
OD AUTORA

*Wiele cudów ma Warszawa
Lecz największa nasza sława,
To kolejka marecka
Każdy z nas ją dobrze zna.
Od Targówka aż do Marek
Jedzie mały samowarek,
Gdy nastąpi południe
Ujechała wiorsty dwie.*

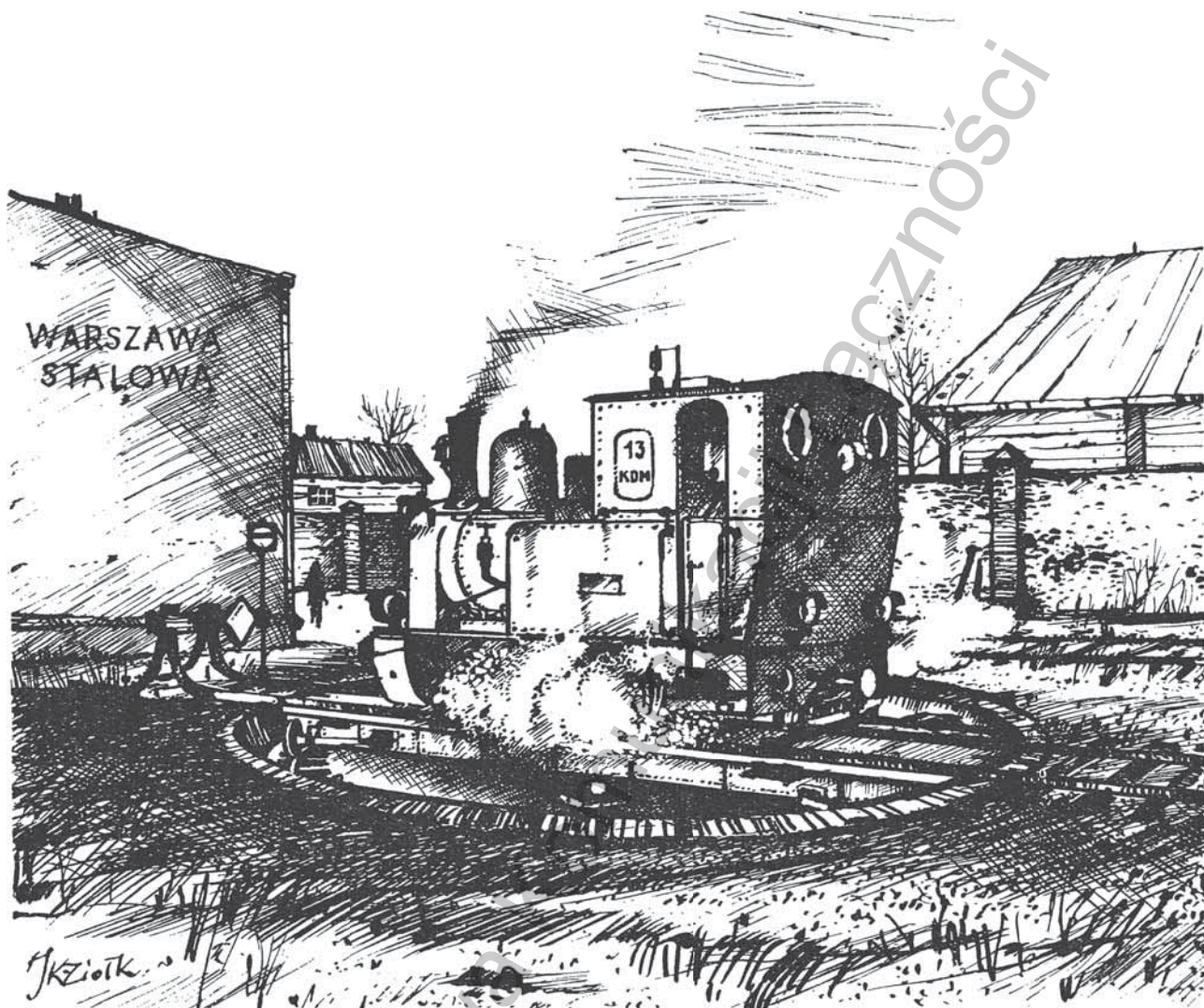
Piosenka o kolejce mareckiej była — w latach dwudziestych i trzydziestych poprzedniego stulecia — bardzo popularna wśród mieszkańców Targówka, Szmulowizny, Bródna, jak również innych dzielnic prawobrzeżnej i lewobrzeżnej Warszawy. Śpiewali ją uliczni pieśniarze, grały podwórkowe kapele, a słyszał ją i znał niemal każdy rodowity warszawiak i mieszkaniec okolic. Czasem zmieniano melodię lub dobierano język ulicznej gwary warszawskiej, jednak treść pozostawała ta sama. Z biegiem lat piosenka ta, jak wiele innych, zesłała w cień zapomnienia, odzywając nieco podczas II wojny światowej, kiedy to warszawskie „ciuchcie” stały się bardzo popularnym środkiem komunikacji

podmiejskiej, dowożąc najpotrzebniejsze artykuły żywnościowe dla nękanego głodem miasta. Z kolejką marecką żyłem się od dziecka, gdyż urodziłem się na Targówku, a dzieciństwo i lata młodzieńcze spędziłem niemal w sąsiedztwie rozwijającej się i pełnej ruchu kolejki.

Wracając do wspomnień: przed oczyma przewijają się obrazy jak w bardzo długim filmie, z różnych lat. Jak daleko mogę sięgnąć pamięcią, jeździłem z rodzicami w letnie ciepłe dni na niedzielny wypoczynek do Pustelnika lub do Strugi. Jaka to wówczas była radość, a ile było interesujących spostrzeżeń, ile wrażeń z takiej wycieczki za miasto.

Przeważnie w taki dzień szło się wcześniej na stację początkową przy ulicy Stalowej, żeby zająć miejsce w podstawionym pociągu, gdyż przed samym odjazdem tłok był dosyć duży.

Stacja Warszawa Stalowa była przeważnie na lato odnowiona, ławki i parkany świeżo pomalowane na kolor zieleni, a koźły oporowe na końcach torów — na biało. Wzdłuż peronu znajdowały się drewniane skrzynki z kwiatami, również pomalowane na zielono.



NAJPIERW OBRACANO GO NA OBROTNICY...

Pasażerowie siedzący w pierwszych wagonach i ci, którzy znajdowali się jeszcze na peronie, z dużym zainteresowaniem obserwowali jak przygotowuje się do drogi mały parowozik.

Najpierw obracano go na obrotnicy, która znajdowała się z boku, przy końcu peronu, następnie ładowano koszami węgiel, czyszczono palenisko, nabierano wodę, starannie smarowano mechanizmy i cylindry. Powaga i dokładność, z jaką kolejarze wykonywali te

czynności, mogłyby służyć za godny przykład wielu ludziom w obecnej dobie.

Wszystkie parowozy kolei mareckiej były zadbane, starannie wyczyszczone i każdy mógłby w dowolnej chwili stanąć na wystawę. Po obrządzeniu parowóz dojeżdżał do składu pociągu stojącego przy peronie, a po sprzęgnięciu konduktorzy rozpinali linkę sygnalizacyjno-alar-mową od gwizdawki parowozu do ostatniego wagonu, co było regulaminowym wymaganiem

przy prowadzeniu pociągów z hamulcem ręcznym. Na sygnał „Oo-djazd”, sapiący i buchający kłębami pary małej parowozik ruszał, ciągnąc 6 do 8 wagonów czteroosiowych (nazywanych tutaj pulmanami), wypełnionych po brzegi pasażerami. Nabierając prędkości, mijał sploty torów i skrzyżowania z koleją normalnotorową, aby wyjechać na niemal prościutki szlak wzdłuż równoległe biegnącej szosy radzymińskiej.

Podczas jazdy przez teren miejski (ulicą Radzymińską) uruchamiano parowy dzwon na parowozie, w celu ostrzegania licznych pieszych, którzy korzystali z wąskiego pasa ulicy Radzymińskiej po stronie toru kolejki. Na wysokości ulicy Trockiej, w pobliżu Białej Karczmy, kończyło się miasto i zaczynał się teren niezabudowany — wtedy wyłączano dzwon.

Małe osiedla wzdłuż trasy kolejki: Zacisze, Drewnica oraz większe: Marki, Pustelnik, Struga, Stupno czy Cmentarz Poległych były oddzielone od siebie znacznymi pustymi przestrzeniami. Dzisiaj, wzdłuż niemal całej trasy widzi się zwartą zabudowę.

Po dojechaniu do Pustelnika II pociąg zatrzymywał się trochę dłużej, gdyż każdy parowóz dobierał wodę potrzebną do przebycia dalszej trasy. Tutaj też mijał się z pociągiem podążającym w kierunku przeciwnym, który również pobierał wodę. Zdarzało się, zwłaszcza zimą, porą lub przy ciężkich warunkach jazdy, że w Pustelniku II parowozy dobierały także węgiel.

Niektórzy pasażerowie opuszczali wagony już w Pustelniku, udając się na pobliskie gliniarki, góry piaskowe lub do odległego lasu; większość jechała jednak do Strugi, gdzie odpoczywano nad pięknym stawem zwanym Wenecją lub w pobliskim lesie, nad rzeczką Czarna Struga.

Przed samą wojną do eksploatacji wprowadzono dwa wagony silnikowe, zwane dumnie „lux-torpedami”, kursujące na trasie Stalowa–Pustelnik II, na zasadach pociągów pospiesznych.

Pamiętam jak latem 1939 roku jechałem takim pociągiem wraz z rodzicami, siedząc z przodu obok kabiny maszynisty, gdzie znajdowała się jedna ławeczka dla pasażera.

Wagony te znalazłem po wielu latach; były eksploatowane na wąskotorowych kolejach gdańskich. Przypomniały mi się czasy jakże już odległego dzieciństwa...

Na kolejce mareckiej był prowadzony także bardzo duży ruch towarowy, zwłaszcza do przewozów cegieł. Do pociągów towarowych najczęściej był używany parowóz nr 17, z lśniącą mosięzną tablicą na kotłaku zbieralnika pary i napisem na niej: „Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce Sp. Akc. Chrzanów N. 173. 1928 r.”.

W okresie II wojny światowej, podczas niemieckiej okupacji, kolejka marecka przeżywała wprost inwazję pasażerów, których głównym celem podróży były wyprawy po żywność. Pamiętam jak podwajano wówczas składy pociągów: na jednym torze stacji Warszawa Stalowa ustawiano skład 10 do 20 dwuosiowych węglarek, na drugim torze — skład osobowy złożony z 7 lub 8 wagonów. Obydwa składy, napelnione pasażerami, łączono w jeden pociąg i wyprawiano go do Radzimina. Tłok był taki, że odważniejsi pasażerowie jechali nawet na dachach wagonów osobowych.

W tych okupacyjnych latach, w tak zatłoczonych pociągach zjawiali się przygodni artyści i muzykanci, śpiewający zakazane wówczas piosenki: „W tę noc wrześniową”, „Siekiera motyka”, czy też „Serce w plecaku”. Występy te były przez pasażerów przyjmowane z aprobatą, co przyczyniało się do powstawania nowych zespołów.

Po wyzwoleniu Pragi, jeszcze podczas walk frontowych na Wiśle, kolejka przystąpiła do pracy, przewożąc potrzebne materiały wojskowe i pasażerów. Po zakończeniu II wojny światowej, w 1945 roku, kolejka zaczęła przewozić ogromne masy pasażerów z podmiejskich osiedli do pracy w odbudowującej się z gruzów Stolicy.

Miałem już wówczas kilkanaście lat i wraz z kolegami urządzaliśmy wyścigi rowerowe z kolejką, jadąc po równoległej do toru szosie radzymińskiej. Wyścigi odbywały się ze zmiennym szczęściem, zależnie z której strony wiał wiatr. Nasze sukcesy powodowały zawiść pasażerów, a znajdowali się wśród nich i tacy, którzy wyrzucali na szosę butelki.

Niektórzy mieszkańcy Marek mieli zwyczaj urządzania „psikusów” kolejce i jej pasażerom, najczęściej oblewania pasażerów wodą, zwłaszcza w „lany poniedziałek” Wielkanocny, kiedy to do tego celu używano nawet strażackiej sikawki.

W latach 1948–1949 przystąpiono do modernizacji kolejki, jednak ograniczono jej zadania tylko do ruchu pasażerskiego. Szybki rozwój motoryzacji sprawił, że kolejka była coraz bardziej zaniebdywana. W latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych ubiegłego stulecia zaczęto ją uważać za przestarzały środek transportu i podjęto decyzję o jej likwidacji. Stało się to po 75 latach istnienia, w 1974 roku. Jej zadania miały przejąć autobusy Państwowej Komunikacji Samochodowej.

Dzisiaj nie ma już śladów po torach, wiele obiektów całkowicie rozebrano podczas poszerzania szosy radzymińskiej, a jedyne dwa ocalałe obiekty to budynek stacji w Radzyminie (w którym urządzono dworzec autobusowy) i teren stacji Warszawa Stalowa (służący jako baza służby drogowej PKP). Wielu byłych pracowników przeszło na zasłużoną emeryturę, a o kolejce mareckiej szybko zapomniano.

Drogi Czytelniku! Ta praca nie jest taką książką o kolei dojazdowej mareckiej, jaką bym chciał napisać, ale — niestety — brak mi było potrzebnego materiału historycznego, dokumentacji, ilustracji.

W tym miejscu chciałbym złożyć gorące podziękowania wszystkim, którzy pomogli w dotarciu do nielicznych, bardzo rozproszonych materiałów źródłowych.

Ogromną pomoc w zdobywaniu materiałów okazali pracownicy Muzeum Kolejnictwa w Warszawie: Pani Iwona Kupczyk, Panowie Dariusz Krakowski i Marek Moczulski, a także Tadeusz Suchorolski i Andrzej Dobrowolski z Wrocławia.

Oddzielne podziękowania pragnę wyrazić wszystkim byłym pracownikom kolejki mareckiej oraz kierownictwu Zarządu Kolei Dojazdowych DOKP Warszawa — Panom Janowi Klewowski i Andrzejowi Józwiakowi — za okazaną życzliwość i pomoc.

Wykonanie rysunków opracowanych przez autora, a także samodzielne opracowanie niektórych rysunków zawdzięczam Panu Edwardowi Pokropińskiemu.

W dotarciu do materiałów zagranicznych pomogli Panowie Emil Konrad, Helmuth Pochadt i Franz Konrad von der Berswordt, którym tą drogą pragnę gorąco podziękować.

Smutne to, ale prawdziwe, że nikomu przed laty nie przyszło do głowy, aby pisać kroniki, zbierać różne dokumenty i rysunki, utrzymywać obiekty na fotografiach. Strata to ogromna, ale likwidacja wielu kolei wąskotorowych w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych ubiegłego wieku była przeprowadzana błyskawicznie i z zupełnym zaskoczeniem.

Może ta książka pozwoli wrócić do wspomnień tym, którzy stykali się z kolejką marecką na co dzień; może zainteresuje ona także tych, którzy jej na oczy nie widzieli i znają ją tylko z opowiadań.

WAGONY I LOKOMOTYWY



WAGONY OSOBOWE

Pierwsze wagony osobowe były zamówione przez zarząd Markowskiej Kolei Konnej.

„Wczoraj Koleją Warszawsko-Wiedeńską przybyły z Berlina wagony osobowe, przeznaczone dla Kolei Markowskiej. Wykonanie wagonów wydaje się trwałem i wygodnem. Wszystko już przygotowane do otwarcia linii — dyrektora kolei oczekuje jedynie pozwolenia Gubernatora” pisała „Gazeta Warszawska” z dnia 10 (22) stycznia 1897 roku.

Dzisiaj trudno ustalić bliższe szczegóły. Wiadomo, że były to wagony dwuosiowe, przystosowane do trakcji konnej, według innych źródeł i relacji osób starszych pamiętających te czasy — wagonów tych było cztery lub sześć sztuk, ale przez intensywną eksploatację w pierwszych latach pracy kolejki szybko zostały zużyte i wycofane z ruchu. Na podstawie publikacji niemieckich można przyjąć, że były to typowe dla tego okresu wagony wąskotorowe, przeważnie z pomostami odkrytymi, z trzema oknami w ścianach bocznych i dwoma bocznymi

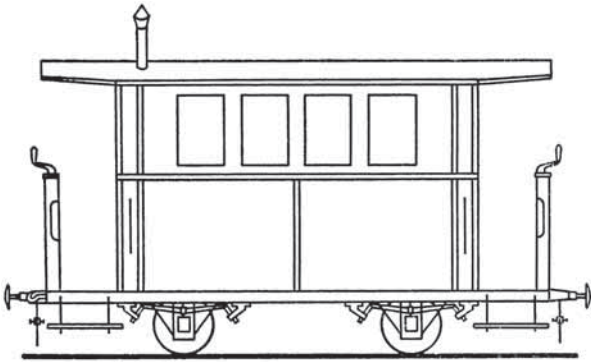
ławkami wewnątrz. Na dachu często umieszczano charakterystyczny świetlik.

Można przypuszczać, że były podobne do zachowanego do dziś wagoniku osobowego kolei wąskotorowej cukrowni w Kruszwicy, zbudowanego w 1882 roku.

Po otwarciu ruchu w 1897 roku okazało się, że frekwencja pasażerów jest dużo większa niż przewidywano i trzeba było zamówić więcej wagonów osobowych.

Na terenie Warszawy już od 1871 roku działała Fabryka Wyrobów Żelaznych „Wł. Gostyński i S-ka”, budująca od 1890 roku wagony wąskotorowe różnych typów. Zdecydowano się więc na zakup taboru dla kolejki mareckiej w tej firmie, ze względu na przystępne ceny i tańszy transport. Zamówiony tabor wagonowy był identyczny z budowanym już od kilku lat taborom dla kolejki wilanowskiej, o takiej samej szerokości toru.

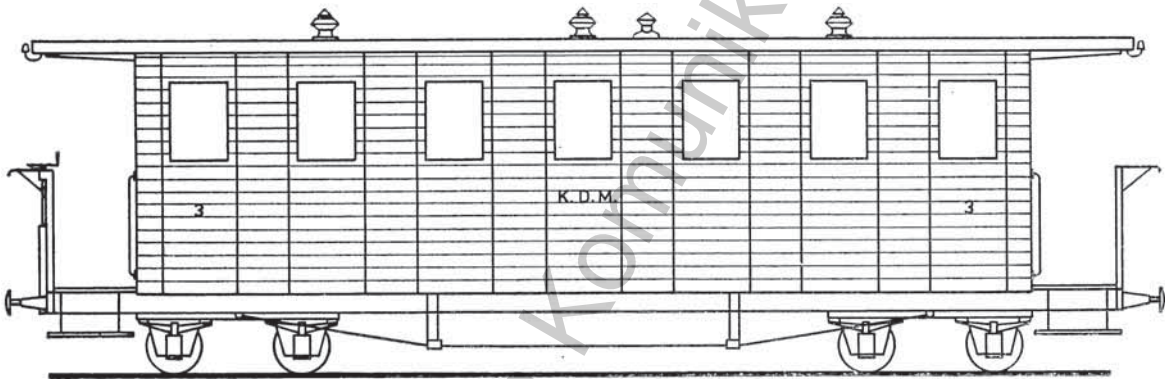
Zdecydowano się również zakupić w tej firmie sześć czteroosiowych wagonów osobowych, tzw. letniaków z numerami od 10 do 15, zbudowanych w latach 1900–1902.



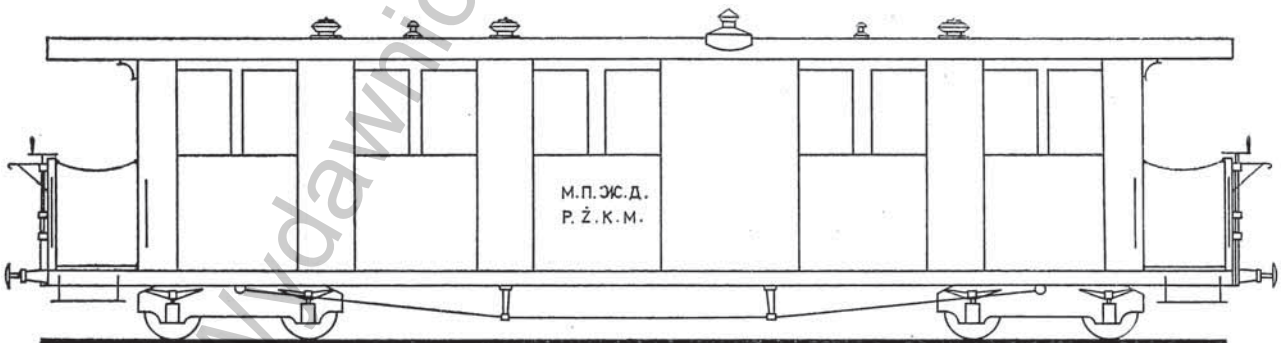
FREKWENCJA BYŁA DUŻO WIĘKSZA I TRZEBA BYŁO ZAMÓWIĆ WIĘCEJ WAGONÓW OSOBOWYCH DWUOSIOWY WAGON FIRMY GOSTYŃSKI I S-KA Z LAT 1897—1905 (rysunek odtworzony z pamięci)

Nie wiadomo co się stało z wagonami nr 12, 14 i 15 (prawdopodobnie zostały wywiezione przez Rosjan w 1915 roku), natomiast wagony nr 10, 11 i 13 w latach 1916–1918 zostały przebudowane w warsztatach w Drewnicy na wagony osobowe trzeciej klasy.

Wagon nr 10 został uszkodzony wiosną 1944 roku, podczas wykolejenia na skrzyżowaniu torów kolejki z torami tramwajowymi. Pudło tego wagonu nieco skrócono i przeznaczono na poczekalnię i kasę biletową na stacji Drewnica. Spaliło się podczas działań wojennych w 1944 roku. Wagony nr 11 i 13 pracowały aż do 1950 roku, następnie ze względu na ich niedostateczny już stan techniczny (wagony miały nadwozia drewniane) zostały skreślane z inwentarza i zełomowane.



WAGONY NR 10, 11 I 13 ZOSTAŁY PRZEBUDOWANE W WARSZTATACH W DREWNICY (rysunek odtworzony z pamięci)



ZAKUPIONE WAGONY BYŁY NAZYWANE „PIOTRKOWSKIMI”

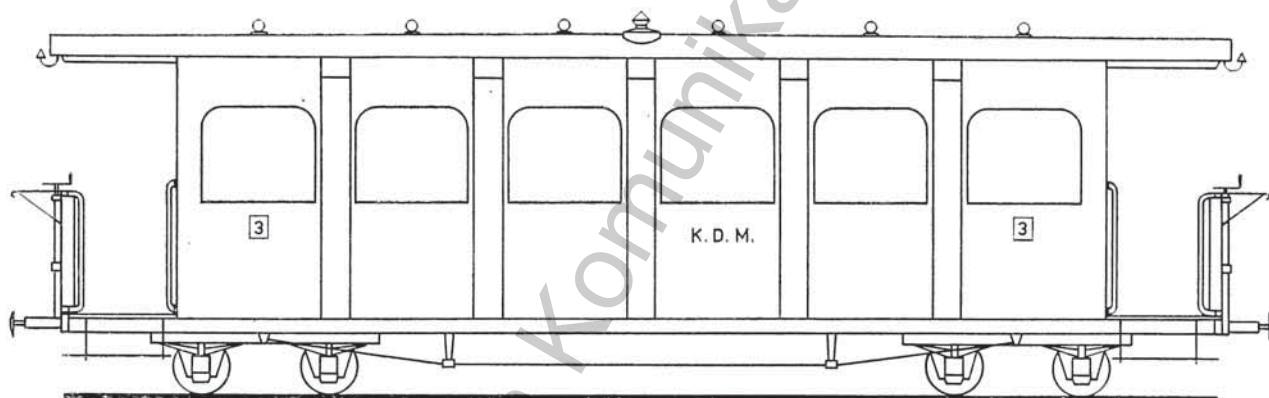
W latach 1903–1905 zakupiono czternaście wagonów osobowych dwuosioowych, oznaczonych numerami od 16 do 29, z których większość ewakuowano na wschód w 1915 roku; pozostawiono tylko nieliczne, które były akurat w naprawie lub w złym stanie technicznym.

Ponieważ ruch na kolejce stawał się coraz większy, a istniejący tabor nie wystarczał, zdecydowano się zakupić większe wagony i w 1906 roku zamówiono 10 wagonów osobowych czterosioowych, które miały po 40 miejsc siedzących, w tym jeden wagon z przedziałem bagażowo-pocztowym. Od tej pory dla kolejki mareckiej zamawiano już tylko wagony osobowe czterosioowe, pojemniejsze i trwalsze. Zakupione wagony, oznaczone numerami od 30 do 39, były nazywane „piotrkowskimi”, gdyż tego typu

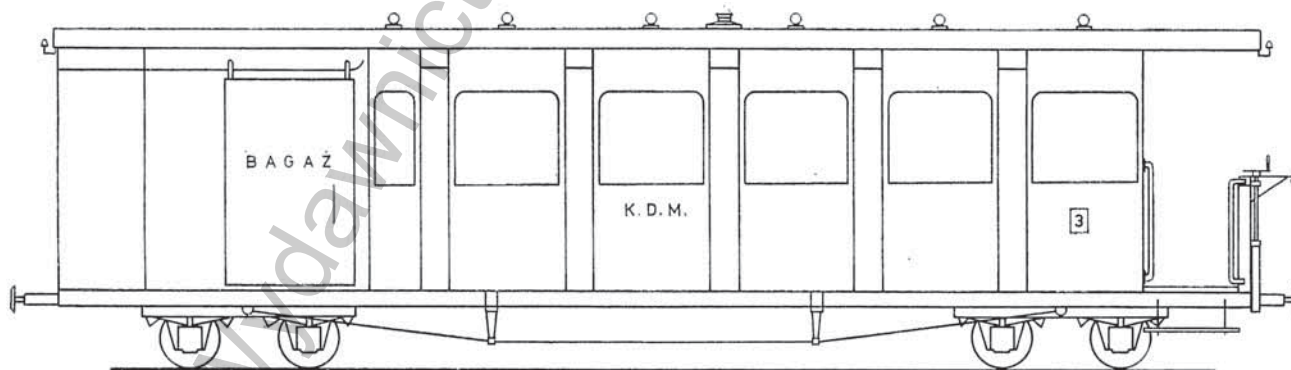
wagony były budowane dla kolejki Piotrków–Sulejów, na tor szerokości 750 mm. Z tej grupy pozostały tylko wagony 30 i 31, które w 1915 roku były niesprawne i nie zostały wywiezione.

Mimo już sporej liczby wagonów osobowych, zarząd kolejki mareckiej składał dalsze zamówienia w firmie Gostyńskiego, gdyż najstarsze wagony dwuosioowe (nr 1 do 9) były znacznie wyeksploatowane i trzeba było je skasować, a pozostałe wagony dwuosioowe miały małą pojemność (16 miejsc siedzących) i były niewygodne.

W 1912 roku zamówiono więc wagony osobowe czterosioowe, mające 34 miejsca siedzące (wagon nr 43 miał 28 miejsc siedzących i przedział bagażowo-pocztowy), skonstruowane specjalnie dla kolejki mareckiej. Tabor ten



CZTEROOSIOWE WAGONY OSOBOWE BYŁY SKONSTRUOWANE SPECJALNIE DLA KOLEJKI MARECKIEJ



WAGON NR 43 MIAŁ PRZEDZIAŁ BAGAŻOWO-POCZTOWY



ZAKUPIONO 5 NOWYCH WAGONÓW OSOBOWYCH, W TYM JEDEN — NR 56 — Z PRZEDZIAŁEM BAGAŻOWYM
(fot. Emil Konrad, 1940)

zamówiono również z myślą o przedłużeniu linii kolejki mareckiej do Pułtuska, wiążąc z nim nadzieje na duże przewozy pasażerskie i towarowe. Do 1914 roku przybyło 12 wagonów, o numerach od 40 do 51. Z tych wagonów w 1915 roku wywieziono 9; pozostały wagony z numerami 43, 46 i 51, które w tym czasie były technicznie niesprawne.

Wszystkie wagony osobowe kolejki mareckiej miały ogrzewanie indywidualne, za pomocą pieca żelaznego opalanego węglem oraz oświetlenie naftowe. W wagonach dwuosioowych piece te były wstawiane tylko na okres zimy, gdyż ze względu na brak miejsca piec taki musiał stać pośrodku między ławkami. Wagony czterosioowe miały już piec zamontowany na stałe, przedział WC oraz oświetlenie naftowe sufitowe — dwie lub cztery duże lampy naftowe. Każdy wagon osobowy był wyposażony w hamulec ręczny, uruchamiany korbą z jednego lub dwóch pomostów, ujednoczony sprzęg w postaci zderzaka pośrodku i orczykowego urządzenia ciąglowego. Każdy wagon miał wsporniki do sygnałów końcowych i zaczepy do linki sygnałowej.

Po odzyskaniu niepodległości w 1918 roku przewozy znacznie wzrosły i zaczął znów występować brak wagonów. Ogólna sytuacja

finansowa była dość trudna, a ponadto trzeba było kupić parowozy, niezbędne do przywrócenia normalnego ruchu. W latach 1922–1923 w firmie Gostyńskiego zakupiono tylko 5 nowych czterosioowych wagonów osobowych, takich samych jak zbudowane przed wojną. Wagony te otrzymały numery 52, 53, 54, 55 i 56 (z przedziałem bagażowo-pocztowym).

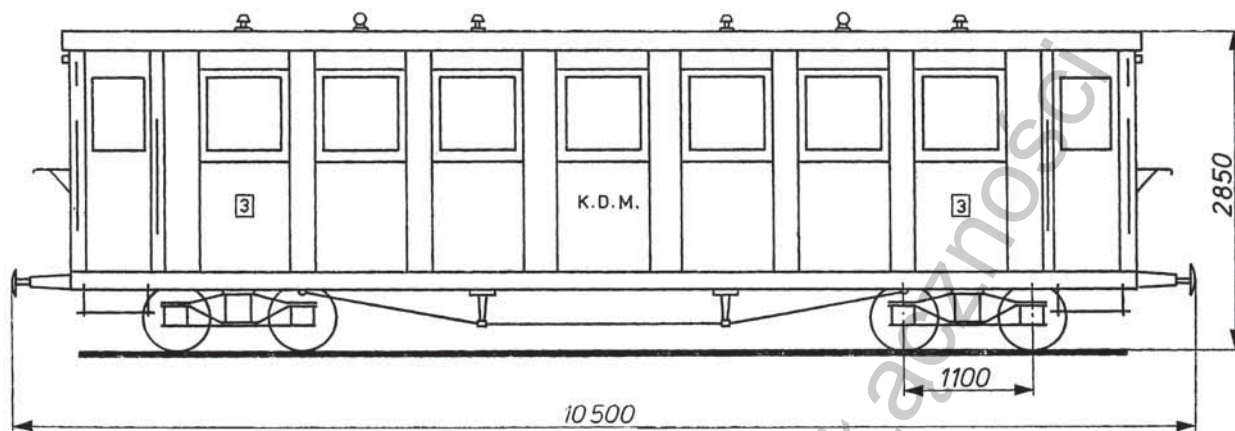
W 1937 roku, przy stacji Targówek, na skrzyżowaniu linii kolei normalnotorowej z linią kolejki mareckiej doszło do najechania parowozu PKP serii Tp2 na pociąg kolejki mareckiej. W wyniku tej kolizji uległ uszkodzeniu wagon nr 52 lub 53.

Następne wagony zakupiono dopiero w 1927 roku, gdy sytuacja gospodarczo-ekonomiczna zaczęła się poprawiać, a wzrastające przewozy zaczęły przynosić dochody. Zamówienia na budowę nowych wagonów osobowych zostały złożone w dwóch firmach krajowych: w Fabryce Wyrobów Żelaznych „Wł. Gostyński i S-ka” — na zbudowanie czterech wagonów i w Zakładach Ostrowieckich — na zbudowanie pięciu wagonów osobowych. Koszt jednego wagonu wynosił 16 939 zł i 68 groszy.

Wskutek kryzysu gospodarczego na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych XX wieku firma Gostyńskiego przerwała produkcję wagonów, natomiast wagony z Zakładów Ostrowieckich zaczęły przybywać na kolejkę marecką od 1932 roku do 1936 roku. Zostały one oznaczone numerami 61, 62, 63, 64 i 65.

Wagony te miały kryte pomosty, 40 miejsc siedzących, oświetlenie elektryczne, przedział WC i nowoczesną wentylację. Nadal jednak pozostawiono piec węglowy, umieszczony w jednym końcu wagonu. W roku 1937, po zakupieniu wagonów silnikowych, dwa z tych wagonów osobowych przeznaczono jako doczepne do silnikowych, instalując w nich hamulce pneumatyczne systemu Westinghouse'a i przemalowując je na kolor kremowo-granatowy.

Podczas działań wojennych w 1944 roku dwa wagony zostały wywiezione w nieznanym kierunku przez cofające się wojska niemieckie, jeden — mocno zniszczony przez pociski



ZAMÓWIENIA NA BUDOWĘ NOWYCH WAGONÓW ZŁOŻONO W ZAKŁADACH OSTROWIECKICH

JEDEN Z NICH PO PRZEBUDOWIE PEŁNIŁ SŁUŻBĘ JAKO WAGON POGOTOWIA TECHNICZNEGO NA KOLEJCE JĘDRZEJOWSKIEJ (STAN 1972 R.)

— w 1945 roku został przebudowany w parowozowni Warszawa Stalowa na wagon z pomostami odkrytymi, dwa pozostały bez zmian. W 1951 roku przystosowano je na tor 750 mm i pełniły jeszcze służbę na kolejce mareckiej, w następnych latach zostały przewiezione na inne koleje wąskotorowe PKP. W roku 1972 jeden z tych wagonów po przebudowie pełnił jeszcze służbę jako wagon pogotowia technicznego na kolejce jędrzejowskiej.

Wagony osobowe, podobnie jak cały tabor kolejki mareckiej, były starannie utrzymane, zawsze sprawne — co było zasługą warsztatów w Drewnicy. Tu przeprowadzano coroczne rewizje okresowe i — zależnie od stanu technicznego — określano zakres prac. Zwykle co roku wykonywano naprawy rewizyjne, co dwa lata — średnie, a co trzy — główne.

W latach 1942–1943 niemiecki zarząd Warszawskich Kolei Wschodnich zlecił naprawę lub odbudowę 20 wagonów osobowych z kolejki jabłonowskiej i grójeckiej w warsztatach Międzynarodowego Towarzystwa Wagonów Sypialnych, obok stacji Warszawa Praga. Dwa z odbudowanych wagonów kolei grójeckiej



WAGONY Z ZAKŁADÓW OSTROWIECKICH ZACZEŁY PRZYBYWAĆ NA KOLEJKĘ MARECKĄ OD 1932 ROKU WAGON NR 63 W SKŁADZIE POCIĄGU NA STACJI WARSZAWA STAŁOWA (fot. Emil Konrad, 1940)

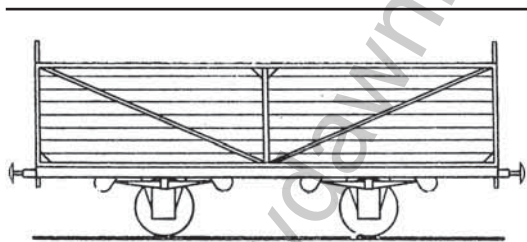
przystosowano na tor 800 mm i zaczęły one kursować na linii Jabłonna–Karczew i Warszawa Wisła–Radzymin. Wagony te były wyższe i szersze na tyle, że przy dojechaniu do tych wagonów małych dwuosioowych parowozów (nr 18, 19 i 20) ich zderzaki stykały się zaledwie połową średnicy tarcz.

WAGONY TOWAROWE

Pierwszym taborem na uruchamianej Markowskiej Kolei Konnej były wagony towarowe. Wszystkie wagony towarowe były dwuosioowe, a ilościowo najliczniejszą grupę stanowiły wagony węglarki, w których przewożono niemal wszystkie ładunki. Mało było wagonów krytych, a najmniej platform.

W gazecie codziennej „Słowo” nr 159 z dnia 3 lipca 1896 roku w artykule o taborze kolejki wilanowskiej i mareckiej napisano: *„Również kolej wąskotorowa z Pragi do Marek poczyniła już obstalunki taboru osobowego i towarowego, tego samego typu, który używany jest na kolejce wilanowskiej.”* Dalej autor artykułu pisał, że tabor ten różni się od taboru kolei szerokotorowej jednym zderzakiem i sprzęgiem centralnym, że jest malowany jak tabor kolei szerokotorowej itd.

Nie napisano tylko skąd tabor ten będzie dostarczony. Z innych źródeł wiadomo, że głównym wykonawcą taboru dla wszystkich wąskotorowych kolei dojazdowych w obrębie Warszawy była Fabryka WYROBÓW ŻELAZNYCH „Wł. Gostyński i S-ka” w Warszawie.



„ZARZĄD WĄSKOTOROWEJ KOLEI MARKOWSKIEJ
OBSTALOWAŁ W FABRYCE WARSZAWSKIEJ
40 WAGONÓW TOWAROWYCH”

Wysokie ceny skłoniły zarząd kolejki do szukania tańszych wykonawców i: *„Zarząd wąskotorowej kolei markowskiej z powodu nader zwiększonego ruchu towarowego, obstalował w fabryce warszawskiej, inżynierów pp. K. Kosińskiego i W. Preyssa, 40 wagonów towarowych, które mają być w ciągu paru miesięcy wykończone. Oprócz wielkiej ilości cegły, kolejka przewozi znaczne transporty do przędzalni w Markach”* („Kurjer Codzienny” z dnia 4 czerwca 1899 roku).

Prawdopodobnie fabryka „K. Kosiński i W. Preyss” wykonywała wagony po cenach konkurencyjnych, ale w niedługim czasie została zamknięta, a na rynek Królestwa Kongresowego i Rosji wagony dostarczały krajowe wytwórnie Gostyńskiego i Lilpopa oraz wytwórnie niemieckie, mające swoje przedstawicielstwa w Warszawie, na przykład firma „Orenstein & Koppel”.

Pierwsze wagony towarowe miały małą nośność — tylko do 300 pudów, co wynosi około 4,8 t.

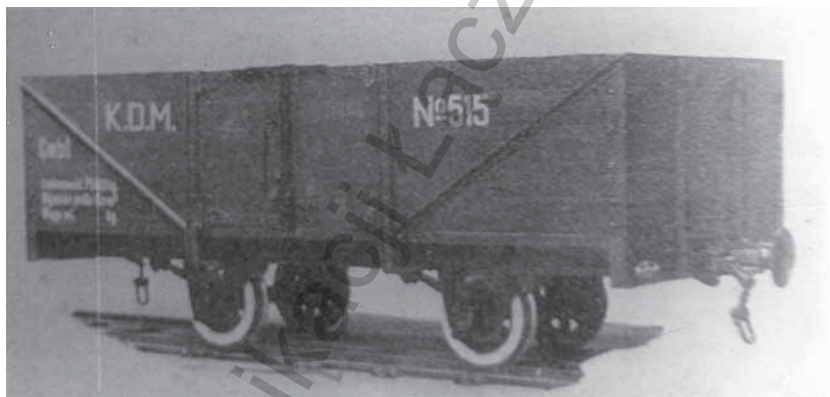
Do 1910 roku kolejka marecka eksploatowała wagony towarowe z fabryki Kosińskiego (40 sztuk) i z fabryki Gostyńskiego (162 sztuki), o nośności od 4,8 t do 6 t. Były to głównie wagony węglarki, trochę krytych i niewielka liczba platform. Wagony towarowe miały numery inwentarzowe od 301 do 400 — kryte i od 401 do 600 — węglarki*.

Podczas ewakuacji w 1915 roku na wschód wywieziono około 50 wagonów towarowych, resztę — ze względu na zły stan techniczny lub przestarzały typ — pozostawiono.

Po I wojnie światowej pozostało 87 węglarek i 7 wagonów krytych. Nie były to wagony w najlepszym stanie i nie zaspokajały potrzeb normalnego ruchu przy ciągle wzrastających przewozach towarowych; brakowało zwłaszcza węglarek do przewozów cegły. Zarząd kolejki złożył zamówienie w nowej wytwórni wagonów

* Po połączeniu linii do Radzymina z linią do Jabłonna i Wawra wagony kolejki mareckiej wyróżniono, dodając przez numerem cyfrę 1.

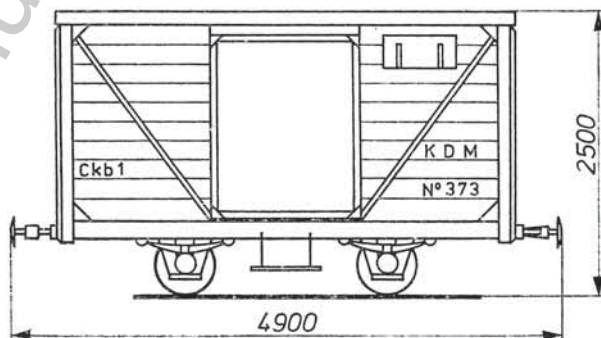
ZAKŁADY OSTROWIECKIE
DOSTARCZYŁY WAGONY WĘGLARKI
TYPU Cwbl i Cwb2 (Świat nr 21/1925)



wąskotorowych i normalnotorowych, w Zakładach Ostrowieckich. W 1924 roku zakłady te dostarczyły 8 wagonów węglarek typu Cwbl, o nośności 7,5 t i masie własnej 3 t, w roku następnym jeszcze 6 wagonów krytych typu Ckbl, również o nośności 7,5 t i 22 węglarki. Do 1930 roku w Zakładach Ostrowieckich zakupiono jeszcze 4 wagony kryte, z których jeden przebudowano na pocztowy (został on rozbity w 1943 roku) oraz 22 węglarki typu Cwbl i Cwb2. Wagony typu Cwbl nie miały hamulca, natomiast wagony typu Cwb2 były wyposażone w hamulec ręczny. Koszt jednej węglarki wynosił wówczas 2613 zł i 93 grosze.

Były to ostatnie zakupy wagonów towarowych, gdyż posiadane w zupełności zaspokajały potrzeby przewozowe, a sytuacja gospodarcza na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych nie była najlepsza.

Spora starych wagonów przetrwało jeszcze do czasów II wojny światowej, a nawet pracowało jeszcze po 1945 roku. Wagony firmy „K. Kosiński i W. Preyss” jeszcze w latach



...ORAZ 6 WAGONÓW KRYTYCH, TYPU Ckbl

1942–1944 woziły piasek z Pustelnika II do Warszawy.

Warto jeszcze kilka słów poświęcić malowaniu wagonów. Zgodnie z obowiązującymi w Królestwie Kongresowym zarządzeniami władz Ministerium Komunikacji, wagony osobowe były malowane w następujący sposób:

— klasy 1 i wagony salonowe — kolor ciemnoniebieski, z odcieniem granatu,

- klasy 2 — kolor żółty, z odcieniem piaskowego,
- klasy 3 — kolor ciemnozielony,
- klasy 4 — kolor jasnozielony (niektóre koleje stosowały kolor szary),
- pocztowe — błękitny z czerwonym pasem pośrodku, — bagażowe — jasnobrazowy, w odcieniu czekoladowym.

Na kolejce mareckiej nie było wagonów klasy 1 ani salonowych, wagonów klasy 2 było mało, przeważały wagony klasy 3; wagony klasy 4 były wagonami towarowymi i ten stan traktowano jako tymczasowy; zamiast wagonów pocztowych i bagażowych wprowadzono kilka wagonów osobowych klasy 3 z przedziałem bagażowo-pocztowym — malowanych na kolor ciemnozielony.

Jeżeli wagon miał w połowie klasę 2 i w połowie 3 — malowano go na kolor żółty i ciemnozielony.

Po odzyskaniu niepodległości jeszcze jakiś czas stosowano te zasady malowania i o ile na innych wąskotorowych kolejkach podwarszawskich przetrwały do II wojny światowej, to na kolejce mareckiej — jako jednej z pierwszych — zaczęto stosować system polski: klasę wagonu oznaczała tabliczka z cyfrą umieszczoną na pudle wagonu, a wagony bagażowe i pocztowe miały odpowiednie napisy na drzwiach wagonu. Wszystkie wagony osobowe zaczęto malować na kolor zielony, o odcieniu takim, jaki miała farba w magazynie. W 1938 roku, po wprowadzeniu do eksploatacji wagonów silnikowych pomalowanych

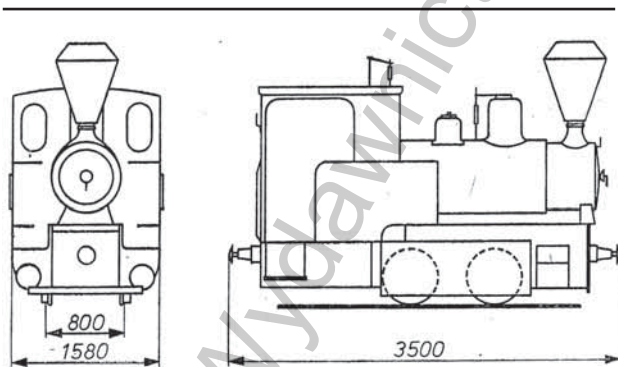
fabrycznie na kolor kremowo-granatowy, dwa wagony osobowe przeznaczone tylko na wagony doczepne również przemalowano tak samo, tzn. na kolor kremowo-granatowy.

PAROWOZY

Pierwsze dwa parowozy dla kolejki mareckiej — małe, dwuosiove maszyny, o mocy zaledwie 20 KM* (15 kW) — były zbudowane w niemieckiej fabryce — Orenstein & Koppel. Fabryka ta rozpoczęła produkcję parowozów w 1892 roku i specjalizowała się przez wiele lat w konstruowaniu i budowie parowozów wąskotorowych. W biurze konstrukcyjnym fabryki projektowano coraz nowsze typy, o lepszych parametrach i większej mocy, a filie handlowo-przemysłowe tej firmy były zakładane w wielu krajach na całym świecie, m.in. w Polsce, pod nazwą „Parowóz” w Warszawie na Woli.

Parowozy te, z numerami fabrycznymi 119 i 120, zostały wysłane do Polski — pierwszy w listopadzie 1896 roku, drugi w marcu roku następnego. Na kolei macierzystej (mareckiej) oznaczono je numerami kolejnymi 1 i 2.

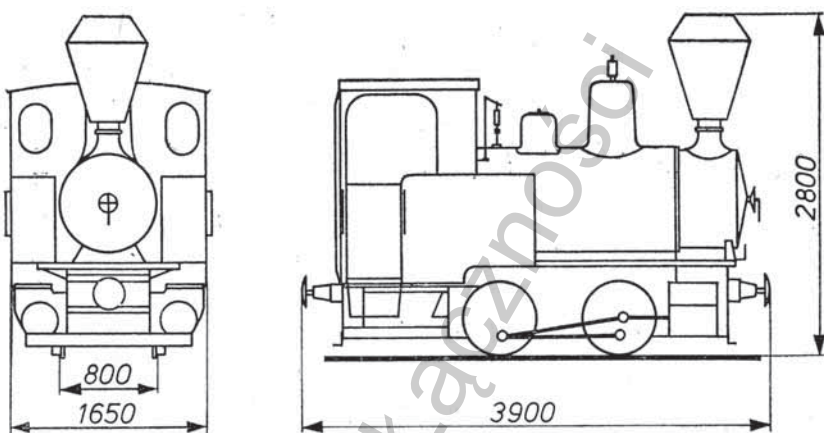
W 1897 roku zamówiono trzy następne parowozy, również dwuosiove, ale już o mocy 30 KM (21 kW), o numerach fabrycznych 215, 216 i 219, wszystkie wykonane w tym samym roku i dostarczone do Polski — jeden w kwietniu 1897 roku, dwa następne w październiku tego roku. Na liście fabrycznej firmy, przy numerach parowozów jest adnotacja: „zakupione przez J. Różyckiego dla kolei mareckiej”. Na kolei macierzystej otrzymały numery 3, 4 i 5. Parowozy obu typów mało różniły się od siebie. Zastosowano w nich mechanizmy parorozdzielcze Allana, tłoczkową przepustnicę pary umieszczoną z prawej strony zbieralnika pary, od której po wierzchu kotła była prowadzona



PIERWSZE DWA PAROWOZY DLA KOLEJKI WARECKIEJ...

* Ze względu na historyczny charakter książki na pierwszym miejscu będą podawane moce parowozów w koniach mechanicznych (KM), a moce w kilowatach (kW) będą podawane w nawiasach.

W ROKU 1897 ZAMÓWIONO TRZY
NASTĘPNE PAROWOZY



rura. Cylindry były smarowane za pomocą lubrykatorów. Hamulec był ręczny, działający na jedną oś. Zapas wody — $0,5 \text{ m}^3$ — mieścił się w zbiorniku wewnątrz ostoi. Cechą charakterystyczną parowozów kolejki mareckiej do 1914 roku był stożkowy iskrochron na kominie.

Po rocznej eksploatacji parowozów stwierdzono, że są zbyt słabe w stosunku do ciągle wzrastających potrzeb i wymagań służby ruchu. Następne zamówienie w tej samej fabryce złożyli panowie S. Neuman i J. Różycki w 1898 roku, ale już na parowozy trzyosiowe, mocy 50 KM (38 kW). Jeden z tych parowozów — z numerem fabrycznym 294 — dostarczono w maju, drugi — 346 — w listopadzie 1898 roku. Otrzymały one numery inwentarzowe 6 i 7.

Następne parowozy z tej samej fabryki, również trzyosiowe tendzaki mocy 60 KM (44 kW), z numerami fabrycznymi 540 i 541, przybyły na kolejkę marecką w styczniu 1900 roku, gdzie otrzymały numery 8 i 9.

Te cztery parowozy nie różniły się od siebie ani konstrukcją, ani wyglądem zewnętrznym, lecz tylko mocą. Napęd był przenoszony na trzecią oś. Podobnie jak poprzednie miały mechanizm parorozdzielczy Allana, smarowanie za pomocą lubrykatorów, przepustnicę tłoczkową z boku kołpaka zbieralnika pary, z zewnętrzną rurą parowłotową. Zbiorniki wody były umieszczone z boków i w podwoziu, paleniska miedziane, dzięki czemu dobrze wytwarzały parę. Były wyposażone w ręczny hamulec dźwigniowy

NASTĘPNE ZAMÓWIENIE ZŁOŻONO
W 1898 ROKU, ALE JUŻ NA
PAROWOZY TRZYOSIOWE

