

# ZNAD JEZIORKI MINIATURY HISTORYCZNE



NIEBYWAŁA  
KATASTROFA KOLEJKI  
WILANOWSKIEJ

# ZNAD JEZIORKI MINIATURY HISTORYCZNE

## NR 5

**Wszelkie uwagi, sprostowania i uzupełnienia będą mile widziane**

Zdjęcia katastrofy kolejowej z 16 lipca 1939 roku ze zbiorów  
Narodowego Archiwum Cyfrowego

**Copyright © „Znad Jeziorki. Miniatury Historyczne”, Skolimów 2018  
Kontakt: [rawski@adres.pl](mailto:rawski@adres.pl)**

# NIEBYWAŁA KATASTROFA KOLEJKI WILANOWSKIEJ

W niedzielę 16 lipca 1939 r. o godz. 21.20 pod Powsinem zderzyły się czołowo pociągi, jadący z Warszawy oraz do Warszawy. Pociąg idący z Konstancina był przeładowany warszawiakami powracającymi z Konstancina, Skolimowa i Chylic. Kierownicy pociągów nie zostali powiadomieni o zmianie miejsca mijanki z Powsina na Klarysew. W wyniku zderzenia zginęło 10 osób a rannych zostało około 200 osób. Wśród nich byli m.in.:

zginął - **Zygmunt Piekarski** (Jeziorna);

ranni - **Marianna Rawska**, lat 50 (Jeziorna); **Rozalia Bartczak** (Jeziorna);

**Agnieszka Szewczyk** (Jeziorna); **Witold Lewczyk**, uczeń (Nowa Jeziorna);

**Jan Sępiński** (Konstancin); **Henryk Pindelski** (Powsin);

**Edward Galik**, trzynastoletni uczeń (Powsin);

**Stanisław Zadrożny** (Powsin); **Stefan Tokaj** (Skolimów)



## Dantejskie sceny w płonących wagonach

Straszliwa katastrofa, która zdarzyła się w niedzielę wieczorem na kolei Wilanowskiej, pod Powsinem, poruszyła całą Warszawę.

W tę przeraźliwie skwarną niedzielę mnóstwo ludzi przeciw wyemigrowało za miasto, nad wody, na łąki, do lasów, szukać cienia, ochłody, wypoczynku. Teren kolejki wilanowskiej z dawien dawna należy do najczęściej uczęszczanych, najpopularniejszych. Nic dziwnego, więc, że z chwilą, gdy gruchnęła późnym wieczorem wieść o tej strasznej katastrofie, gdy zaczęto mówić o rannych, o zabitych — w setkach i tysiącach rodzin warszawskich zaniepokojono się o los najbliższych, którzy tego dnia właśnie wyruszyli za miasto.

Przez całą noc z niedzieli na poniedziałek w redakcjach pism, w komisariatach dzwoniły telefony. Ludzie błagali o informacje, dopytywali się o los krewnych, przyjaciół, znajomych. I nikt tych dokładnych wyjaśnień udzielić nie mógł, bo ratowanie ofiar katastrofy, gaszenie szczątków obu płonących pociągów, rozwożenie rannych po szpitalach trwało całą niemal noc.

I również przez całą noc strach wisiał nad rodzinami wszystkich wycieczkowiczów, którzy tego wieczora nie powrócili do domów. Wiedzano już, że w wyniku fatalnego zderzenia dwóch pędzących wprost ku sobie pociągów motorowych, 7 czy 8 osób padło trupem na miejscu. Liczbę pokaleczonych, jak zwykle w takich wypadkach, wyolbrzymiono. Mówiono o kilkuset lżej i ciężiej rannych.

### 7 zabitych

Dziś te tragiczne szczegóły są już ustalone. A więc oficjalnie ustalono, że na miejscu straciło życie 7 osób — pasażerów obu pociągów: Henryk Milewski, Józef Szymański, Maria Szypulska i Zygmunt Piekarniak [winno być Piekarski], a poza tym 3 osoby, których nazwisk na razie jeszcze nic ustalono.

Rannych w wyniku katastrofy jest 150.

### 150 rannych

#### *W szpitalu Dzieciątka Jezus:*

Dobielał W., lat 16 (6 Sierpnia 68), Urbańska Maria, lat 40 (Belwederska 40), Królak Irena, lat 35 (Muranowska 39), Szymańska Agnieszka, lat 16 (adres nieustalony), Pawlak Janina, lat 41 (Tarczyńska 9), Wenigsztain Stanisław, lat



28 (Sulkiewicza 22), Prószyńska Lucyna, lat 70 (Wąski Dunaj 3), Woźniak Kazimierz, lat 27 (Chocimska 27).

*W szpitalu okręgowym im. Marszałka Piłsudskiego:*

Bartosiewicz Stanisław (adres nieustalony), Urbański Antoni (Stępińska 24), Wacembryk Irena, lat 20 (Opocińska 6).

*W Instytucie Chirurgii Urazowej:*

Tomasz Bieliński (Wspólna 36), Stefan Narczyński (Puławska 17), Rawska Marianna, lat 50 (Jeziorna), Józef Mac, lat 38 (Hoża 16), Henryk Pindeliski (Powsin), Wacław Hereblowski (Belwederska 30), Edward Galik, lat 13, uczeń (Powsin), Witold Lewczyk, uczeń (Nowa Jeziorna), Czesław Gowdziałek, lat 19, uczeń (Koszykowa 69), Michał Leciewicz, lat 36 (Siedlecka 4), Zdzisław Straszewicz, lat 22 (Litewska 12), Chaim Brzoza, lat 67 (Leszno 18), Paweł Szczurek (Nowogrodzka 42), Elgienia Balbinger (Twarda 32), Jan Lipski (Radzymińska 108), Helena Lipska (Radzymińska 108), Józefa Malczewska (Grójecka 83), Karolina Broniska (Chmielna 92), Marta Kowalska (Czeriakowska 80), Balbinger (Twarda 32), Jadwiga Kasa (Nowy Świat 36), Cecylia Grabowska (adres nieustalony), Agnieszka Szewczyk (Jeziorna), Lęgoszówna (Rembertów), Władysława Burska (Krucza 16), Sara Frachtenberg (adres nieustalony), Rozalia



Bartczak (Jeziorna), Helena Serwa (Naczelnikowska 50), Jadwiga Buczanek (Wilanów), Feliksa Brzezińska (Czosnowska 16), Piotr Komosa (Podchorążych 69), Zygmunt Witulowski (Ogrodowa 69), Jan Sępiński (Konstancin), Jan Fust (Browarna 8), Jakub Erlich (Zielna 41), Stanisław Stańczyk (Grzybowska 74), Antoni Jagnicki (Wilanów), Stanisław Liciewicz (Sielecka 4), Wacław Kupiewicz (Rogowska 6), Jerzy Markowski (Leszno 110), Stefan Tokaj (Skolimów), Leopold Skarzyński (Stalowa 40), Stefan Latosiński (Pańska 35), Leon Siedlecki (Wlicza 5), Gustaw Szymański (Stępińska 2), Jakub Zelcer (Lwów), Stanisław Zadrożny (Powsin), Abram Walbertc (Leszno 97), Bolesław Rutkowski (Bukareszt), Ludwik Mosak (Ludna 16), Stefan Czubak (Przemyska 22), Zygmunt Piekarniak [winno być Piekarski] (Jeziorna), Bauritter (Koszykowa 51), Kazimierz Szczęsy (Sienna 17), Aleksander Sutowski (Plusa 61).

### *Szpital na Czysym:*

Marian Sikora, lat 13 (Stare Miasto 26), Jochfe, rzeźnik, lat 26 (Pawia 15).

Lżej ranni po opatunku udali się do domu: Zygmunt i Maria Pniewscy, Adolf Regic, Antoni Trzewik, Helena Szczygiał, Otto Hyrne, Jan Buchalski, Izrael Warszawczyk, Leon Ostrowski, Roman Ciborowski.

Ta lista jednak nie wyczerpuje nazwisk wszystkich poszkodowanych w tej wielkiej katastrofie kolejowej — chyba największej w Polsce jeśli chodzi o ilość ofiar zderzenia. Wielu bowiem lżej rannych, zadowolając się tylko prowizorycznym opatrunkiem, rozjechało się do domów, nie podając nazwisk.

Co spowodowało tę straszną katastrofę, która pociągnęła za sobą tyle ofiar?

Dochodzenie trwa jeszcze. Jak podają, przyczyną jej było mylne podanie sygnałów.

W każdym bądź razie aresztowany został dyżurny ruchu kolei wilanowskiej, Bronisław Kaczyński, a kasjera kolejki Olszowskiego, oddano pod dozór policji.

Maszyniści obu pociągów iście cudownym zrządzeniem losu ocaleli, ale są ciężko ranni i znajdują się w szpitalu.



### Co mówi maszynista

Oto co mówi o przebiegu samego zderzenia jeden z nich, pan Roman Orzeszkowski z Klarysewa:

— Z Klarysewa wyjechałem o g. 9 m. 2 wieczorem.

**Sam, bez pomocnika** prowadziłem pociąg motorowy, przepelniony wyjeżdżającymi z letniska.



*Wagonów pasażerskich było trzy. Ponadto z tyłu szedł jeszcze jeden, wagon motorowy pomocniczy.*

*W kilka minut po wyruszeniu ze stacji Klarysew, z poza zakrętu wyjechał samochód, którego silnie palące się lampy oślepiły mnie na chwilę.*

*W następnym momencie z przerażaniem ujrzałem nagle zza zakrętu wylaniający się naprzeciw kontur drugiego pociągu.*

*Było to w pobliżu cmentarza Powsińskiego. Pociąg znajdował się w odległości około 100 mtr. [metrów] przede mną.*

*Momentalnie złapałem za hamulec. Jednocześnie dawałem sygnały syreną alarmową. To samo zresztą robił i mój kolega a przeciwnego pociągu. Obaj musieliśmy sobie zdawać dokładnie sprawę, że katastrofa jest nieunikniona.*

*A potem zdarzyło się to najgorsze. Dwa rozpędzone pociągi wpadły na siebie. Pan Orzeszkowski stracił przytomność. Olbrzymi wstrząs wyrzucił go z wagonu.*

*— Oprzytomniałem w kartoflisku — mówi dalej. — W rękę ścisnąłem jeszcze korbę od hamulca. Byłem bez marynarki.*

*Zacząłem się rozglądać dookoła.*

*Przedemną widniał tor i szosa pełna rannych. Nie słychać słów. Jedyne jęki wydobywają się jak z pod ziemi dookoła.*



*Spojrzałem na pociągi. Wydobywał się już z nich **dym i ogień**. To krótkie spięcie spowodowało pożar. Z przerażeniem pomyślałem o **bakach z ropą**.*

*Podniosłem się z ziemi i zbliżyłem do pociągów. Niestety nie można było już nic ratować. Wkrótce **wielki snop ognia** powiedział mi, że ropa skutecznie podsyca ogień.*

*Dwa wagony motorowe pociągów, objęte były całkowicie płomieniami. **Silny wiatr sprzyjał pożarowi, który przerzucił się na wagony osobowe**.*

*A w wagonach tych działy się **dantejskie sceny**. Ratujący nie mogli dostać się do środka zbitych i wrośniętych w siebie wagonów, by wydostać z nich rannych. Trzeba było **rozbijać i odrywać deski, lub wprosi boki wozów**.*

*W środku wagonów leżeli **skłębieni ludzie**. Niektórym tylko głowy i części tułowia było widać. Nogi uwięziono były jak w potrzasku.*

## **Buchnął krzyk... Wrażenia tych, którzy otarli się o śmierć**

Są ludzie, którzy nienawidzą niedzielnych wycieczek za miasto i boją się specjalnie słynnych powrotów pociągami kolejki dojazdowej. Są tacy, którzy od czasu do czasu dają się namówić — na takie niedzielne szaleństwo. W ubiegłą niedzielę dałam się właśnie namówić na wyprawę do Konstancina.

Wracaliśmy — całym towarzystwem złożonym z czterech pań i dwóch panów, pociągiem o godzinie 8.55. Stacja w Konstancinie już wpół do dziewiątej robiła wrażenie... piekła. Czarne tłumy ludzi oczekiwały na pociąg.

Pociąg ten przyszedł ze Skolimowa przepełniony. Każdy, kto był kiedykolwiek na tego rodzaju wycieczce, wie, co się dzieje w takich razach: szturm ludzi do przepełnionego pociągu robi wrażenie jakiegoś szaleństwa. Porwani tym szalem, usiłujemy się wepchnąć do któregoś z trzech wagonów... Gdyby nam się to było udało, nie wiem, czy mogłabym dzisiaj pisać te wspomnienia.

Ale „bywalcy” linii konstancińskiej wstrzymują nas ostatecznie. Okazuje się, że podstawiono jeszcze dwa wagony zapasowe. Biegniemy do tych wagonów. W pierwszym z nich nie ma już miejsca — dopadamy ostatniego. Siedzimy. Po chwili pcha się za nami tłum kłócących się, zziąpanych ludzi. Ludzie stoją sobie dosłownie „na głowach”. Pociąg rusza z spóźnieniem, przeciążony, przepchany niepomiarnie, wśród krzyków i wymyślań. Mimo to jesteśmy zadowoleni: siedzimy i jedziemy. Mniej więcej po pół godzinie nagły wstrząs. Nic więcej: tylko wstrząs. Nikt w naszym wagonie nie zdaje sobie sprawy z tego, iż coś się naprawdę stało. Tu nie stało się nikomu nic. Ludzie nie ruszają się z miejsc: jeste-

śmy przekonani, że pociąg zaraz ruszy!

Dopiero po chwili ktoś krzyczy, żeby wysiadać! Wychodzimy – a raczej ludzie, teraz dopiero objęci paniką, rzucają się do wyjścia. Jest już całkiem ciemno i – na razie – cicho. Właśnie cicho. Nie umiem sobie tego do tej chwili wytłumaczyć – ale jest cicho. W dalszym ciągu nie rozumiemy tego, że stało się coś okropnego. Dopiero po chwili...

Po chwili dopiero idziemy naprzód i – w dalszym ciągu nie rozumiemy jeszcze, co się stało. Widzimy przed sobą spiętrzone wagony, które robią takie wrażenie, jakby jeden wagon tego samego pociągu najechał na drugi, jakby jeden się zatrzymał, a drugi wpadł na niego. Ktoś nawet zaczyna tłumaczyć, iż stało się tak wskutek przeładowania drugiego wagonu.

Dopiero po jakimś czasie okazuje się, że to wpadły na siebie dwa pociągi. Pociągi w pełnym biegu, jeden jadący z Konstancina – przeładowany, wypełniony, aż po okna ludźmi i drugi idący z Warszawy.

I dopiero po jakimś czasie okazują się rozmiary katastrofy. Jest rzeczą niezmiernie trudną odtworzyć sobie w pamięci całą tę scenę. Mam wrażenie, iż upłynęło sporo czasu między zderzeniem się pociągów a wybuchem pożarów. Nie przypuszczałam nawet, aby wśród rannych miało być dużo poparzonych. (Zresztą, wbrew pierwszym wiadomościom, okazuje się, że rannych udało się ocalić przed poparzeniem). W pierwszej chwili miałam tylko wrażenie, iż zderzenie się pociągów wywołało jakby zatkanie wszystkich drzwi i że ludzie – zdrowi i ranni – nie mogą wydostać się ze środka. Jest mi niezmiernie trudno odtworzyć sobie przebieg całej tej sprawy w czasie – pamiętam jednak ciągle te przedłużającą się ciszę. Dopiero po długiej chwili buchnął krzyk.

Wypadek zdarzył się między Powsinem a Klarysewem, w szczerym polu. Trwało względnie długo, zanim zdołano skomunikować się ze strażą pożarną, z policją. O tej porze jest jednak na szosie z Konstancina, biegnącej równoległe do toru, ogromny ruch samochodowy. Całe sznury samochodów prywatnych zjawily się wkrótce na miejscu wypadku. Nadjechały także autobusy komunikacyjne. Było już jasne, iż rozmiary katastrofy muszą być ogromne. Po chwili – nie umiałabym określić jak długiej, – buchnęły płomienie...

Teraz zaczęły się dzieć naokoło płonącego pociągu sceny dantejskie. Panika tłumu ludzi – w najwyższym stopniu zdenerwowanych, choć już bezpiecznych. Rozpaczliwe próby ratowania ludzi z rozbitych wagonów... Ratunek polegał zresztą tylko na tym, żeby chorych ładować do samochodów, autobusów, wozów i jak najszybciej wieźć do miasta, na miejscu bowiem nie było przecież nic, żadnych środków opatrunkowych, żadnych narzędzi... Dobra wola lekarzy,



których kilku stało się natychmiast, nic tu nie mogła poradzić. Stłoczenie wagonów było tak olbrzymie, iż niemałej siły fizycznej było trzeba, aby z tego rumowiska wydobywać ludzi, zamkniętych i ogarniętych paniką.

Ze wszystkich okolicznych wsi – z Klarysewa, z Powsina — ściągają zaczęły zresztą tłumy ludzi. Ludzi, którzy chcieli pomóc — i gapiów. Po pierwszym okresie zamieszania zjawiała się policja i straż pożarna, która obejmuje komendę. Publiczność przez ten czas zdołała zrobić naprawdę wszystko, co było w jej mocy.

Setki samochodów prywatnych oddano do dyspozycji kierownictwa akcji ratunkowej. Setki ludzi, ogarniętych histerią, zdołano doprowadzić do spokoju. Kiedy pożar ogarnął wagony — nie było w niech już, na szczęście ludzi. Mam wrażenie, iż poza szczególnie tragicznymi wypadkami, większość ran i urazów musiała powstać przede wszystkim wskutek strasznego wstrząsu wagonów. Jak informują przygodni uczestnicy akcji ratowniczej — najwięcej jest rannych z połamanymi rękami i nogami. Plon wypadku doszedł podobno setek ludzi. W pierwszej chwili obliczono liczbę ofiar na około 250... Samochody za samochodami ciągnęły w stronę Warszawy pełne rozbitych, jęczących ludzi.

Specjalnie wstrząsające wrażenie robiły płaczące, wystraszone dzieci, których pełno było w wagonach. Matki, które tuliły je do siebie, robiły wrażenie kobiet, które widziały cud. Każda z nich myślała na pewno o tym, iż dziecko jej

było o włos od kalectwa lub śmierci.

Po pewnym czasie trzeba jednak zacząć myśleć o powrocie do Warszawy. Szosa zapchana jest ludźmi, płynącymi ze wszystkich stron.

Wracamy pieszo do Klarysewa. Telefonujemy do znajomych w Konstancynie. Z tamtej strony linii na wieść o katastrofie chwila milczenia; czai się w niej nieme pytanie o los wesołych gości, którzy przed paroma godzinami opuścili gościnnych gospodarzy.

Nie – nikomu z nas nic się nie stało... Widocznie opatrność czuwała nad nami. Przecież byliśmy już w pierwszym, czy w drugim wagonie, skąd niemal nikt nie wyszedł cało...

Po pewnym czasie na stację w Klarysewie przyjeżdża auto, prowadzi nasz nonszalancki gospodarz. Jedziemy do Warszawy. Mijamy po drodze płonący pociąg. W ciemnej nocy płoną żelazne kadłuby wagonów. Szosa zasypana jest odłamkami szkła. Przez chwilę mamy wątpliwości, czy przejedziemy. Zresztą z płonącego pociągu buchają jeszcze iskry. Nikogo z rannych, czy poturbowanych już nie ma. Publiczność zdała egzamin w tej ciężkiej próbie. Pogotowie, policja, straż nie dałyby sobie na pewno rady, gdyby nie ofiarności przygodnych pasażerów, którzy rzucili się pomóc ofiarom. Teraz straż – z Konstancina i Warszawy – zajęta jest dogaszaniem pożaru...

Mijamy płonące szczątki pociągu. Docieramy do Wilanowa. Jeszcze jest ostatni nocny tramwaj. Siadamy. Patrzymy na siebie ze zdziwionymi minami ludzi, którzy otarli się o – śmierć.





### **Komunikat Ministerstwa Komunikacji informował:**

W dniu 16 bieżącego miesiąca o godz. 21:20 na odcinku Powsin-Klarysew linii wilanowskiej zderzyły się dwa pociągi wąskotorowe. Wypadek ten zaszedł wskutek tego, że dyżurny ruchu stacji Belweder wobec otrzymania wiadomości o tym że pociąg nr 328 biegnie z Iwicznej z opóźnieniem, wyznaczył krzyżowanie tego pociągu z biegnącym z Warszawy pociągiem nr 325 w Klarysewie zamiast jak zwykle w Powsinie. W tym celu dyżurny ruchu wydał ostrzeżenie drużynie pociąg nr 325 biegnącego z Warszawy o nowym miejscu krzyżowania, lecz nie powiadomił o tym, jak tego wymagają przepisy, kierownika pociągu zdążającego z Iwicznej, wskutek tego pociąg ten nie zatrzymał się w Klarysewie na skrzyżowaniu, lecz zdążył do Powsina na przewidziane rozkładem jazdy skrzyżowanie z pociągiem nr 325 i na szlaku Powsin-Klarysew zderzył się z nim [...] Ministerstwo niezależnie od wyniku dochodzeń i konsekwencji które poniosą winni bezpośrednio lub pośrednio, wskazało zarządowi Towarzystwa Koleji Dojazdowych na konieczność wzmożenia nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu pociągów zwłaszcza w niedziele i dni świąteczne, kiedy to frekwencja w pociągach osiąga swoje maximum, przez wyznaczenie w tym celu specjalnie doświadczonych kontrolerów do czuwania nad czynnościami pracowników mających bezpośrednią styczność z ruchem pociągów”.

## 9 osób zabitych, 200 rannych

„Oto tragiczny bilans katastrofy pod Powsinem. Katastrofa kolejki wilanowskiej była niewątpliwie największą w Polsce. Ilość ofiar okazała się też większa, niż początkowo myślano. W szpitalach i w Instytucie Chirurgii Urazowej znajduje się około 70 osób, które odniosły ciężkie rany, jak złamanie kręgosłupa, rąk i nóg, ciężkie poparzenia itp. Lista lżej rannych zamyka się liczbą 130 osób. Łącznie więc liczba rannych wynosi ponad 200 osób. Na miejscu katastrofy zginęło 7 osób, w poniedziałek w godzinach wieczornych zmarł w szpitalu wskutek odniesionych ran ś.p. Zygmunt Piekarski, również dopiero wczoraj w kartoflisku około miejsca katastrofy znalezione zostały zwłoki jeszcze jednego pasażera kolejki, mężczyzny, który nie posiadał przy sobie żadnych dokumentów. Łącznie liczba śmiertelnych ofiar katastrofy wynosi w tej chwili 9 osób. Niestety nie jest wykluczone, że powiększy się ona jeszcze bardziej, gdyż stan wielu rannych jest bardzo ciężki. Obecnie nie ulega już wątpliwości, że przyczyną katastrofy było karygodne niedbalstwo pracowników ruchu Towarzystwa Kolejek Dojazdowych. Zwłaszcza w niedzielę, gdy w pięciu wagonach jechało 500 wycieczkowiczów, czyli w chwili gdy pociągi na kolejce zapchane były z pewnością ponad granice dopuszczalne, rozporządzenia, regulujące ruch, przekazywane były w sposób urągający wszelkim zasadom dobrze zrozumianej troski o bezpieczeństwo publiczne. Jak wynika z oficjalnego komunikatu Ministerstwa Komunikacji – wobec opóźnienia pociągu idącego z Konstancina do Warszawy zawiadowca stacji telefonował do Konstancina, gdzie telefon przyjął 60-letni kasjer Olszewski. Zawiadowca Kaczyński nie zważając na to, że osoba, z którą rozmawia, bynajmniej nie jest odpowiedzialna w sprawach ruchu, wydał polecenie Olszewskiemu, aby ten uprzedził kierownika pociągu idącego do Warszawy, że mijanka odbędzie się wyjątkowo nie w Powsinie, lecz w Klarysewie. Rzecz jasna, że obowiązkiem zawiadowcy było bezpośrednie porozumienie się z kierownikiem pociągu lub z inną osobą miarodajną w tej sprawie. Kasjer Olszewski zajęty tłumem pasażerów, szturmujących jedyną w Konstancinie kase, zapomniał, względnie nie zdążył powiadomić na czas kierownika pociągu. Tak

**TEKST PODSTAWOWY ZA:** „Dziennik Narodowy” nr 173 z 17 lipca 1939 r.

**O katastrofie kolejki wilanowskiej informowała cała prasa krajowa. M.in.:**

**Wielka katastrofa kolejki dojazdowej pod Warszawą** („Gazeta Policyjna” nr 196 z 1939)

**W katastrofie kolejki pod Powsinem poniosło śmierć 10 osób** („Gazeta Policyjna” nr 197 z 1939)

więc pociąg odszedł do Warszawy na pewną katastrofę. Istniała co prawda jeszcze jedna szansa zapobieżenia katastrofie: można było powiadomić kasjerkę kolejki, urzędującej na stacji Klarysew, o zmianie i o nowym miejscu wymijania się pociągów. Zarówno jednak zawiadowca stacji w Warszawie jak i kasjer w Konstancinie, którzy mieli, - jak przypuszczamy - czas na ten meldunek, nie powiadomili Klarysewa o przewidywanej zmianie. Decyzją komisji śledczej zarówno Zenon [czasami podawany jako Bronisław] Kaczyński jak i Olszewski oddani zostali do dyspozycji władz sądowych. W poniedziałek w godzinach popołudniowych przystąpiono do usuwania gruzów z torów kolejki. Większość mieszkańców okolicznych osiedli miała w dniu wczorajszym wielkie trudności z dostaniem się do Warszawy, kursujące na linii Warszawa – Skolimów autobusy pomimo znacznego powiększenia liczby wozów, były zapchane po brzegi”.



***Przebieg wczorajszej [16.VII] katastrofy. Starcie i pożar pociągu na Kolejce Wilanowskiej („Kurier Warszawski” nr 195 z 1939, wyd. wieczorne)***

***Straszliwa katastrofa na Kolejce Wilanowskiej („Robotnik” nr 198 z 1939)***

***Straszna katastrofa na kolejce Wilanowskiej („Głos Mazowiecki” nr 162 z 1939)***

***Straszna katastrofa na kolejce wilanowskiej („Gazeta Sępolińska” nr 58 z 1939)***

# ZNAD JEZIORKI

## MINIATURY HISTORYCZNE

TWORZONE SĄ NA BAZIE BLOGA  
MINIATURYHISTORYCZNE.BLOGSPOT.COM

- Miniatury historyczne poświęcone są terenom leżącym nad rzeką Jeziorką i w jej okolicy. O ludziach i wydarzeniach. Sprawy błahe i poważne. Odległe i niedawne. Smutne i wesołe. Ot takie jakie było tutaj życie.
- Uzupełnieniem do miniatur historycznych jest „Biblioteczka skolimowska”, w której ukazują się publikacje dotyczące ważnych wydarzeń związanych z terenami na południe od Warszawy.

### HISTORIE OPOWIEDZIANE

- **HISTORIE WYSLUCHANE** W ramach miniatur ukazuje się pod tym podtytułem seria wspomnień dotyczących terenów leżących nad Jeziorką.

---

#### UKAZAŁY SIĘ:

- nr 1: J. Chlistunow i H. Cieszkowska DOM ZWYCZAJNY-NIEZWYCZAJNY
- nr 2: W. Zemło SZPITAL POŁOWY W SKOLIMOWIE W 1939 R.
- nr 3: W. Rawski FRANCISZEK NEMECZEK - MISTRZ PAPIERNICZY Z JEZIORN
- nr 4: ŻOŁNIERZE NIEPODLEGŁEJ (opr. W. Rawski)