

Bagieński, Włodzimierz

Z historii Grójeckiej Kolei Wąskotorowej 1898-1998

Rocznik Mazowiecki 12, 227-236

2000

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych oraz w kolekcji mazowieckich czasopism regionalnych mazowsze.hist.pl.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Włodzimierz Bagieński

Z historii Grójeckiej Kolei Wąskotorowej 1898–1998

Do 1914 r. w Królestwie Polskim wydano zezwolenia na budowę tylko kilku kolejek dojazdowych w pobliżu Łodzi i Warszawy¹. Projekty nowych linii wymagały pozytywnej opinii warszawskiego generał-gubernatora i władz warszawskiego okręgu wojskowego. Następnie składano je w ministerstwie komunikacji w Petersburgu. Konsultacje przeprowadzano z ministerstwami wojny i skarbu. Dlatego materiałów archiwalnych dotyczących wydawania koncesji należałoby poszukiwać w archiwach rosyjskich.

Jedyna dotychczas opublikowana praca naukowa związana z omawianym przez nas tematem, to artykuł Jerzego Brauna *Powstanie i funkcjonowanie sieci warszawskich kolejek dojazdowych na przełomie XIX i XX wieku*². Podstawę źródłową tego tekstu stanowiły nie archiwalia, lecz drukowane sprawozdania towarzystw eksploatujących poszczególne linie, zachowane niekompletnie w zbiorach Biblioteki Uniwersytetu Warszawskiego (wykorzystane w całości) m.in.: Sprawozdania Towarzystwa Akcyjnego Drogi Żelaznej Podjazdowej Grójeckiej za lata 1902–1904, 1906, 1910 i Sprawozdanie Towarzystwa Akcyjnego Warszawskich Dróg Żelaznych Podjazdowych za 1912 r. Ponadto autor opracowania korzystał z periodyków warszawskich.

Dużo materiału faktograficznego zawierają opublikowane w 1972 r. przez Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej wspomnienia Symeona Surgiewicza *Warszawskie ciuchcie*. Surgiewicz jako maszynista parowozu jeździł w latach 1927–1928 na Kolei Grójeckiej, następnie do 1944 r. na Kolei Jabłonna–Karczew, po wojnie był naczelnikiem zarządu tej Kolei, a następnie wicedyrektorem wszystkich warszawskich kolejek (po połączeniu w jedną instytucję). Książka ta — ze względu na swój charakter — nie posiada przypisów, bibliografii, czy wstępu omawiającego wykorzystane i nie zachowane źródła. Obniża to jej wartość poznawczą. Była wielokrotnie wykorzystywana w opracowaniach omawiających m.in. historię kolei grójeckiej: Andrzeja Zygmunta

¹ M. Krzysica, *Rola czynników wojskowo-politycznych w budowie kolei żelaznych w Królestwie Polskim*, [w:] *Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie Polskim (1840–1914)*, Warszawa 1970, s. 14.

² „Rocznik Mazowiecki”, t. V, 1974.

Roli Stężyckiego³, Napoleona Kosińskiego⁴, czy Jerzego Golańskiego⁵. Także broszura napisana przez kolejarza Bogdana Pokropińskiego *Kolej Grójecka 1898-1998*, Warszawa 1998, pozbawiona jest odniesień do źródeł i opracowań.

Każda linia kolejowa posiadała księgę hipoteczną. Do końca lat czterdziestych przechowywano je w Sądzie Okręgowym — Wydział Hipoteczny Ziemski w Warszawie. Księga „Grunty Towarzystwa Grójeckiej Drogi Podjazdowej” znajduje się od 1989 r. w zasobie Oddziału APW w Górze Kalwarii⁶, gdzie trafiła z byłego Państwowego Biura Notarialnego w Grójcu. Początkowo założono ją tylko dla jednej stacji kolejowej, we wsi Baniocha położonej w połowie drogi między Piasecznem a Górą Kalwarią, w 1900 r. W dziale II (w którym wymieniano właściciela) wpisano posiadacza dóbr ziemskich, od których odłączono grunty pod stację i torowiska. W 1904 r. wpis ten anulowano przez skreślenie i wpisano nową nazwę hipoteczną. Odtąd prowadzono księgę dla całej linii, niezależnie od tego, że biegła przez tereny więcej niż jednego powiatu (w tym wypadku warszawskiego i grójeckiego).

W dziale I księgi wieczystej znajdują się zapisy dotyczące odłączeń na rzecz Towarzystwa Akcyjnego gruntów należących dotychczas do różnych dóbr, osad i wsi. Jak wiadomo dobra ziemskie i grunty wydzielone z dóbr miały obowiązkowo założone księgi hipoteczne. I właśnie w tych księgach znajdują się akty kupna-sprzedaży i plany gruntów (są to współczesne kopie), sporządzonych dla celów wywłaszczeniowych przez mierniczych. Załączano też światłokopie planów technicznych, wykonanych przez inżynierów lub techników komunikacji przed 1914 r. W zbiorze dokumentów przy omawianej księdze wieczystej są plany i wypisy aktów notarialnych tylko nieruchomości, które nie posiadały założonych własnych ksiąg wieczystych. Dotyczy to przede wszystkim gruntów miejskich i włościańskich. Dla tych ostatnich, aktem własności była tabela likwidacyjna wsi, jeszcze z lat 60. XIX w., przechowywana wówczas przez wójta gminy.

Wśród załączonych dokumentów są nie tylko pierwsze wypisy aktów notarialnych i plany, ale także odpisy protokołów z zebrań akcjonariuszy, statut Towarzystwa eksploatującego linię, gazety z ogłoszeniami, odpis poświadczony z Rejestru Handlowego Sądu Okręgowego i tytuły wykonawcze sądów. Ostatni wpis w księdze pochodzi z 1941 r. Zamknięto ją z końcem 1946 r., w tym samym czasie co księgi majątków ziemskich.

Budowę kolei wąskotorowej nazwanej Grójecką rozpoczęto w marcu 1898 r.⁷ Tory położono po lewej stronie szosy nowoaleksandryjskiej (ul. Puławskiej) od Placu Keksholmskiego (obecnie Unii Lubelskiej) przez Piaseczno do Góry Kalwarii. Stacja końcowa znajdowała się przy obecnej ul. Pijarskiej. Jak doniósł

³ *Grójeckim traktem. Sprawy i ludzie*, Grójec 1992, rozdz. Ciuchcią do Grójca.

⁴ Hasło: *Grójecka Kolej Podjazdowa* [w:] *Słownik wiedzy o Grójeckim*, z. 4, Grójec 1996.

⁵ *Z dziejów Tarczyna*, Tarczyn 1997, rozdz. *Grójecka Kolejka Dojazdowa*.

⁶ W zespole Hipoteka w Grójcu, sygn. 8-G.

⁷ APW, Rząd Gubernialny Warszawski, Wydział Budowlany, Referat XVII, sygn. 83/1895. O budowie drogi żelaznej wąskotorowej od rogatki mokotowskiej do osady Góra Kalwaria i miasta Grójca.



Stacja Piaseczno w dniu 12 XI 1918 r. Uzbrojeni członkowie Straży Ogniowej wśród gawiedzi, po odstawieniu rozbrojonych żandarmów niemieckich do wagonu, którym przewiezieni zostali do Warszawy

warszawski tygodnik „Gazeta Świąteczna”⁸, pociągi zaczęły kursować do Góry 11 V 1899 r. Pierwotnie zamierzano poprowadzić kolej do Góry Kalwarii od linii Wilanów-Piaseczno, ze Skolimowa, do styku z szosą nowoaleksandryjską na wysokości wsi Wypęk i dalej wzdłuż tej arterii komunikacyjnej⁹. Realizacji do-czekał się tylko końcowy odcinek projektu, bowiem linię poprowadzono z Pia-sieczna.

Budowę kolei do Góry Kalwarii prowadziło Towarzystwo Budowy i Eksploata-cji Wąskotorowej Drogi Żelaznej Warszawa — Góra Kalwaria — Grójec z udziałami¹⁰. W zbiorze dokumentów przy księdze wieczystej Towarzystwa zachowały się plany gruntów wywłaszczonych na terenie osady Piaseczno, przy obecnej ul. Puławskiej z 1899 r. i wzdłuż ul. 17 Stycznia (dawnej Kolejo-wej) z 1898 r. oraz na terenie wsi Wola Piasecka (przyłączonej do miasta Piasecz-na w 1916 r.), plan stacji Piaseczno z 1900 r., zlokalizowanej poza zabudową osady i torów od ul. Puławskiej do ul. Czajewicza oraz wzdłuż ul. Sienkiewicza

⁸ Nr 960, 16/28 V 1899, s. 3.

⁹ APW, Rząd Gubernialny Warszawski, Wydział Budowlany, Referat XVII, sygn. 143/1887. O budowie drogi konno-żelaznej od rogatki belwederskiej do „Promenady”, a następnie do Wilanowa, Jeziorny, osady Góra Kalwaria i miasta Grójca.

¹⁰ APW-Góra Kalwaria, Hipoteka w Grójcu, sygn. 8-G, k. 14.

z 1901 r.¹¹ Ponadto zachował się plan gruntów nabytych od mieszkańców Piaseczna pod budowę drogi żelaznej wąskotorowej (przy cmentarzu) z 1899 r., między obecną ul. Czajewicza a Rondem Solidarności¹². Od Piaseczna poprowadzono odnogę do cegielni w Gołkowie. Przedłużenie do Grójca zrealizowano po ponad 10 latach.

W 1901 r. w miejsce Towarzystwa udziałowców powstało Towarzystwo Akcyjne Grójeckiej Drogi Podjazdowej (Dojazdowej). Statut zaaprobowany został przez cara 4 VI 1901 r.¹³ Obowiązki związane z jego założeniem przyjął na siebie założyciel ks. Stefan Lubomirski. Towarzystwo nabyło od hr. Tomasza Zamoyckiego linię Warszawa — Góra Kalwaria, od Towarzystwa Wilanowskiej Drogi Konno-Żelaznej linię od Belwederu w Warszawie do wsi Wilanów, od H. Husa i J. Rodysa linię z Wilanowa do Piaseczna. Nowo powstała spółka otrzymała zgodę na budowę linii z Piaseczna do cukrowni Czersk pod Jasieńcem z bocznica do Grójca, odnogi łączącej stację Mokotów ze stacją Warszawa, Warszawsko-Wiedeńskiej Drogi Żelaznej oraz bocznic do cegielni: Dąbrówka, Łubna, Baniocha i Pólko. Na wszystkich liniach wprowadzono trakcję parową. Od pierwszego rozjazdu za Piasecznem w kierunku Góry Kalwarii — w Żabieńcu zbudowano prywatną odnogę do cegielni Pólko pod Chylicami¹⁴.

Na łamach prasy podkreślano wygodę kolei w porównaniu z środkami transportu, z których wcześniej korzystano: „Za 25 kopiejek każdy może sobie, osłonięty od wiatru, deszczu i śniegu, w przeciągu 45 minut zjechać (z Piaseczna) do Warszawy, albo do Góry Kalwarii. Dawniej, kto nie miał własnej furmanki, to musiał jeździć żydowską furą, gdzie nieraz albo złodzieje wykradli mu pieniądze, albo robactwo go oblaźło”¹⁵.

Koleją do Góry Kalwarii podróżowali często chasydzi odwiedzający cadyka — magieta (od zniekształconego hebrajskiego magid = kaznodzieja) Judę Arie Lejba Altera, a po jego śmierci w 1904 r. jego syna — Abrahama Mordechaję Altera. Dlatego Żydzi nazywali kolej „rebbe kolejkę”¹⁶.

Na stacji Piaseczno miał stałą siedzibę podoficer żandarmerii¹⁷.

W 1911 r. powstało Towarzystwo Akcyjne Warszawskich Dróg Żelaznych Podjazdowych (Dojazdowych) z udziałem kapitału belgijskiego. Otrzymało statut zatwierdzony 20 VI. W jednej spółce połączono trzy Towarzystwa Akcyjne: Grójeckie, Jabłonowskie i Wilanowskie.

¹¹ Ibidem, Zbiór dokumentów nr 12, 15, 16 i 19.

¹² APW-Góra Kalwaria, Rozsyp Hipoteki Warszawskiej, brak sygn. Prawdopodobnie księga wieczysta Piaseczno, nr hip. 115.

¹³ *Ustaw Obščestva Groeckogo Podezdnogo Puti*, S. Peterburg 1901.

¹⁴ APW, Rząd Gubernialny Warszawski, Wydział Budowlany, Referat XVII, sygn. 82/1899. O zgodzie na budowę drogi żelaznej wąskotorowej od cegielni Pólko do szosy Nowoaleksandryjskiej w powiecie warszawskim; APW — Góra Kalwaria, Rozsyp Hipoteki Warszawskiej, brak sygn. Plan z 1906 r. gruntów wykupionych od włościan wsi Siedlisko (dziś Siedliska), na których usytuowano przystanek Siedliska-Żabieniec.

¹⁵ „Gazeta Świąteczna”, nr 988, 28 XI/10 XII 1899, s. 3.

¹⁶ E. Bergman, *Góra Kalwaria-Ger* [w:] *Przegląd Dokumentacji Zabytków*, z. 2, Warszawa 1990, s. 35.

¹⁷ APW-Góra Kalwaria, Akta miasta Piaseczna, sygn. 783, k. 8. Pismo z 1904 r.

Budowę odcinka z Gołkowa do Grójca i dalej do cukrowni Czersk dokończono przed wybuchem I wojny światowej. Wzniesiono murowane budynki stacyjne wg projektów architekta Konstantego Sylwina Jakimowicza (1879-1960)¹⁸.

Plan gruntów „mających się zwolnić spod pożyczki Towarzystwa Kredytowego Ziemińskiego zajętych pod budowę linii Piaseczno-Czersk z dóbr Jasieniec” sporządzony został w 1912 r.¹⁹

Na podstawie zapisów w księdze hipotecznej, ustalenie dat budowy poszczególnych odcinków linii nie jest możliwe. Regulacje prawne następowały nierzadko wiele lat po otwarciu trasy kolei. Przykładem może być „Osada Katanówka powiatu grójeckiego”, nieruchomości hipoteczna wydzielona z majątku „Starostwo Grójec”. Znajdowała się we wsi Kępina pod Grójcem, w sąsiedztwie miejsca, gdzie linia kolejowa przecina szosę Warszawa — Grójec — Radom. Akt notarialny kupna ziemi przez Towarzystwo Akcyjne Warszawskich Dróg Żelaznych od osób prywatnych spisano dopiero w 1927 r., w oparciu o plan z 1925 r. W dokumencie znalazł się zapis: „Strony oświadczają, że powyższa działka ziemi znajduje się w faktycznym posiadaniu Towarzystwa od 1914 r.”²⁰

Podczas działań wojennych kolej przedłużono do Mogielnicy w 1917 r., do Brzostowca w 1920 r.; do Nowego Miasta nad Pilicą w powiecie rawskim w 1924 r. W końcu XIX w. Nowe Miasto w ówczesnej guberni piotrkowskiej planowano połączyć drogą żelazną poprzez Rawę, stolicę powiatu, z Koluszkami, gdzie kolej warszawsko-wiedeńska łączyła się z łódzką. Zamierzenie to nie doczekało się realizacji²¹. W 1925 r. Kasa Przewoźnictwa Pracowników Towarzystwa Akcyjnego Warszawskich Dróg Żelaznych Dojazdowych (w 1929 r. znajdowała się w likwidacji) nabyła grunty w Nowym Mieście z dóbr „Bielnik B”²².

W 1919 r. formalnie odłączono grunty na rzecz Towarzystwa Akcyjnego z dóbr²³: Kopana, Szczaki, Kobylin (wg planów z 1911 i 1912 r.), Kozietyły, Leśnowola (Lesznowola)²⁴. W następnym roku wydzielono grunty z dóbr Wodziczna (plan sporządzony w 1919 r.)²⁵. W 1922 r. oddzielono grunty z dóbr Kośnin (Kośmin), a w 1927 r. 4 działki z „Józefina”. Nabyto je od włościan wsi Pawłowice pod Tarczynem należących do „Towarzystwa Józefin” (plany z 1911 i 1921 r.)²⁶. W 1938 r. odłączono działkę z dóbr Ślepa Wola (Ślepowola).

¹⁸ M. Kuhnke, *Zapomniane stacje*, „Spotkania z Zabytkami”, nr 4/1996, s. 22-25. Autorka podaje niewłaściwą datę budowy gmachu stacji Piaseczno ok. 1925 r.

¹⁹ APW-Góra Kalwaria, Hipoteka w Grójcu, księga wieczysta „Dobra Jasieniec”, sygn. 52-J, zbiór dokumentów nr 4 i 6.

²⁰ Ibidem, sygn. 100-K, księga umów s. 7 i zbiór dokumentów nr 5.

²¹ „Gazeta Świąteczna”, Warszawa 30 VII/11 VIII 1895, nr 762.

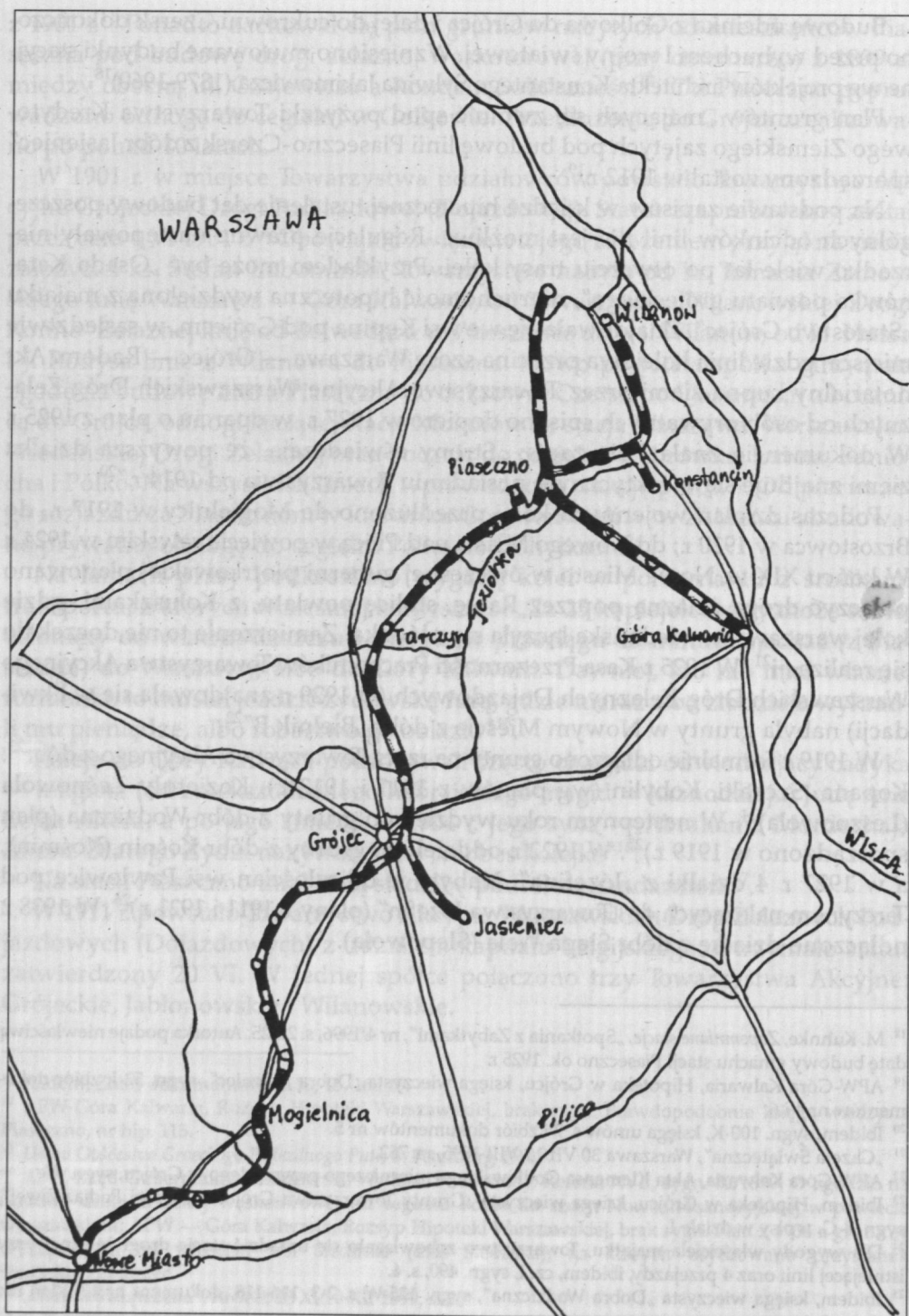
²² APW-Góra Kalwaria, Akta Klemensa Godlewskiego mierniczego przysięgłego w Grójcu, sygn. 76.

²³ Ibidem, Hipoteka w Grójcu, księga wieczysta „Grunty Towarzystwa Grójeckiej Drogi Podjazdowej”, sygn. 8-G, wpis w dziale I.

²⁴ Dla wygody właściciela majątku, Towarzystwo zobowiązało się urządzić stację drogi żelaznej przy istniejącej linii oraz 4 przejazdy, ibidem, cz. I, sygn. 490, s. 4.

²⁵ Ibidem, księga wieczysta „Dobra Wodziczna”, sygn. 125-W, s. 2-3, 116-118, dokument nr 13. Plan nie zachował się.

²⁶ Ibidem, księga wieczysta „Towarzystwo Józefin”, brak sygn. Zachował się tylko zbiór dokumentów,



Trasy Grójeckiej Kolei Wąskotorowej — istniejąca i zlikwidowane

Plan gruntów zajętych pod torowisko i stację Stryków-Świdno pochodzi z 1922 r.²⁷ Widnieją na nim podpisy 2 inżynierów: dyrektora Dróg i naczelnika Biura Technicznego. Podobny plan z 1928 r. gruntów majątku Mała Wieś, zajętych pod stację o tej samej nazwie i torowisko, zachował się w aktach mierniczego²⁸.

W 1935 r. połączono Kolej Wilanowską z Grójecką w obrębie miasta Piaseczna²⁹, usuwając torowiska z ulicy Chyliczkowskiej, przy której znajdowała się stacja końcowa. W ten sposób powstał nowy przystanek Iwiczna (późniejsze Piaseczno Przemysłowe). Już w 1901 r. planowano połączenie obu linii w granicach osady Piaseczno przy drodze Królewskiej (dziś ul. Królewskie Lipy — przecznica do ul. Chyliczkowskiej) i przy przytułku (u zbiegu ulic Młynarskiej i Warszawskiej; zniszczonego w 1914 r.) do szosy nowoaleksandryjskiej (puławskiej), zgodnie z postanowieniem zebrania osady piaseczyńskiej 8 IV 1901 r.³⁰ Przełożono szyny na całej długości Kolei Wilanowskiej, poszerzając rozstaw z 800 na 1000 mm, jaki od początku swego istnienia posiadała Kolej Grójecka³¹.

W 1934 r. przez Piaseczno przeprowadzono linię normalnotorową z Warszawy do Radomia. Dlatego w 1935 r. Komitet Rozbudowy Miasta i Rada Miejska Piaseczna, w dniu 17 VI uchwaliły projekt bocznicy Kolei Wilanowskiej (opisanej powyżej) oraz stacji przeladunkowej i warsztatów reperacyjnych Warszawskich Kolei Dojazdowych. Planowano zlokalizować je między ulicami Fabryczną a Kościelną (dziś Jana Pawła II) przy torze Warszawa — Radom. Na wniosek Zarządu Towarzystwa Akcyjnego ostatecznie usytuowano je przy dworcu PKP³².

W 1937 r. nową, początkową stację Kolei Grójeckiej przeniesiono w Warszawie z okolic Placu Unii Lubelskiej do Szop Polskich, stąd jej nowa nazwa — Szopy. Władze miasta Warszawy wydzieliły własną posesję zamienną. Określenie „Dworzec Południowy” wprowadzono podczas okupacji niemieckiej³³.

Otwarcie ruchu motorowego na Kolei Grójeckiej odbyło się 25 V 1937 r. W uroczystości wzięli udział m.in. podsekretarz stanu w ministerstwie komunikacji inż. J. Piasecki i poseł belgijski w Warszawie A. Paternotte de la Vaille. Zarząd Warszawskich Kolei Dojazdowych wprowadził do ruchu 7 nowych zespołów motorowych, składających się z jednego wozu motorowego i 1-2 przyczepek. Łącznie z kursującymi od 2 lat dwoma wagonami stanowiło to 9 motorowych jednostek pociągowych. Wagony motorowe miały po 50 miejsc siedzących i 34 miejsca stojące. Kursowały z prędkością do 50 km/godz³⁴. Wyprodukowała je

dokumenty nr 25 i 28.

²⁷ Ibidem, księga wieczysta „Dobra Świdno”, sygn. 101-S. Zbiór dokumentów nr 122.

²⁸ Ibidem, Akta Klemensa Godlewskiego mierniczego przysięgłego w Grójcu, sygn. 29.

²⁹ Plan gruntów (dla celów wywłaszczeniowych) bocznicy kolejowej łączącej linię Grójecką z Wilanowską w Piasecznie z 1941 r. (kopia planu z 1935 r.). APW-Góra Kalwaria, Akta geodezyjne sprzed 1952 r., sygn. 1444.

³⁰ Ibidem, Akta miasta Piaseczna, sygn. 903, k. 1.

³¹ T. W. Świątek, *Dzieje Kolejki Wilanowskiej*, „UK Raport”, Konstancin-Jeziorna, nr 45, I 1998, s. 6.

³² APW-Góra Kalwaria, Akta miasta Piaseczna, sygn. 2939, k. 24 i plan.

³³ Dworzec Północny znajdował się koło Cytadeli. Linia normalnotorowa łączyła ją przez Łomianki i Palmiry z Modlinem.

³⁴ „Gazeta Polska”, Warszawa, nr 120, 2 V 1937, s. 9; nr 144, 26 V 1937, s. 8.

Fabryka Towarzystwa Lilpopa, Raua i Loewensteina w Warszawie. Ostatni z nich wycofano z eksploatacji w 1982 r.

W grudniu 1931 r. zatwierdzony został statut Towarzystwa Warszawskich Kolei Dojazdowych SA, na skutek postanowienia ministrów przemysłu i handlu oraz skarbu. Celem spółki była m.in. eksploatacja wąskotorowych kolei dojazdowych: a) od dawnej granicy m.st. Warszawy przy byłej rogatce piotrogrodzkiej do Jabłonny z odnogami, b) od dawnej granicy m. st. Warszawy przy byłej rogatce moskiewskiej przez Otwock do Karczewa z odnogami, c) z Warszawy przez Piaseczno do Góry Kalwarii z odnogami, d) z Warszawy przez Wilanów do Piaseczna z odnogami, e) z Piaseczna do Jasiieńca (cukrownia Czersk) z odnogą do Grójca, f) od stacji Warszawa kolei wymienionych pod pkt. c) i d) do stacji Warszawa Główna PKP³⁵.

Walne zwyczajne zgromadzenia akcjonariuszy Towarzystwa Warszawskich Kolei Dojazdowych SA odbywano, w oparciu o Kodeks Handlowy z 27 VI 1934 r., corocznie w grudniu. Protokoły spisywał notariusz Stefan Zaborowski³⁶. Wśród obecnych na zebraniach największą ilość akcji — 550 posiadał Leo Bernstein z Warszawy. Podczas zgromadzeń zatwierdzano budżet na następny rok. Znaczne dochody przynosił ruch autobusowy szosowy w komunikacji mieszanej autobusowo-kolejowej. Linie autobusowe z Warki i Mniszewa do Góry Kalwarii były eksploatowane przez koncesjonariuszy prywatnych na zasadzie umów zawartych z Zarządem Towarzystwa.

Częstotliwość kursowania kolejek była bardzo ograniczona, ponieważ pociągi kursowały tylko po jednym torze z licznymi mijankami. Pisano, że często w połowie drogi między Piasecznem i Warszawą pociąg osobowy stoi kilkanaście minut, żeby przepuścić pociąg towarowy z przeciwnej strony. Dlatego na pokonanie 17 km potrzeba było 45 minut i więcej. Konkurencja autobusów mogłaby być mniejsza, gdyby kolej przyspieszyła bieg pociągów, unormowała rozkład jazdy i bardziej dbała o czystość w wagonach³⁷.

Od początku 1943 r. zmieniono nazwy kolei; grójecka i wilanowska nosiły odtąd nazwę Warszawskie Koleje Zachodnie (Warschauer Eisenbahnen West A. G.). W latach 1943 (21 I) – 1944 (30 VI) wydawano „Dziennik Służbowy Warszawskich Kolei Zachodnich i Wschodnich”. W sumie ukazały się 22 numery periodyku, drukowanego w języku polskim i niemieckim³⁸. Drukowano zarządzenia, taryfy biletowe, komunikaty Zarządu o awansach, jubileuszach, zwolnieniach i zgonach pracowników.

³⁵ APW-Góra Kalwaria, Hipoteka w Grójcu, księga wieczysta „Grunty Towarzystwa Grójeckiej Drogi Podjazdowej”, sygn. 8-G. Zbiór dokumentów nr 40. Odpis z Rejestru Handlowego Sądu Okręgowego w Warszawie.

³⁶ APW, Kancelaria notariusza Stefana Zaborowskiego w Warszawie, 1934 rep. 2455, 1935 rep. 2298, 1936 rep. 2474.

³⁷ „Echo Piaseczna i okolic”, nr 3, 16 X 1932, s. 4.

³⁸ S. Surgiewicz, *Warszawskie ciuchcie*, Warszawa 1972, s. 91-103, rozdz. *Dziennik służbowy*.

Nie zachowały się akta własne Towarzystwa Warszawskich Kolei Dojazdowych SA, które eksploatowało linię grójecką, odziedziczone przez Warszawskie Koleje Zachodnie SA. Siedziba dyrekcji tych ostatnich — czasowa, po powstaniu warszawskim — mieściła się w Piasecznie.

W listopadzie i grudniu 1944 r. Dyrekcja Warszawskich Kolei SA zwracała się do Zarządu Miejskiego w Piasecznie o przydzielenie mieszkań swoim pracownikom np. kierownikowi pociągów wysiedlonemu wraz z rodziną z Warszawy, który stracił mieszkanie i całe swoje mienie. Biura Kolei ulokowano w budynku, który obecnie nosi adres Czajewicza 14 oraz na stacji. W połowie grudnia 1944 r. Warschauer Eisenbahnen West stanowiła największy zakład pracy w okręgu Piaseczna. Zatrudniała wówczas 311 pracowników³⁹.

Okupanci wywieźli część taboru do Niemiec. Wagony z napisami: Warszawskie Koleje Dojazdowe ciągnięte przez parowóz kursowały na linii tramwajowej łączącej dwa sąsiednie miasta Essen i Mülheim/Ruhr w Westfalii. Trakcja elektryczna była tam zniszczona, ale tory tramwajowe, których rozstaw musiał być podobny do Kolei Grójeckiej, nadawały się jeszcze do użytku⁴⁰.

Po II wojnie światowej, 16 VI 1945 r. nastąpiło otwarcie Warszawskich Kolei Dojazdowych na całej linii grójeckiej. WKD znajdowały się do 1949 r., tzn. do czasu przejścia przez PKP pod Przymusowym Zarządem Państwowym Ministerstwa Komunikacji.

Przy WKD istniał w latach 40. Kolejowy Klub Sportowy „Ruch-Piaseczno”⁴¹, a w latach 50. Związkowe Koło Sportowe „Kolejarz” w Piasecznie, którego władze podlegały Radzie Głównej Zrzeszenia Sportowego „Kolejarz” w Warszawie.

W 1968 r. zlikwidowano odcinek Kolei Grójeckiej do Jasiieńca (cukrownię zamknięto przed 1939 r.). W 1969 r. zawieszono ruch między stacjami Dworzec Południowy — Warszawa-Dąbrówka. Od 1 VIII 1971 r. został na stałe zawieszony ruch pociągów m.in. na odcinku Warszawa-Dąbrówka — Piaseczno Przemysłowe — Piaseczno Miasto — Góra Kalwaria Wąskotorowa (na podstawie zarządzenia ministra komunikacji z 15 VII 1971 r.)⁴².

W 1976 r. wprowadzono przewóz ładunków w wagonach normalnotorowych na transporterach wąskotorowych (specjalnych wózkach) bez przeładunku bezpośrednio do odbiorcy. Przed stu laty nie dostrzegano takiej możliwości. Ks. Zygmunt Czartoryski pisał „drogi żelazne wąskotorowe wszystkie mają jedną kapitalną wadę (...) nie mają wagonów wspólnych z drogami żelaznymi pierwszorzędnymi, że zatem wszystkie towary, przechodzące z drogi żelaznej wąskotorowej na drogę normalnotorową i odwrotnie, muszą jeszcze raz ładować

³⁹ Odpowiedź burmistrza na pismo starosty na powiat warszawski w Pruszkowie z 6 XII 1944. APW-Góra Kalwaria, Akta miasta Piaseczna, rozsył akt z 1944 r., poza ewidencją.

⁴⁰ W. Charabin, *Ciuchcia w Essen*, „Życie Warszawy” 7 IX 1971.

⁴¹ Zaproszenie na zabawę u sportowców w dniu 15 II 1947 w świetlicy PKP w Piasecznie. Druk w posiadaniu autora.

⁴² Ogłoszenie Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych — Zarząd Kolei Dojazdowych w Warszawie. Druk w posiadaniu autora.

się z jednych wagonów do drugich. Jest to zło konieczne, wynikające z samej ich natury, że są wąskotorowymi⁴³.

Pożegnalny kurs pasażerski na trasie Piaseczno-Miasto — Grójec miał miejsce 28 VI 1991 r. Z dniem 1 IX 1996 r. zawieszono kursowanie pociągów towarowych z Piaseczna do Grójca, Mogielnicy i Nowego Miasta nad Pilicą, do miast, które oddalone są od tras linii normalnotorowych. Przewóz towarów stał się nieopłacalny.

Kolej Grójecką wpisano w 1994 r. do rejestru zabytków województwa radomskiego pod nr 540-A i warszawskiego pod nr 1586-A. Istniejąca linia z Piaseczna do Nowego Miasta nad Pilicą ma długość 72 km. Jest ostatnią linią, jaka pozostała w okolicach Warszawy z sieci kolei, jakie zbudowano na przełomie XIX i XX w.

Obecnie Kolej Grójecka uruchamia pociągi na zamówienie, przede wszystkim grup turystycznych oraz obsługuje imprezy okolicznościowe, bez względu na porę roku.

⁴³ O drogach żelaznych podrzędniejszych i najodpowiedniejszej szerokości toru dróg żelaznych wąskotorowych, wyd. II, Poznań 1895, s. 20-21.