicznymi wyjątkami, rozwijano jedynie na prawym brzegu Wisły. W 1862 r. na terenie Prus powstał Komitet Budowy Kolei Żelaznych z Wrocławia do Warszawy, który wystąpił do władz carskich o koncesję na budowę linii od granicy pruskiej do Warszawy. Prośbę odrzucono.

W 1865 r. Jan Gotlib Bloch uzyskał zezwolenie namiestnika Królestwa hr. Teodora Berga na przeprowadzenie studiów wstępnych, jednak władze carskie nie zgodziły się na budowę linii do granicy. W 1868 r. hr. Berg przekazał do Ministerstwa Komunikacji w Petersburgu prośby o zezwolenie na budowę linii w Królestwie, wniesione przez obywateli niemieckich. Względy strategiczne i podejrzliwość władz doprowadziły do odrzucenia składanych wniosków, odrzucano też prośby składane w kolejnych latach. Napięcia w stosunkach międzynarodowych sprawiły, że nie doszło do realizacji budowy linii łódzko-kaliskiej zatwierdzonej przez cara w 1878 r. Komitet Ministrów zlecił w 1879 r. opracowanie projektu koncesji oraz warunków budowy linii z odnogą do Wieruszowa, w tym warunków technicznych i kosztorysu, ale ostatecznie minister komunikacji nie zatwierdził kosztorysu. Nie zezwolono na dobudowanie krótkiego łącznika dla połączenia Kalisza z siecią pruską w Skalmierzycach.

W 1898 r. złożono do Ministerstwa Komunikacji i Ministerstwa Skarbu dwa podania z prośbą o zezwolenie na wybudowanie linii z Łodzi do Kalisza. Rozporządzeniem z 24 lipca 1898 r. car zezwolił na przeprowadzenie studiów i opracowanie wstępnych projektów technicznych



Fot. Wikipedia

z zastrzeżeniem, że powinny uwzględniać dwa możliwe kierunki przebiegu linii. Równocześnie pozwolenia na przeprowadzenie studiów w terenie udzielono ppłk. Tizenhauzenowi. W listopadzie 1898 r. Komitet Dróg Żelaznych w Petersburgu zatwierdził koncesję na budowę linii.

Podobnie jak względy strategiczne uniemożliwiały budowę linii przez blisko 40 lat, tak w momencie rozpoczęcia prac odbiły się na procesie jej powstawania. Władze rosyjskie wymagały, by linię budowano w standardzie szerokotorowym oraz by zapewniała ona zdolność przewozu transportów wojskowych według norm przyjętych na kolejach rosyjskich. Rząd zagwarantował też wykonawcy prawo własności jedynie na 30 lat. Po tym czasie linia miała przejść na własność państwa. Powyższe warunki ujęto w ukazie carskim z 1900 r., potwierdzającym koncesję na budowę linii dla Towarzystwa Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Towarzystwo, obsługujące dotąd linie o normalnym prześwicie, nie miało doświadczeń z budową linii szerokotorowej, odpowiedniego sprzętu ani taboru. Z tego powodu przyjęło ono te warunki z niechęcią. Projekt złożony przez Radę Zarządzającą Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej do Ministerstwa Komunikacji został zatwierdzony.

BUDOWA, EKSPLOATACJA I WYKUP KOLEI

Przy budowie zastosowano nowatorskie rozwiązania techniczne dotyczące układania szyn i rozstawienia podkładów pod złącza według opracowania inż. Aleksandra Wasiutyńskiego.

Po raz pierwszy w budownictwie kolei użyto szyn o długości 15 m i ciężarze 480 kg oraz systemu podwójnego podkładu pod złącza szyn. W 1902 r., przy obecnym skrzyżowaniu Al. Jerozolimskich i ul. Żelaznej w Warszawie, wybudowano Dworzec Kaliski. Budowę zakończono uroczystie 15 listopada. Na Dworcu Kaliskim zebrały się władze kolejowe wraz z baronem Kronenbergiem. Pociąg nr 1 wyruszył do Kalisza, a pociąg nr 2 z Kalisza do Warszawy. Pierwszy przejazd całej trasy pomiędzy Warszawą a Kaliszem trwał 10 godzin! Pociąg do Kalisza przyjechał około godziny 18.00, witany przez około 5000 mieszkańców oraz amatorską orkiestrę strażacką.

Na linię sprowadzono nowy tabor kosztem 3 mln rubli. Obsługiwały ją czteroosiowe wagony typu pulmannowskiego, posiadające trzy klasy, zaopatrzone w centralne ogrzewanie w każdym wagonie. W okresie letnim wprowadzano dla ułatwienia przejazdu robotnikom sezonowym tzw. towosy, wagony towarowe przystosowane dla przewozów pasażerskich. Wagony towarowe – dwuosiowe, również sprowadzone jako nowe, były gorsze – miały lekką konstrukcję, słabe zderzaki i ręczne hamulce. Ich ładowność wynosiła 10-15 ton. Parowozy sprowadzono z zagranicy. Przeciętna szybkość pociągów osobowych po otwarciu linii to 25 km/h, w kolejnych latach wzrosła do 35 km/h. Podróż na trasie Warszawa-Kalisz trwała 7 godzin. Po uzyskaniu połączenia ze Skalmierzycami w 1906 r. wprowadzono pociągi pośpieszne jadące z przeciętną prędkością 45 km/h.

DOKOŃCZENIE: STR. 6

OD KOLEI WARSZAWSKO-KALISKIEJ DO PENDOLINO

DOKOŃCZENIE ze str. 5



Fot. Adam Kulikowski

Dobre wyniki finansowe kolei skłoniły rząd carski do wykupu linii. Nakładła się na to kwestia przygotowań do wojny. W listopadzie 1911 r. Duma zatwierdziła uchwałę rządu o natychmiastowym upaństwowieniu linii. Wykup o wartości 32 mln rubli miał nastąpić od stycznia 1912 r. ze środków państwowych, bez zaciągania na ten cel pożyczki. Od momentu przejścia kolei przez państwo, język rosyjski stał się językiem urzędowym, a stanowiska kierownicze obsadzano fachowcami rosyjskimi.

OKRES I WOJNY ŚWIATOWEJ I II RZECZYPOSPOLITEJ

Po ustabilizowaniu się frontu na linii Bzury i Rawki w grudniu 1914 r. linię przekuto na normalnotorową. W trakcie odwrotu w lipcu 1915 r. wojska rosyjskie ewakuowały w głąb Rosji całość taboru, który do tej pory był używany na linii. W trakcie wojny poszerzono linię na dwutorową na odcinkach Kalisz–Łódź i Bednary–Warszawa, choć drugi tor był położony prowizorycznie. W trakcie działań wojennych obie strony niszczyły infrastrukturę kolejową. Najbardziej zniszczone były budynki na odcinku Sochaczew–Warszawa. Na pozostałych odcinkach większość zabudowań ocalała.

W 1918 r. linia została przejęta przez Polskie Koleje Państwowe i następnie odbudowana ze zniszczeń wojennych.

Do 1922 r. stanowiła główne połączenie ziem byłego zaboru pruskiego z ziemiami b. Królestwa Polskiego i z Warszawą. Oddano wówczas do użytku linię Kutno–Strzałkowo, skracającą drogę z Warszawy do Poznania o 86 km. W 1918 r. przystąpiono do odbudowy zniszczeń. Przebudowano i zmodernizowano znacznie zniszczony w trakcie wojny dworzec w Kaliszu. Na odcinku Bednary–Łowicz ułożono drugi tor po 1928 r. Ruch na torach wzrósł zwłaszcza po wybudowaniu nowego odcinka z wiaduktem kolejowym w 1930 r. dla skręcających pociągów w kierunku Gołębek. Była to pierwsza większa inwestycja, jeśli nie liczyć inwestycji tutejszych zakładów przemysłowych, której doczekali się mieszkańcy Włoch.

II WOJNA ŚWIATOWA I OKRES POWOJENNY

Kampania wrześniowa przyniosła znaczne zniszczenia węzłów i mostów. Na początku okupacji linia podlegała Dyrekcji Kolei Rzeszy w Poznaniu. Następnie dokonano podziału linii i jej wschodnią część (do stacji Główna) poddano zarządowi Dyrekcji Generalnej tzw. Kolei Wschodnich (Ostbahn). W celu spełnienia zwiększających się zadań przewozowych nie tylko odbudowano liczne obiekty, ale przystąpiono do rozbudowy linii.

Po wojnie, w latach 1952–75, linię zelektryfikowano. Dziś poszczególne odcinki Kolei Warszawsko-Kaliskiej wchodzą w skład następujących linii: nr 3 (Warszawa Centralna–Łowicz); nr 15: (Łowicz–Łódź Kaliska); nr 14 (Łódź Kaliska–Ostrów Wielkopolski).

Linia nie miała dużego wpływu na rozwój wschodniego odcinka swej trasy, między Warszawą a Łowiczem, który znajdował się w strefie oddziaływania Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Jednak dla pozostałej części stanowiła czynnik rozwoju. Niezwykle istotną okazała się dla wzrostu liczby mieszkańców Kalisza.

PLANY NA PRZYSZŁOŚĆ

W 2005 r. powstał projekt budowy Linii szybkiej kolei „Y”: Wrocław Główny–Nowe Skalmierzyce/Zduńska Wola–Łódź–Warszawa Centralna. W 2006 r. projekt uzupełniono o linię Nowe Skalmierzyce/Zduńska Wola–Poznań Główny. Projekt ten został zamrożony. W 2019 r., w ramach projektu tzw. kolejowej szprychy nr 9 Centralnego Portu Komunikacyjnego, odświeżono starszy projekt szybkiej kolei „Y”.

Obecnie linią kolejową nr 3, stanowiącą zachodnią część europejskiego korytarza E20, kursują pociągi regionalne Kolei Mazowieckich z Warszawy Wschodniej do Sochaczewa i Łowicza oraz tranzytem pociągi dalekobieżne z Warszawy do Poznania, Wrocławia, Kudowy Zdroju, Jeleniej Góry i Berlina (można zobaczyć m.in. Pendolino).

Z powodu trwającej modernizacji Dworca Warszawa Zachodnia oraz linii średnicowej, w okresie od 25 czerwca do 2 września br. ruch na torach regionalnych pomiędzy Warszawą Zachodnią a Warszawą Wschodnią został wstrzymany. Ponadto, z powodu rozpoczęcia kolejnego etapu, od 21 sierpnia br. nastąpiły dalsze zmiany w rozkładzie jazdy. Pociągi regionalne Kolei Mazowieckich w kierunku Sochaczewa i Łowicza w części kursów wykorzystują dalekobieżną linię średnicową, jadąc przez Warszawę Centralną, a w pojedynczych, skróconych kursach kończą i zaczynają bieg na dworcu Warszawa Zachodnia.

Adam Kulikowski

NOWE BOISKO RKS OKĘCIE

W 2019 R. STANISŁAW GAJLEWICZ ZOSTAŁ WYBRANY PREZESEM ZARZĄDU ROBOTNICZEGO KLUBU SPORTOWEGO „OKĘCIE”. JASNO WTEDY OKREŚLIŁ SWÓJ CEL – MAKSYMALNY ROZWÓJ KLUBU. PO UPŁYWIE CZTERECH LAT OD TAMTEGO WYDARZENIA NALEŻY STWIERDZIĆ, ŻE OBIETNICA ROZWOJU KLUBU ZOSTAŁA ZREALIZOWANA.

Widzimy spory wzrost liczby aktywnie trenujących zawodników, w tym dzieci i młodzieży nie tylko z okolicznych szkół, lecz również spoza dzielnicy Włochy. Obecnie to ponad 300 zawodników! Klub posiada brązowy certyfikat PZPN, a być może niebawem będzie mógł pochwalić się srebrną wersją tego poświadczenia. Potwierdza to wysoką jakość świadczonych usług sportowo-szkoleniowych. Dwóch zawodników sekcji podnoszenia ciężarów jest obecnie członkami kadry narodowej i niejednokrotnie zajmowali oni wysokie miejsca na międzynarodowych zawodach.

Największym sukcesem, jakim w tej chwili może pochwalić się klub RKS „Okęcie”, jest wyczekiwane od lat wielkie otwarcie boiska bocznego! W rozmowie z redakcją Prezes Zarządu Stanisław Gajlewicz przyznaje: *Nowe, naturalne boisko to przede wszystkim najlepsze i najzdrowsze warunki do trenowania piłki nożnej, z którego korzyść będą nasi zawodnicy, a zwiększenie bazy treningowej na pewno przełoży się na liczbę trenujących osób.* Dodatkowo naturalne podłoże, dzięki swojej sprężystości, lepiej oddziałuje na stawy szczególnie młodych piłkarzy. Boiska trawiaste są mniej kontuzjogenne, ale przede wszystkim pozwalają na lepsze czucie piłki. Widać jak na dłoni, że wszystko to daje duży potencjał do zwiększenia efektywności trenujących w klubie zawodników.



Fot. redakcja

JAK DO TEGO DOSZŁO?

Jeszcze kilka lat temu boisko boczne przy ul. Radarowej 1 to była mieszanka piachu, miału, kęp trawy. Jednak w jakimś stopniu nadawało się do trenowania. Sytuacja pogorszyła się w 2021 r., kiedy to po intensywnej ulewie i całkowitym zalaniu pojawiły się placki zgniłej roślinności, nierówności – przestało to być miejsce do trenowania piłki nożnej. *Zdając sobie sprawę z konieczności poprawy infrastruktury sportowej w RKS Okęcie, nowy zarząd postawił na poszukiwanie środków finansowych z wszelkich dostępnych źródeł. W wyniku tej pracy dotarliśmy do Narodowego Instytutu Wolności i w 2021 r. złożyliśmy wniosek o dofinansowanie remontu boiska. W 2022 r. nasz wniosek przeszedł pozytywną weryfikację i został skierowany do realizacji. Pomocą służył również pan minister Piotr*

Mazurek, za co serdecznie dziękuję – dodaje Gajlewicz.

Pozyskanie środków finansowych to jeszcze nie wszystko. Kiedy klub zebrał oferty od potencjalnych wykonawców boiska, okazało się, że koszty są wyższe niż otrzymane środki. Jednak i ten problem został rozwiązany. Dzięki wiedzy i doświadczeniu, a przede wszystkim odpowiedniej koordynacji prac związanej z podziałem zlecenia na dwie części, finalnie udało się uzyskać oszczędność wynoszącą 100 tys. zł! Prace rozpoczęły się pod koniec wakacji w 2022 r., a zakończyły późną jesienią. *Żeby uzmysłowić skalę inwestycji dodam, że dokupiliśmy 1400 t ziemi, która przekłada się na 80 ciężarówek – komentuje prezes RKS Okęcie.*

Wojciech Ilczuk

STAWY CIETRZEWIA I GLINIANKA KRAŃCOWA

PIĘKNIE ZAGOSPODAROWANY TEREN SPACEROWY WOKÓŁ ZBIORNIKÓW PRZYCIĄGA WIELU MIESZKAŃCÓW STARYCH WŁOCH.

Park ze Stawami Cietrzewia ma powierzchnię ogólną 8,08 ha, z czego 4,16 ha przypada na zbiornik złożony z dwóch dawnych glinianek: Krańcowej i Cietrzewia. Obiekt znajduje się w rejonie osiedla Stare Włochy, między ulicami: Cietrzewia, Zbocze, Krańcowej, Zosi, Pana Tadeusza, Wylot, Dukatowej, Karatowej, Płomyka i Tomnickiej.

Zgodnie z ustaleniami w ramach „Programu Ochrony Środowiska dla m.st. Warszawy na lata 2009–2012 z uwzględnieniem

perspektywy do 2016 r.” stawy położone są na wysoczyźnie i zasilane są stale wodami podziemnymi. Glinianki są bezodpływowe. Średnia głębokość stawów wynosi 4,1 m, a łączna powierzchnia lustra wody 4,16 ha.

W 1842 r. we Włochach powstała pierwsza cegielnia, która wykorzystywała miejscowe pokłady gliny. Od tego czasu notuje się rozwój tej gałęzi przemysłu w okolicach. Głównym jego inicjatorem na tym terenie był Andrzej Koelichen (1791–1861), właściciel majątku włochowskiego.

Materiał do produkcji cegieł pozyskiwano z różnych miejsc, które zmieniano po wyczerpaniu surowca, a w powstałych wyrobiskach ilów zaczęła gromadzić się woda. W ten sposób powstały stawy Koziorożca, Cietrzewia czy Glinianki Żałuskie. Po zaprzestaniu wydobywania gliny teren ten był wykorzystywany do przechowywania lodu w okresie letnim, jako tzw. lodownia. Po zaprzestaniu eksploatacji obiekt został zalany wodą i otrzymał dzisiejszy wygląd.

DOKOŃCZENIE: STR. 8



Stawy nie były zagospodarowane i stanowiły ostoję dzikiej przyrody o charakterze wodnym, mimo wykorzystywania ich do odprowadzania ścieków z pobliskiej zajezdni autobusowej. Starsi mieszkańcy pamiętają także dawne nazwy glinianek: „Ocean” (obecnie główna część Glinianki Cietrzewia), „Szkolny” (wysunięty najdalej na północ), łączący się z „Oceanem” od strony ul. Cietrzewia (nazwę zawdzięcza pobliskiej Szkole Podstawowej nr 94 im. I Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego), „Balijska” (północna zatoka Glinianki Krańcowej) oraz „Karpiówka” – najmniejszy ze zbiorników stanowiących obecnie część Glinianki Krańcowej. Warto przy tym wspomnieć, że „Karpiówka” – siedlisko okoni, linów, karasi i szczupaków – jest łowiskiem, na którym wędkarze zobowiązani są wypuścić złowione ryby z powrotem do wody.

Teren glinianek Cietrzewia początkowo obejmował trzy zbiorniki. W 1994 r. rozpoczęto jego porządkowanie. Dwa mniejsze stawy połączono w jeden, zmodernizowano linię brzegową, wyrównano teren, wokół założono trawniki oraz wykonano alejki z płyt betonowych. W 1996 r. w przewężeniu stawu wybudowano kładkę dla pieszych. Jest to jeden z większych terenów zieleni na obszarze dzielnicy Włochy.

Obiekt zmodernizowano w 2011 r. dzięki środkom z Gminnego Funduszu Ochrony Śro-

dowiska i Gospodarki Wodnej m.st. Warszawy. Umocniono wtedy linię brzegową, wykonano nowe ścieżki dla pieszych, pomosty dla wędkarzy, postawiono nowe ławki parkowe, zainstalowano trzy fontanny – aeratory. Na terenie parku wykonano nowe, liczne nasadzenia drzew, krzewów, bylin i roślin wodnych oraz założono lub zrehabilitowano większość trawników. Odpocząć można na jednej z wielu ławeczek, licznie rozstawionych wokół stawu. W parku od strony ul. Zbocze, przy skrzyżowaniu z ul. Pana Tadeusza, zlokalizowano plac zabaw dla dzieci ze zjeżdżalnią, huśtawkami, karuzelą i piaskownicami (w tym jedną zadaszoną, dla ochrony najmłodszych przed słońcem). Obiekt ten podzielony jest na dwie części, a jedna z nich jest przeznaczona tylko dla dzieci młodszych. W pobliżu znajduje się ogólnodostępna toaleta publiczna, czynna od wiosny do późnej jesieni, w której przygotowano ustęp dostosowany dla osób niepełnosprawnych i pomieszczenie do przewijania niemowląt. U wylotu ul. Tomnickiej utworzono dla młodzieży i osób dorosłych plac rekreacyjno-sportowy, który służy ogólnemu rozwojowi kondycji fizycznej mieszkańców. Zaprzestano spuszczać nieczystości. W soboty w lipcu i sierpniu br. nad Stawami Cietrzewia odbywały się projekcje kina letniego.

WALORY PRZYRODNICZE

Zgodnie z badaniem z 2004 r. na terenie zbiorników wodnych i w ich okolicach stwierdzono występowanie następujących gatunków ptaków: łyska zwyczajna, czernica i kaczka krzyżówka. Ponadto stwierdzono także obecność mewy pospolitej i mewy śmieszki, a także przedstawicieli gatunków: łabędź niemy, kawka, mazurek, sikorka bogata, sikorka modraszka, szpak zwyczajny, trzcinia zwyczajna, trzcinniczek zwyczajny i wróbel zwyczajny. Wśród płazów zaobserwowano obecność przedstawicieli następujących gatunków: ropucha szara, żaba trawna i żaba wodna. Na terenie stawów występuje również roślinność wodna: trzcina zwyczajna, oczeret jeziorny, pałka szerokolistna, rogatek i moczarka kanadyjska.

Stawami opiekuje się Urząd Dzielnicy Włochy. Stawy nie były zarybione. Dodatkowo rabunkowa gospodarka wędkarska spowodowała deficyt dużych osobników szczupaków i okoni, które jeszcze kilkanaście lat temu bez problemu można było złowić. Mimo to miejscowych wędkarzy nie brakuje. Na zbiorniku Karpiówka w dalszym ciągu mamy szansę na ładnego okonia, lina i karasia, często w wabik potrafi uderzyć wymiarowy, jednak nienależący do okazów szczupak. Ocean to poligon kleniowych spinningistów, karparzy i spławikowych szczupakowców. O ile szczupaka na żywca niejednemu wędkarzowi udało się skusić, o tyle z kleniami tak łatwo już nie jest. Te cwane ryby grupujące się pośrodku stawu są naprawdę trudne do złowienia.

Sytuacja populacji dużych ryb ma szansę ulec zmianie, ponieważ Stowarzyszenie Wędkarskie „Stawy Cietrzewia” podpisało umowę z urzędem dzielnicy na nieodpłatną dzierżawę stawów. Jak informuje Wydział Ochrony Środowiska urzędu, zarybienia stawów Cietrzewia będzie się zajmować wspomniane Stowarzyszenie. Wędkarzy obowiązują zasady zgodne z ustawą o rybactwie śródlądowym oraz okresy i wymiary ochronne ryb.

Adam Kulikowski



NASZE WŁOCHY
STOWARZYSZENIE

Wydawca: naszewlochy@gmail.com Stowarzyszenie Nasze Włochy, ul. Krańcowa 45/6, 02-493 Warszawa. **Wydano:** sierpień 2023 r. w Warszawie.

Projekt graficzny, skład komputerowy i druk: Drukarnia i Studio Graficzne M9.

Redaktor naczelny: Grzegorz Rejowski. **Kontakt z redakcją:** redakcja.gloswlochowski@gmail.com



StowarzyszenieNaszeWlochy



nasze_wlochy



StowarzyszenieNaszeWlochy



NaszeWlochy