

SPACEROWNIK JÓZEFOWSKI

TRASA I

JÓZEFÓW



Maciej Piłat



SPACEROWNIK JÓZEFOWSKI

TRASA I

Spacerownik józefowski
ISBN 978-83-932768-0-6

Publikację wydano na zlecenie Urzędu Miasta Józefowa
www.jozefow.pl

Pomysłodawcą trasy spacerownika jest Janusz Prządka, znawca historii tzw. linii otwockiej, miłośnik stylu „świdermajer”, ceniony przewodnik wycieczek. Od dzieciństwa związany jest z rzeką Świder. Początkowo zamieszkiwał jego lewy brzeg. Od 40 lat józefowianin „z krwi i kości”. Posiada cenne zbiory eksponatów, na podstawie których stara się odtwarzać już dawno zapomnianą, a jakże piękną historię okolicznych miejscowości.

Tekst i zdjęcia: Maciej Piłat

Opracowanie graficzne i skład:
Katarzyna.Marcinkiewicz@kontakt.waw.pl

Druk: AG Poligrafia

Wydanie trzecie (pierwsze wydanie w roku 2011)

Wszystkie prawa zastrzeżone
Józefów 2014

W

Strategii Rozwoju Józefowa miasto przedstawione jest jako „Józefów nad Świdrem – miasto sosen, mikroklimatu i trzech rzek”. To oczywiście prawda. Ale Józefów jest czymś więcej. Ma bogatą historię.

Dawny Józefów spięty jest dwiema liniami kolejowymi, uchodzi za kolebkę stylu „świdermajer” oraz zachwyca oko pięknymi – także murowanymi – willami letniskowymi. Wreszcie – dzięki powyższym atutom – do dzisiaj stanowi inspirację dla scenografów polskiej kinematografii, którzy dostrzegają w nim idealny plan filmowy, głównie dla produkcji historycznych.

Odnajdźmy to minione wcielenie Józefowa i my, udając się wraz z Januszem Prządką – szanowanym józefowianistą – na spacer śladami pięknej przeszłości naszego miasta.





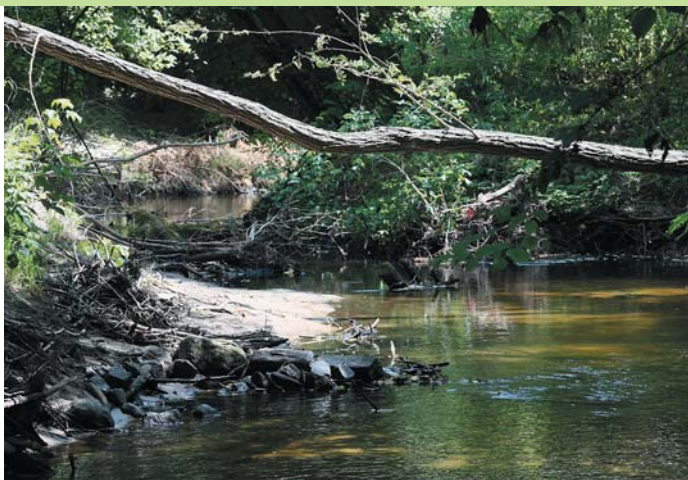
Naszą wędrówkę warto zacząć od najdalej na wschód wysuniętego zakątka Józefowa – na granicy z gminą Wiązowna, którą wyznacza most na Mieni na ulicy Wiązowskiej. Dokładnie tutaj w 1812 roku Napoleon Bonaparte, maszerując na carską Rosję, zaordynował swoim wojskom przeprawę przez wąski dopływ Świdra.

W każdy słoneczny weekend w okolicy mostu na ulicy Wiązowskiej pojawia się wiele grup turystycznych, które w zależności od upodobań i środka lokomocji udają się na wyprawy szlakiem Napoleona lub ścieżkami nad Świdrem – w kierunku jego źródeł, bądź wraz z jego biegiem ku ujściu do Wisły.

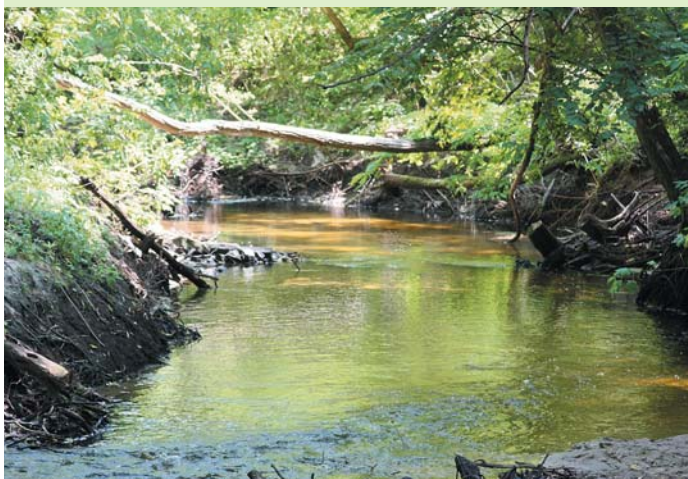
My jednak, w poszukiwaniu relikwów przeszłości, udamy się ścieżką rowerową wiodącą wzdłuż ulicy Wiązowskiej w kierunku zachodnim, w stronę centrum miasta, mając po



lewej ręce w odległości około 200 metrów wijący się wśród pięknych lasów rezerwatu przyrody Świdra. Już po kilkuset metrach po prawej stronie naszego szlaku natkniemy się na dwumetrowej wysokości zniszczoną, żelbetonową konstrukcję. To jeden z dziewięciu znajdujących się na terenie Józefowa bunkrów niemieckiej



Żalomy Mieni, na stronie obok – most na ulicy Wiązowskiej
Po przekroczeniu Mieni wielka armia udała się na odpoczynek do miejscowości Rudka, w której do dzisiaj w miejscu dawnej karczmy znajduje się zajazd turystyczny. Następnie przez wsie Kopki i Wawrzyszew (dzisiejszą Gliniankę) wojska napoleońskie opuściły tereny dzisiejszego powiatu otwockiego. Dla uczczenia tego przemarszu, a przede wszystkim zwycięskiej – jak wówczas liczone – kampanii wschodniej cesarza Francji i króla Włoch, gmina Wawer przed dziesięcioma laty wytyczyła szlak rowerowy, wiodący od Instytutu Kardiologii w Aninie, poprzez Międzylesie i Zbójną Górę, a kończący się właśnie na józefowskim moście na Mieni. Stąd miejsce to do dzisiaj jest bardzo popularne wśród wielbicieli dwóch kółek, nordic walkerów oraz spacerowiczów – szczególnie z Warszawy.





Bunkier przy ul. Wiązowskiej

Przedmoście Warszawskie ciągnęło się od Ryni nad Narwią poprzez Zielonkę, Starą Miłosną i Wiązownę, a jej ostatni fragment aż do Nowej Wsi nad Wisłą (obecnie dzielnica miasta) znajdował się na terenach dzisiejszego Józefowa. Sieć umocnień wzniesiona podczas I wojny światowej była jak na tamte czasy bardzo nowoczesna – wykorzystywała naturalną rzeźbę terenu wraz ze wzniesieniami, bagnami i rzekami. Linia Przedmościa Warszawskiego była wielokrotnie modernizowana. Ostatnia przebudowa fortyfikacji została przeprowadzona w 1944 roku. Po wojnie większość schronów i bunkrów wysadzono, część zasypano. Na szczęście jednak na terenie Józefowa nietrudno natrafić na pozostałości po sieci fortyfikacji oraz łączących je okopów.

linii fortyfikacji i umocnień Przedmoście Warszawskie (niem. Brückenkopf Warschau), pamiętający czasy, w których w miejscu obecnej ulicy Wiązowskiej rósł gęsty las, a funkcję arterii łączącej Wiązownę z terenami nadwiślańskimi i stolicą spełniała przebiegająca przez teren Aleksandrowa ulica Podkowy (dawna Wiązowska, potocznie nazywana „czerwoną drogą”). Linia ta powstała w 1915 roku, tuż po zajęciu przez Niemców okolicznych terenów i mazowieckich fortów. Jej głównym zadaniem miało być zabezpieczenie Warszawy oraz mostów na Wiśle i Narwi przed możliwą kontrofensywą rosyjską.



Budynek socjalny przy ul. Wiązowskiej 95 „Świdermajer” ten, mimo że pozbawiony charakterystycznych dla tego typu budowli werand oraz kunsztownych zdobień, nadal działa na wyobraźnię przechodniów swoim rozmiarem i lekkością konstrukcji, której nie zatarły nawet liczne remonty i modernizacje.



Schrony – głównie obserwacyjne – jeszcze kilkakrotnie pojawią się na trasie naszej wędrówki.

Kontynuując spacer, trzymając się nadal ścieżki rowerowej biegnącej wzdłuż ulicy Wiązowskiej, znajdziemy się po chwili obok nowoczesnego, piętrowego pawilonu socjal-

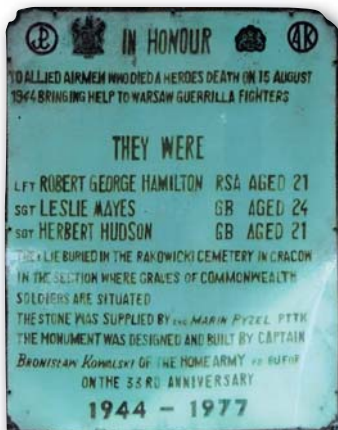


Niech natomiast nikogo nie zdziwi adres wymalowany na tabliczce wiszącej przy drzwiach. Nadal znajdujemy się przy Wiązowskiej. A dawno zapomniana już ulica 22 Lipca to obecnie 3 Maja w centrum miasta. Prawdopodobnie jeden z lokatorów willi ma sentyment do poprzedniego miejsca zamieszkania.

nego, który dzieli ogrodzony teren z dużą, drewnianą willą w stylu „świdermajer”. – Ten dom stoi tu ponad dziewięćdziesiąt lat – zapewnia jedna z najstarszych jego mieszkank.

Tuż za terenem budynków socjalnych od ulicy Wiązowskiej odchodzi w prawo gruntowa uliczka. Warto w nią skręcić i przejść kilkaset metrów. Znajdziemy się wówczas na niewielkiej leśnej polance, u podnóża wzniesienia zwanego Górą Lotnika. Nazwa tego miejsca wywodzi się jeszcze z czasów Powstania Warszawskiego. Obecnie jest ono popularnym punktem zbornym dla spacerowiczów, rowerzystów i nordic walkerów.

Po odwiedzeniu tego leśnego zakątka i oddaniu hołdu poległym żołnierzom wracamy



To tu w nocy z 14 na 15 sierpnia 1944 roku spadł południowoafrykański samolot Liberator KG 939 „A-Able” z 31. Dywizjonu Bombowego Sił Powietrznych Południowej Afryki. Maszyna przyleciała nad Warszawę z Włoch, a celem lotu było dostarczenie zaopatrzenia powstańcom w ramach operacji „Warsaw Concerto”. W przestrzeni powietrznej



nad stolicą, w trakcie wykonywania misji, samolot został kilkakrotnie trafiony przez działa niemieckiej artylerii przeciwlotniczej. Świadomy uszkodzeń oraz pewny tego, iż Liberator nie doleci do bazy w Brindisi, kapitan Jack van Eyssen, po przekroczeniu Wisły i przedostaniu się nad pozycje sowieckie, nakazał załozdę skakać. W wyniku ostrzału lub za późnego wykonania rozkazu skoków nie przeżyło trzech członków załogi samolotu: porucznik Robert George Hamilton oraz sierżanci Leslie Mayes i Herbert Hudson. Pozostałym się udało. Dostali się w ręce Rosjan, a po kilku tygodniach spędzonych w Moskwie wrócili do Włoch. Na pamiątkę katastrofy Liberatora, w 1977 roku – w 33. rocznicę tego wydarzenia – na wzniesieniu zwanym od-tąd Górą Lotnika odsłonięto pomnik, za którego projekt i wykonanie odpowiadał kapitan Bronisław Kowalski.

na ścieżkę rowerową przy ulicy Wiązowskiej i kierujemy się w prawo, w stronę centrum miasta. Po pokonaniu około kilometra znajdziemy się na wiadukcie kolei szerokotorowej, nad linią numer 7 z Warszawy do Dorohuska. Jeśli spojrzemy



Oba przystanki powstały w latach 1936–1938, podczas elektryfikacji linii i stanowią perełkę architektury modernistycznej.
Widok z wiaduktu na dworzec Józefów

w lewo, dostrzeżemy most na Świdrze, a kilkaset metrów za nim wiatę przystankową dzielnicy Otwocka – Świdra. Po prawej stronie naszym oczom ukaże się bliźniaczo podobny dworzec Józefów.

Przyjrzymy się im z bliska pod koniec naszej wędrówki. Tymczasem schodzimy z wiaduktu w kierunku ronda. Jeśli skręcimy na nim w lewo, po chwili znajdziemy się na moście samochodowym nad Świdrem, który stanowi granicę Józefowa z Otwockiem. Warto jednak przejść przez rondo prosto, by znaleźć się na ulicy Jarosławskiej – zawdzięczającej swą nazwę dzielnicy, którą okala – Jarosław Południowy. Gdy już to zrobimy, po zaledwie stu metrach po lewej stronie, na ogrodzonym terenie prywatnym odnajdziemy tajemniczą, okrągłą budowlę. Wystarczy podejść bliżej, by przekonać się, że to murowany, świetnie zachowany basen.

Jeśli natomiast pójdziemy Jarosławską kolejne sto metrów, skręcimy w prawo w 3 Maja i minimy teren przedszkola – wypatrzymy wśród drzew po prawej stronie białą willę. Co ciekawe – murowaną.

W jeszcze gorszej kondycji znajduje się obecnie za-
bytkowy most na Świdrze, który jest jednym z najważniej-



Basen przy ul. Jarosławskiej

Prawdopodobnie stoi tu już około stu lat i o kilka dekad przeżył willę, której na początku XX wieku był ozdobą. Być może wyglądała ona tak, jak budynek stojący do dzisiaj przy ulicy 3 Maja 127B, a zatem tuż za rogiem.

Willa przy ul. 3 Maja
Budowę willi rozpoczęto w 1908 roku, a jej charakterystyczną cechą są piętrowe, otwarte werandy. Niestety stan techniczny budynku pozostawia wiele do życzenia.



szych punktów naszej wyprawy. By do niego dotrzeć należy wrócić na Jarosławską, skręcić w prawo, a po kilkunastu metrach w lewo. Przed nami pojawi się brama wjazdowa



Most ten – wyznaczający granicę strefy wpływów Józefowa i Otwocka – to jedna z najstarszych, żelbetonowych budowli tego typu na Mazowszu. Jego budowę rozpoczęto w 1912 roku, po tym jak władze gubernialne wydały zezwolenie na przedłużenie trasy wąskotorowej kolejki jabłonowskiej o odcinek z Wawra do Karczewa. W tamtych czasach jego sześcioprzęsłowa konstruk-

cja, zabezpieczona przed zimową krą dwiema izbicami, była krzykiem techniki. Przeprawa nad Świdrem pochłonęła też najwięcej środków spośród wszystkich obiektów, znajdujących się na 46-kilometrowej trasie wąskotorówki. W sierpniu 1913 roku most przeszedł pierwszą próbę obciążeniową, a na stałe wszedł do użytku 16 kwietnia 1914 roku, kiedy zgodnie z rozkładem przejechała nim pierwsza „ciuchcia”. Z przerwami służył kolejce aż do 1 lipca 1952 roku, daty oficjalnego zamknięcia odcinka z Warszawy do Otwocka. Po spełnieniu swej nominalnej funkcji most stał się zwykłą przeprawą pieszo-samochodową. Uroki jego konstrukcji, a przede wszystkim malowniczego położenia nad Świdrem dostrzegło wielu scenografów polskiej kinematografii. Przeprawa „zagrała” ważne role m.in. w serialach „Stawka większa niż życie” i „Pogranicze w ogniu”, a ostatnio w obsypanym nagrodami dramacie Pawła Sali „Matka Teresa od kotów”.

hotelu Holiday Inn, lecz my, nie dochodząc do niej, powinniśmy skierować się asfaltową uliczką w lewo. Po przejściu stu metrów dojdziemy do wąskiej przeprawy przez



Most kolejkowy nad Świdrem



Świder – obecnie zamkniętej dla ruchu samochodowego.





dtąd szlak naszej wędrówki pokrywać się będzie z dawną trasą kolejki wąskotorowej. Wcześniej jednak, wykorzystując fakt przebywania nad samym Świdrem, warto przejść wąską ścieżką kilkaset metrów w kierunku dyktowanym przez leniwy nurt rzeki. Po kilku minutach, poruszając się wzdłuż ogrodzenia hotelu Holiday Inn, dostrzemy do niewielkiej polany na zakolu Świdra, u wylotu ulicy Dziekońskiej. Będąc tam należy uruchomić wyobraźnię, przenieść się w czasie o ponad sto lat wstecz, spojrzeć na przeciwległy, obecnie gęsto zalesiony brzeg i wyobrazić sobie przechadzającego się wzdłuż rzeki Michała Elwiro Andriollego – wybitnego rysownika i grafika, Honorowego Obywatela Miasta Józefowa. To właśnie w tym miejscu artysta własnoręcznie wybudował i przyozdobił pierwszy dom





Gdy wedle własnego projektu – nowatorskiego, bazującego na konstrukcji z belek obitych z zewnątrz łątami – w 1886 roku Andriolli postawił na terenie folwarku pierwszy dom, w planach miał już kolejne. Już wkrótce, z przeznaczeniem dla letników ze stolicy, powstało 15 willi o wyglądzie łączącym lekki, drewniany styl szwajcarski z bogatą, wschodnią ornamentyką.

w stylu „świdermajer”. W 1880 roku Andriolli za 18 tysięcy rubli kupił od Zygmunta Kurtza ponad 200 hektarów ziemi, będącej częścią folwarku Anielin. Grunty te rozciągały się po obu stronach Świdra od mostu kolejowego niemal do ujścia rzeki do Wisły. De facto więc nabywca stał się właścicielem Świdra na bardzo długim jego odcinku. Stąd nie powinna dziwić nazwa, którą nadał swoim nowym włościom – Brzegi.

Do końca XIX wieku zaś Brzegi składały się już z około 50 budynków letniskowych o kształtach przeróżnych, ale charakteryzujących się wspólnymi cechami – spiczastymi zwieńczeniami dachów i ażurowymi, mistrzowsko wykonanymi zdobieniami werand. Właśnie te elementy konstytutywne nadświdrzańskich willi, określające ich styl, sprawiły, że doczekały się one własnej nazwy – „świdermajer”. A tytuł ten nadał im nie byle kto. Na przełomie lat 40. i 50. XX wieku na temat letniskowej zabudowy okolic rzeki Świder kilka wersów skreślił sam Konstanty Ildefons Gałczyński. W lekkim poemacie „Wycieczka do Świdra” zawarł ten fragment:

„(...) Jest willowa miejscowość,
nazywa się groźnie Świder,
rzeczka tej samej nazwy
łśni za willami w tyle; (...)
Te wille, jak wójt podaje
są w stylu „świdermajer” (...)”

Ale wróćmy do korzeni nadświdrzańskiego letniska. Sam Andriolli przecież nie dożył poetyckiego, żartobliwie nawiązującego do terminu „biedermeier” chrztu zaprojektowanego przez siebie stylu. Zmarł w 1893 roku w Nałęczowie. Zdążył natomiast otworzyć oczy stołecznym elitom na niezaprzeczone uroki miejscowości na linii otwockiej, w tym Józefowa. Schyłek XIX wieku był okresem ogromnego powodzenia terenów na obu brzegach Świdra. Warszawianie odkryli, że wynajmowanie bądź posiadanie własnej willi nad oddaloną o nieco ponad 20 kilometrów rzeką, wśród sosnowych lasów i malowniczych wydm, to idealny sposób na weekendowy odpoczynek od wielkomiejskiego zgiełku. Tym bardziej, że nad Świder łatwo było dostać się za pośrednictwem uruchomionej w 1877 roku Kolei Nadwiślańskiej, łączącej Mławę, Warszawę i Kowel, której trasa przebiegała szlakiem dzisiejszej kolei szerokotorowej. Z czasem jednak nawet to rozwiązanie komunikacyjne, łączące stolicę z nadświdrzańskimi letniskami, przestało być wystarczające. Wobec oszałamiającej mody na wypoczynek nad Świdrem i rosnących jak grzyby po deszczu kolejnych willi, na początku XX wieku jasnym stało się, że niezbędne będzie uruchomienie alternatywnego połączenia nadrzecznych kurortów z Warszawą. Kiedy 4 stycznia 1901 roku uruchomiono linię kolejki wąskotorowej z Jabłonny do Wawra, a ta od samego początku cieszyła się wielkim powodzeniem podróżnych, do głosu doszli mieszkańcy i bogaci goście terenów położonych na południe od ostatniej stacji. Począwszy od roku 1903 postulowali przedłużenie szlaku aż do Karczewa, a ostatecznie dopięli swego 16 kwietnia 1914 roku, gdy na trasę – liczącą 46 kilometrów, wiodącą 12 mostami, a spiętą 23 stacjami – wyruszył pierwszy skład. Premierowy



Detale stylu „świdermajer”





Nadświdrzańska ścieżka – Brzegi Andriollego





Kolejny bunkier Brückenkopf Warschau – naprzeciw hali sportowej Integracyjnego Centrum Sportu i Rekreacji przy ul. Długiej

przejazd „ciuchci” symbolicznie rozpoczął „złoty wiek” nadświdrzańskich letnisk.

Warto odnaleźć historyczny szlak, zanim ślad po nim zaginie. W tym celu powinniśmy wrócić do mostu, po czym ponownie dotrzeć do skrzyżowania z Jarosławską, która od tego momentu zmienia nazwę na Wawerską – na pamiątkę przedłużenia linii wąskotorówki z Wawra. Po tym, jak skręcimy w lewo, będziemy poruszać się na północ, zatrzymując się po drodze lub zbaczając z niej na krótko – aby nie umknął nam żaden z cennych reliktywów józefowskiej przeszłości. Jeden z nich zaś będziemy mieli okazję zobaczyć już po kilku minutach. Aby do niego dotrzeć należy przejść kilkaset metrów ścieżką rowerową wiodącą wzdłuż Wawerskiej, a gdy dojdziemy do jej skrzyżowania z Długą, przy którym znajduje się Integracyjne Centrum Sportu i Rekreacji, skręcić w prawo. Gdy będziemy po lewej stronie mijając halę sportową, po prawej – pomiędzy chodnikiem a parkingiem – zobaczymy następny bunkier linii umocnień Przedmoście Warszawskie. Naszym celem jednak będzie słynna willa „Jakubówka”, którą odnajdziemy po przejściu trzystu metrów ulicy Długiej, minięciu skrzyżowania



Willa „Jakubówka”

Obiekt powstał w 1906 roku, jako pierwsza w Józefowie murowana willa letniskowa, która zarazem nawiązywała architektonicznie do dominujących wówczas w okolicy „świdermajerów” detalami – sztukateriami z motywami kwiatowymi oraz dobudowanymi w latach 20. XX wieku drewnianymi, ażurowymi werandami. Jej właścicielami, którym willa zawdzięcza swoją



dzisiejszą nazwę, byli bogaci, warszawscy Żydzi – Sura i Jakub Jakubowiczowie. W czasie II wojny światowej oraz po jej zakończeniu budynek – nadal najsolidniejszy i najbardziej reprezentatywny w mieście – pełnił funkcję odpowiednio posterunku Gestapo oraz lokalnej kwatery Armii Czerwonej. W drugiej połowie XX wieku niestety sukcesywnie niszczał.



Dworzec kolejki przy ul. Wawerskiej 31

To właśnie tutaj zatrzymywały się „cuda techniki”, jak mawiał o składach ich ówczesny maszynista Symeon Surgiewicz, autor opracowania „Warszawskie ciuchcie”. Każdy z nich ciągnięty był przez parową lokomotywę o mocy około 40 KM, do której podpięte były 70-osobowe, oświetlone i ogrzewane wagony, latem zastępowane przez efektowne wagony odkryte, pozbawione bocznych ścian, zwykle pękające w szwach od nadmiaru letników.

z 3 Maja i odbiciu w lewo, zgodnie ze wskazaniem znaku „Przedszkole Miejskie nr 1”. Żwirowa alejka doprowadzi nas do pięknego, wykonanego z czerwonej cegły, niewidocznego z ulicy budynku.

Przed rozbiórką w 2000 roku uratował go Mazowiecki Konserwator Zabytków, który wpisał willę do rejestru zabytków. Dzięki temu w latach 2008–2009 obiekt przeszedł gruntowny remont, a obecnie piękna „Jakubówka” pełni rolę filii Przedszkola Miejskiego nr 1.

Wróćmy jednak, ulicą Długą, na szlak kolejki wąskotorowej. Przy Integracyjnym Centrum Sportu i Rekreacji skręćmy w prawo, w Wawerską. Przed nami najlepiej zachowane zabudowania ściśle związane z linią jabłonowskiej „ciuchci”. Zanim do nich dotrzemy warto raz jeszcze odbić w prawo, na rondzie wybudowanym na skrzyżowaniu Jaro-



„Świdermajery”
przy ul. Kardynała
Wyszyńskiego
*Oba oryginalne
„świdermajery” są
żywym dowodem
na to, że zabu-
dowa letniskowa
z początku XX wie-
ku, dzięki jakości
użytych materia-
łów i spasowaniu
poszczególnych
elementów, pod
wieloma względa-
mi przewyższa dzi-
siejsze konstrukcje
murowane.*

sławskiej i Kardynała Wyszyńskiego – w tę ostatnią, wiodącą do centrum miasta. Po kilku minutach odnajdziemy dwa cacka, liczące sobie prawdopodobnie ponad sto lat. Najpierw, po stronie nieparzystej, pod numerem 31. miniemy zielony, parterowy „drewniak”, a po chwili – pod parzystym 28. trafimy na piętrowy, z piękną werandą.

Na szczęście w dobrym stanie znajduje się dworzec Józefów kolejki wąskotorowej, który odnajdziemy zawracając do ronda i skręcając w prawo, w Wawerską – odtąd, aż do granic miasta nieutwardzoną, bądź utwardzoną zaledwie płytami betonowymi. Na historyczny budynek natkniemy się już po chwili, pod numerem 31.

Dokładnie tutaj miał miejsce długi postój ostatniego w czasie okupacji, największego w historii Warszawskiej Kolei Dojazdowej pociągu do Świdra. 30 lipca 1944 roku, na dwa dni przed wybuchem Powstania Warszawskiego, dwie lokomotywy przyciągnęły ze stolicy 18 wagonów, przepelnionych do granic możliwości. W sumie Warszawę opuściło wówczas blisko trzy tysiące pasażerów. „W dwadzieścia lat po wojnie, z książki Antoniego Przygońskiego dowiedziałem się, że wśród pasażerów oczekujących na odjazd ciuchci byli również Władysław Gomułka i Franciszek Jóźwiak. Gdy podczas obchodów święta kolejarza w 1964 roku spotkałem Wiesława na przyjęciu wydanym z tej okazji, wspomniałem mu o tamtym pociągu. Chętnie zaczął przypominać niektóre momenty tej podróży, na przykład to, że odjechalśmy z Mostu już o zupełnym zmierzchu, że pociąg był wypełniony do ostatniego miejsca” – wspomina Surgiewicz, który był maszynistą tego historycznego składu wąskotorówki.

**W**

róćmy jednak do „złotego wieku”, gdy w każdym weekend na dworcu Józefów, wyposażonym w owym czasie w wiatę przystankową, wysiadały setki letników, bardzo zmęczonych kilkugodzinną podróżą – „ciuchcie” bowiem nie przekraczały prędkości 35 km/h. Strudzonych podróżnych „przejmowały” wówczas liczne pensjonaty, położone w bezpośrednim sąsiedztwie stacji.



Na ścianie istniejącego do dzisiaj budynku Pensjonatu Ostoja – znajdującego się na rogu ulic Wawerskiej i Ogrodowej, tuż za dworcem – można nawet odnaleźć jeszcze historyczny napis.





Murowana willa przy ul. Ogrodowej 43

Poza właścicielami karczm i pensjonatów na bogatych gości czekali także ubodzy chłopcy zamieszkujący Dębinkę, która była wtedy odrębną osadą. Ludzie ci w okolicach dworca kolejki wąskotorowej wystawiali na sprzedaż wyhodowane na własnych, niewielkich polach płody rolne oraz rozwozili mieszczan do okolicznych willi. Lecz nie tylko. Wielu letników wysiadało z „ciuchci” w Józefowie, by udać się nad królową polskich rzek – Wisłę. Aby się tam dostać wybierali zazwyczaj jedną z dwóch ulic – Ogrodową lub Wiślaną. Obie były w tamtych czasach głównymi szlakami pieszymi nad Wisłę. Były pięknie położone wśród lasów i ogrodów, prowadziły przez Dębinkę wprost na nadwiślańskie polany i plaże.

Udajmy się tam i my. Wystarczy, że za dworcem Józefów skręcimy w lewo, w Ogrodową, do dzisiaj cichą i ukwieconą, o nieutwardzonej nawierzchni. Po przejściu dwustu metrów po lewej stronie, pod numerem 43. dostrzeżemy piękną murowaną willę z tarasem i werandą – niestety w opłakanym stanie. Gdy dojdziemy do skrzyżowania z ulicą Ejsmonda, rozpocznie się historyczna Dębinka, a Ogrodowa zamieni się w Dworską. Ta ostatnia swą nazwę zawdzięcza dworowi rodziny Wyganowskich, których Dębinka była własnością. Po zabudowaniach dworskich do dzisiaj nie pozostał żaden ślad. Pewnym jest natomiast, że znajdowały się one na pięknych



Hotel „Pod dębami” powstał w 1968 roku i oferował 120 miejsc sypialnych oraz 160 restauracyjnych. Fotografie obiektu możemy odnaleźć na pocztówkach sprzed lat

łąkach za ulicą Nadwiślańską. Tuż obok dawnego dworu, na przedłużeniu ulicy Kardynała Wyszyńskiego w czasach PRL-u działał jeden z najstojniejszych hoteli w okolicy – „Pod dębami”. Niejednokrotnie na organizowanych tam przyjęciach i dancinɡach bawiły się najwyzsze elity państwowych władz. Za hotelem mieściły się natomiast przystań wodna z wypożyczalnią łodzi oraz przeprawa do Konstancina-Jeziorny. Wcześniej w tym samym miejscu istniał najdłuższy w Polsce drewniany most przez Wisłę.

Tyleż romantyczny, co pechowy. Lekka konstrukcja, a przede wszystkim zawodny budulec sprawiały, że most często ulegał niszczycielskiej sile natury – szczególnie podczas wiosennych roztopów. Pech zaś polegał na tym, że każda zaplanowana modernizacja przeprawy kończyła się wybuchem wojny. Po 1945 roku zatem zaprzestano prób przywracania do życia mostu. Ten sukcesywnie niszczał, ale jeszcze w latach 70. XX wieku widoczne były elementy drewnianych konstrukcji.

Urokiem okolic dawnego dworu oraz nieistniejącego już, zniszczonego hotelu „Pod dębami” w 1998 roku uległ Andrzej Wajda, który przez trzy tygodnie wraz z całym planem



Pozostałości zabudowy gospodarczej przy ul. Krótkiej,
poniżej – przy Orlej

Jeżeli cierpliwie poszukamy wśród wąskich uliczek Dębinki – wywodzącej swą nazwę od popularnego w tej okolicy dębu szypułkowego – z pewnością dostrzeżemy jeszcze kilka budynków charakterystycznych dla wiejskiej zabudowy początku XX wieku.



filmowym nagrywał w tym miejscu sceny folwarku w Soplicowie do słynnego „Pana Tadeusza”.

Wcześniej zaś, w latach 1985–1990 jedna z tamtejszych plaż była ulubionym miejscem naturystów.



Bunkier Przedmościa Warszawskiego – zajmuje jeden z pasów ruchu ulicy Ejsmonda

Tymczasem wróćmy na Dębinkę, najlepiej na równoległą do Dworskiej ulicę Orlą. Znajdziemy tam bowiem jedno z ostatnich, dobrze zachowanych i wyposażonych gospodarstw rolnych – pamiątkę po czasach, gdy gospodarze wyswobodzili się spod jarzma dworu i zaczęli zarabiać na letnikach z Warszawy.

Na szlak kolejki wąskotorowej warto powrócić ulicą Wiślaną. W tym celu należy ponownie znaleźć się na skrzyżowaniu Ogrodowej z Ejsmonda i skręcić w tę ostatnią w lewo. Po kilkudziesięciu metrach dojdziemy do przecznicy – Wiślanej, jednak zanim skierujemy się w prawo spójrzmy przed siebie, na kolejny bunkier Przedmościa Warszawskiego, dumnie zajmujący jeden pas ruchu. Idąc już Wiślaną w kierunku Wawerskiej po lewej stronie, pod numerem 24. wpadnie nam w oko willa w stylu „świdermajer” o ciekawej architekturze.

Będąc także na Wiślanej nie powinniśmy przegapić innego „drewniaka”, który znajduje się pod numerem 5. Aby do niego dotrzeć trzeba przekroczyć szlak „ciuchci” i iść prosto kolejne kilkaset metrów. Staniemy przed dużym, zielonym budynkiem, a poznamy go po dwóch oknach w kształcie rombu na wysokości pierwszego piętra.

„Świdermajer”

– Wiślana 24

Budynek, nadgryziony już zębem czasu, znajduje się na szczęście w stanie oryginalnym, nie został oszpeczony popularnymi, blaszanymi łatami lub sidingiem. Jego najpiękniejszym elementem, na który zwrócimy uwagę w pierwszej kolejności, są charakterystyczne, zadaszone, łamane schody prowadzące na zewnątrz budynku na piętro.

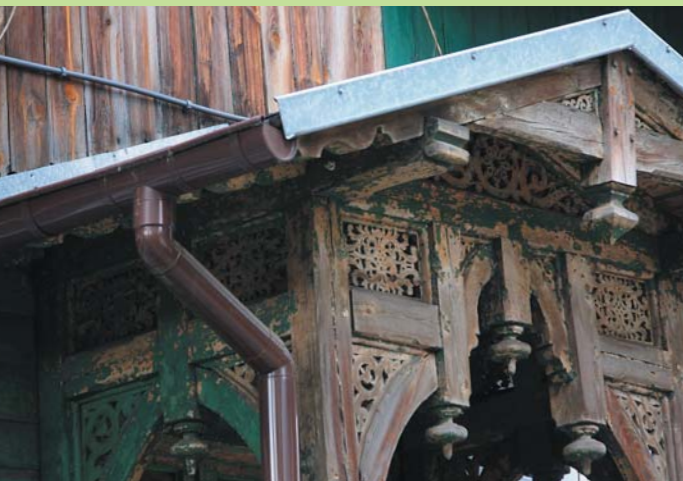


Cofnijmy się na Wawerską i kontynuujmy spacer szlakiem jabłonowsko-karczewskiej „ciuchci”. Idąc na północ w kierunku Michalina po prawej stronie, pomiędzy ulicą a płotami kolejnych posesji zwróćmy uwagę na podłużne, równoległe wzniesienie. To nasyp torowiska kolejki.

Jeśli natomiast będziemy uważni, w niektórych ogrodzeniach dostrzeżemy spełniające funkcję słupków tory kolejowe.

Po kilkuset metrach podążania śladami wą-







Synagoga przy ulicy Wiślanej 5

To dawny żydowski dom modlitwy, jedyny ocalały w mieście. – Przy okazji remontu mieszkania, podczas zdrapywania farby ze ścian dostrzegłam pozostałości po starych znakach. Istnieją jeszcze także zaczepy od łańcuchów, które ówczesnym lokatorom służyły podczas modlitw do podnoszenia sufitu – opowiada obecna mieszkanka „świdermajera”.

skotorówki dotrzemy do skrzyżowania ulic Wawerskiej i Kopernika. Warto choć na chwilę wstąpić za bramę znajdującego się po lewej stronie cmentarza parafialnego, by obejrzeć zbiorową mogiłę żołnierzy poległych we wrześniu 1939 roku, nad spokojem których czuwa biały orzeł w koronie. Jeśli na tej samej wysokości odbijemy w prawo, w Kopernika, po kilkuset metrach wyjdziemy wprost na kościół parafialny pw. Matki Bożej Częstochowskiej, którego budowę rozpoczęto w 1902 roku.

Wróćmy na Wawerską i podążajmy na północ. Po prawej stronie ulicy nadal z łatwością rozpoznawać będziemy towarzyszący nam nieprzerwanie dawny nasyp kolejowy. Przed nami zaś nieistniejąca już stacja wąskotorówki Michalin. Znajdowała się ona prawdopodobnie za skrzyżowaniem Wawerskiej z Graniczną – swego czasu wyznaczającą granicę między Józefowem, a Falenicą – na terenie sąsiadującym z obecną Szkołą Podstawową nr 2. Stacja to wiele



Zbiorowa mogiła żołnierzy poległych w 1939 roku, poniżej – kościół Matki Bożej Częstochowskiej
Na cmentarzu parafialnym nad spokojem żołnierzy poległych we wrześniu 1939 roku czuwa biały orzeł w koronie.



Na terenie świątyni, o architekturze gotyku nadwiślańskiego, znajdziemy kolejne miejsca pamięci, w tym pomnik poświęcony Powstańcom Warszawskim oraz tablicę ku czci żołnierzy Armii Krajowej z IV Rejonu „Fromczyn”, poległych w latach 1939–1944.

powiedziane, bowiem przystanek Michalin w niczym nie przypominał dworca Józefów.

„Wtedy jeszcze przed elektryfikacją linii był to goły zwirowaty peron, na którym stała tylko budka dla kasjera



Pomnik „ciuchci” znajduje się w Karczewie przy ul. Adama Mickiewicza

Do dzisiaj, w porze zimowej lub późną jesienią – kiedy na drzewach nie ma liści – w lesku na terenie Falenicy między drzewami nietrudno dostrzec dawny szlak „ciuchci”. Mieściła się w tak wąskim przesmyku, gdyż poruszała się po torach o szerokości zaledwie 800 milimetrów.

i dwie latarnie, które budziły lęk, kiedy o zmierzchu dyżurny opuszczał je na skrzypiącej linii, żeby zapalić umieszczone w nich lampy naftowe. Na stacji działo się dużo. Chłopcy przychodzili tu niby wyczekiwać na kogoś, kto miał przyjechać, a naprawdę popatrywać na dziewczyny, schludniutki i zawsze spacerujące parami. W upalne, suche wieczory peron pełen był młodzieży, pachniało bzami, potem akacją, potem jaśminem, lipami i maciejką, a zawsze mieszał się z tym słodkawy zapach gnojówki z drewnianego WC” – pisał o przystanku w Michalinie Józef Hen.

Kolejny przystanek „ciuchcia” miała już na terenie Falenicy. Józefów opuszczała jednak nadal Wawerską – ściśle powiązaną ze szlakiem wąskotorówki. W miejscu, które dzisiaj stanowi granicę naszego miasta z gminą Wawer, za skrzyżowaniem z ulicą Werbeny kolejka wjeżdżała w zalesiony teren.

Po II wojnie światowej wąskotorówką jeździło do stolicy coraz mniej pasażerów. Głównymi przyczynami powolnego podupadania „ciuchci” były znaczny spadek liczby ludności nadświdrzańskich lotnisk – wskutek wymordowania wielu tysięcy zamieszkujących te tereny przed wojną Żydów – oraz nierówna konkurencja ze strony elektrycznej, szerokotorowej kolei. W efekcie 1 lipca 1952 roku odcinek z Warszawy do Otwocka został zamknięty. Aż 11 lat dłużej przetrwał krótki szlak z Otwocka do Karczewa, ale ostatecznie i on 1 kwietnia 1963 roku został zlikwidowany. O pożegnaniu najkrótszej trasy kolejki wąskotorowej w kraju w „Expressie Wieczornym” napisał Stefan Wiechecki „Wiech”: „... Niejeden warszawiak co prawda w nieszczęście wpadł przez te kolejkie, jak w niedzielny wieczór z majówki do Warszawy wracał. Zaczynało się to przeważnie w ten deseń, że w wagonach tłok był niemożliwy i na stopniach się jechało. Niech się tylko pokazał na takim stopniu mężczyzna w matrymonialnym wieku, zaraz się koło niego jakaś laleczka z bukietem bzu znalazła i do tej pory ze strachu krzyczała, aż przez samą grzeczność brał ją za pierwszą krzyżową i trzymał, żeby czasem nie zleciała. Potem ona bukiet do nosa mu przystawiała – bez go zamroczył i gotów. Niebezpieczna lokomocja, wsiadał człowiek na godzinę, a leżał na całe życie. Ale mimo to wdzięczność musiem odczuwać, że ciuchcia tyle lat turystyczne i „kominiarskie” obsługe Warszawy skutecznie”. Dalej ceniony satyryk i publicysta wyjaśniał przyczynę swego zamilowania do jabłonowsko-karczewskiej wąskotorówki: „... Dzisiaj należy to już do historycznych powieści i wspominam o tem tylko przy okazji ostatnich kursów kolejki, które odbędą się do pierwszego kwietnia. Wybieramy się z Gienią w tym celu do Otwocka, żeby wziąć udział w uroczystości, bo muszę powiedzieć, że między innymi i ja zostałem zrobiony za pomocą bzu na stopniach za szczęśliwego małżonka...”.

My zaś, pożegnawszy się ze szlakiem „ciuchci”, będąc przy dawnym peronie w Michalinie udajmy się w prawo ulicą Graniczną. Po kilkuset metrach, minąwszy rondo na

Pomnik żubra na terenie muzeum Ligi Ochrony Przyrody. Kiedyś służyło ono głównie uczniom z warszawskich dzielnic Śródmieście i Praga Południe, którzy przyjeżdżali tu na zajęcia przyrodnicze. Przechodząc obok tego miejsca z pewnością zwrócimy uwagę na piękną furtę zwieńczoną metalową tabliczką z adresem oraz pomnik dumnego żubra, nad którym widnieje napis „LOP Koło Michalin”.



skrzyżowaniu z 3 Maja, skróćmy w prawo w ostatnią przecznicę przed przejazdem kolejowym – Słoneczną. Przy tej ulicy bowiem, pod numerem 8. znajduje się dzisiaj zapomniane, a przed laty bardzo popularne niewielkie muzeum wraz z parkiem Ligi Ochrony Przyrody.

Idąc dalej zaś po prawej stronie Słonecznej zobaczymy kolejne miejsce pamięci, powstałe z inicjatywy Bronisława Kowalskiego.

Po oddaniu hołdu żołanierzom Armii Krajowej skróćmy ze Słonecznej w lewo, w Rozkoszną, którą dojdziemy do wiodącej wzdłuż torów kolejowych ulicy Marszałka Piłsudskiego. Będąc w tym miejscu warto przyjrzeć się z bliska architekturze dworca Michalin, brata bliźniaka nie tylko w Józefowie i Świdrze, ale także większości przystanków kolejowych na tzw. linii otwockiej.

Niedawno głośno zrobiło się nawet na temat definitywnego usunięcia ich z krajobrazu linii otwockiej, co



Pomnik, znajdujący się we wnętrzu ogrodzenia opatrzonego inskrypcją „Bo umierają narody, które tracą pamięć”, poświęcony jest żołnierzom Armii Krajowej, którzy 25 kwietnia 1944 roku polegli w tym miejscu w walce z Gestapo i żandarmerią niemiecką.

zdaniem Polskich Linii Kolejowych miałoby umożliwić rozwijanie przez pociągi wyższych prędkości na modernizowanej linii numer 7 z Warszawy do Dorohuska. Pomysł ten rozpętał burzę protestów zarówno wśród podróżnych, jak i wielbicieli przedwojennej architektury. Fala krytyki projektu PLK przyniosła zamierzony skutek. Siedem stacji linii otwockiej – Międzylesie, Radość, Miedzeszyn, Falenica, Michalin, Józefów i Świder – zostało wpisanych do rejestru zabytków. Dzięki temu „skrzydlate wiaty” z pewnością unikną rozbiórki. Może warto zatem – z czystego sentymentu – na zakończenie naszej wędrowki, stanąć na stacji Michalin





Józefów jest w gronie miejscowości położonych na trasie z Wawra do Otwocka wyjątkowy – jako jedyny w swoich granicach administracyjnych posiada dwie „skrzydlate wiaty”. Stacje powstały w latach 1936–1938, podczas elektryfikacji linii w ramach przebudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego. Od samego początku cieszyły się wielkim powodzeniem nie tylko wśród podróżnych, ale także znawców architektury, którzy przyjeżdżali pod Warszawę podziwiać charakterystyczne elementy przystanków – łupinowe dachy, podwieszane kierunkowskazy oraz wnętrza poczekalni, stylizowane na dziewiętnastowieczne wagony kolejowe. Krótko mówiąc u schyłku lat 30. XX wieku były krzykiem architektury modernistycznej. Co z tego jednak, skoro wraz z upływem lat zaczęły sukcesywnie niszczyć i niewiele w tej kwestii zmieniały nawet doraźne remonty.





Spuścizna Andriollego Skwer im. Jana Pawła II w centrum Józefowa jest doskonałym miejscem wypadowym dla wielu wędrówek śladami stylu architektonicznego Michała Elwiro Andriollego. Takich „świdermajerów”, jak ten naprzeciw Urzędu Miasta Józefowa (zdjęcie na górze) oraz te na skrzyżowaniach ulic Świderskiej i Długiej (w środku) oraz 11 Listopada i Kwiatowej (na dole), jest w Józefowie naprawdę dużo.

Pomnik Łączniczek Armii Krajowej
Pomnik, który został odsłonięty 29 lipca 2001 roku, powstał dzięki inicjatywie komendantki służb sanitarnych AK w Fałenicy Eugenii Szymczak. Dzieło prof. Bohdana Chmielewskiego symbolizuje patriotyzm tysięcy kobiet walczących podczas II wojny światowej.



pod kierunkowskazem „Kierunek do Otwocka” i przejechać podmiejskim pociągiem jeden przystanek do Józefowa. A będąc już w centrum, po przejściu obok Miejskiego Ośrodka Kultury i Urzędu Miasta pokłonić się łączniczkom Armii Krajowej, pod poświęconym Im pomnikiem.



www.jozefow.pl

