

GŁOS WŁOCHOWSKI

NASZE WŁOCHY
STOWARZYSZENIE

PISMO DLA MIESZKAŃCÓW DZIELNICY WŁOCHY M. ST. WARSZAWY



Nie każdemu dostarczymy
Głos Włochowski ale każdy
dostanie go w prenumeracie
<https://wlochyinfo.org/subskrypcje/>

INWESTYCYJNY MARAZM WE WŁOCHACH! CZAS NA ZMIANY

MARAZM DZIELNICOWYCH
INWESTYCJI I BRAK POMYSŁU
NA ZAGOSPODAROWANIE, CZY
TEŻ REWITALIZACJĘ MIEJSKIEJ
PRZESTRZENI WE WŁOCHACH BUDZI
OD DŁUŻSZEGO CZASU FRUSTRACJĘ
I ROZGORYCZENIE MIESZKAŃCÓW.
PRZYKŁADY W TYM ZAKRESIE MOŻEMY
MNOŻYĆ, A POTWIERDZENIEM
SMUTNEJ RZECZYWISTOŚCI SĄ
M.IN. STATYSTYKI Z WYKONANIA
DZIELNICOWEGO BUDŻETU.



Urząd Dzielnicy Włochy
- fot. Krzysztof Pączkowski

W szczególności opłakanym stanie są choćby tereny wokół stacji kolejowej, które powinny być naszą wizytówką i powodem do dumy, a obecnie popadają w ruinę – przy biernej postawie włochowskich urzędników i ratusza. Ogromne problemy mamy również z remontem i budową nowych ulic, chodników, czy w końcu z inwestycjami i modernizacją placówek oświatowych. Na swoją kolej nie mogą się doczekać także obiekty parkowe czy sportowe.

Dziurawe, nieremontowane od lat ulice stają się już niechlubną wizytówką Włoch – a mieszkańcy nie mogą się doprosić o ich remont (np. ul. Globusowa, Krakowiaków). Ulice takie, jak Owalna, Drukarzy, Budki Szczęśliwickie, po opadach toną w błocie (i są barierą nie do przebycia dla okolicznych mieszkańców – przyp. red.). Nie widać tutaj także jakiegokolwiek kooperacji z Zarządem Dróg Miejskich, który w wielu przypadkach szerokim łukiem omija naszą dzielnicę, choć w innych - sąsiadujących z nami – działa prężnie.

DOKOŃCZENIE: STR. 2

KOLEJNA PODWYŻKA ZA PARKOWANIE W WARSZAWIE!

STOŁECZNY RATUSZ JUŻ PO RAZ DRUGI W CIĄGU PÓŁTORA ROKU PODNOSI WYSOKOŚĆ OPŁATY ZA PARKOWANIE. TYM RAZEM PRAWIE O 15 PROC.! OSTATNIA PODWYŻKA, KTÓRA WESZŁA W ŻYCIE NA POCZĄTKU 2021 ROKU WYNOŚIŁA PRAWIE 25 PROC. I WIELU KIEROWCÓW MYŚLAŁO WTEDY, ŻE TAK DUŻY WZROST KOSZTÓW PARKOWANIA NIE POWTÓRZY SIĘ W NAJBLIŻSZYM SZACIE. NIESTETY, BYLI W BŁĘDZIE.

Jeszcze na początku 2021 roku opłata za pierwszą godzinę parkowania wynosiła 3 zł. Od 15 sierpnia za ten sam czas postoju musimy zapłacić już 4,5 zł.

Widzimy zatem, że na przestrzeni niespełna 18-tu miesięcy wzrost ceny biletu wynosi aż 50 proc.! Konsekwencją tego jest również wzrost wysokości kary za brak opłaty parkingowej. W tej chwili wynosi

ona 300 zł i jest to aż sześciokrotny wzrost w porównaniu do września 2020 roku, kiedy za tą samą karę musieliśmy zapłacić 50 zł. Warto zaznaczyć, że warszawski system opłat w strefie płatnego parkowania działa w ten sposób, że pierwsza godzina postoju jest najtańsza. Za drugą i trzecią musimy zapłacić więcej. Odpowiednio 5,60 zł i 6,40 zł.

DOKOŃCZENIE: STR. 5

TEORIA DEMOKRACJI

Bieżąca kadencja władz samorządowych we Włochach stworzyła rządzącej koalicji POKO/WMDW niesłychaną okazję do wielkich przemian. Nie dość, że ustawodawca wydłużył samorządowcom czas sprawowania rządów z 4 do 5 lat, to budżety Warszawy i dzielnicy Włochy dosłownie zalane zostały olbrzymimi wpływami podatkowymi, pozwalającymi na realizację najbardziej śmiałych planów i obietnic (por. Głos Włochowski nr 1/2021). Na dobitkę tzw. pandemia umożliwiła poczynienie olbrzymich oszczędności m. in. na ograniczeniu kosztów utrzymania infrastruktury szkolnej i zamrożeniu działalności kulturalnej. Czy ten olbrzymi wzrost środków finansowych skutkuje proporcjonalnym wzrostem osiągnięć rządzącej koalicji? Niestety, nie.

DOKOŃCZENIE:

STR. 4

NIEBEZPIECZNE ŚCIEŻKI! CZY ROWERZYŚCI MAJĄ POWODY DO NIEPOKOJU?

W ostatnim czasie dochodzi do wielu zagrażających sytuacji z udziałem rowerzystów we Włochach. Brak spójnej i bezpiecznej sieci dróg rowerowych, a często także ich problematyczny przebieg i oznaczenie – np. przy mocno ograniczonej widoczności i pomijaniu instalacji luster drogowych na skrzyżowaniach – są przyczyną kolizji jednośladów z autami. W wielu przypadkach oszczędności na lokalnej infrastrukturze i montażu odpowiednich zabezpieczeń mogą być tutaj bardzo brzemienne w skutkach – zagrażając nawet zdrowiu, czy życiu rowerzystów. Choć często nieprzyjemne spotkania z kierowcami samochodów prowadzą także do wielu scysji i słownych utarczek.

DOKOŃCZENIE:

STR. 2

INWESTYCYJNY MARAZM WE WŁOCHACH! CZAS NA ZMIANY

C.D. ZE STR. 1

Wystarczy choćby przesłedić interpelacje i zapytania radnych, aby zobaczyć, że od urzędu odbijamy się obecnie, jak od ściany – a wszelkie inicjatywy mające na celu poprawę tej sytuacji są ignorowane przez naszych włodarzy.

Jaskrawym przykładem może być choćby interpelacja Łukasza Jarosza, radnego PiS we Włochach, który zwraca m.in. uwagę na fatalny stan ul. Krakowiaków – w kierunku ul. Działkowej (tam też od lat na dziurawych, pofałdowanych płytach tworzy się jezioro – stając się prawdziwym piekłem dla pokonujących to miejsce kierowców – przyp. red.).

W swojej interwencji radny prosi o pilne działania w zakresie poprawy tej tragicznej sytuacji. W odpowiedzi otrzymuje jednak informację, że część wymienionego terenu jest w gestii ZDM-u, a część stanowi obszar pod zarządem dzielnicy. Tradycyjnie jest też tutaj mowa o braku środków budżetowych i konieczności zrealizowania całej inwestycji po ujęciu w ramach tzw. Wieloletniej Prognozy Finansowej ze środków unijnych (co może oznaczać bliżej nieokreśloną perspektywę kilkunastu, a być może kilkudziesięciu lat! – przyp. red.).

Kołdra jest zbyt krótka, a my po prostu nie mamy środków finansowych – powtarzają władze co roku! A co dzieje się z naszym dzielnicowym budżetem oraz jego efektywnym wykorzystaniem?

I tu wracamy do tematu, który poruszaliśmy już – na wniosek zbulwersowanych mieszkańców dzielnicy – w Głosie Włochowskim nr 1/2022.

NIEZREALIZOWANE INWESTYCJE

Otóż na sesji w marcu dowiedzieliśmy się, że w 2021 roku z oficjalnie zaplanowanych tylko zadań inwestycyjnych w kwocie blisko 25,57 mln zł wykonanie wyniosło zaledwie 15,79 mln zł (61,7 proc.). Radni klubu PiS podkreślają jednak, że kwota wyjściowa była wyższa niż deklaruje to zarząd – a to oznaczałoby, że wskaźnik wykonania w tej sytuacji drastycznie jeszcze spada nawet do 44 proc.

– Pamiętajmy, że dzielnica otrzymała łącznie prawie 283 mln zł do dyspozycji na wydatki w 2021 roku i wykonanie tego budżetu pozostawia bardzo wiele do życzenia. Oprócz słabego wykonania procentowego i niskiego poziomu realizacji zadań – a warto wspomnieć, że niektóre są na drastycznie niskim poziomie np. 2 lub 3 proc., a zdarzają się takie, które mają wykonanie zerowe – podkreślał wówczas Łukasz Jarosz.

Według niego, jeszcze gorzej wygląda sytuacja, jeżeli przyjrzymy się wydatkom majątkowym.

– Ta sytuacja nie powinna nas jednak dziwić, bowiem mamy z nią do czynienia praktycznie od początku obecnej kadencji. Istotne jest jeszcze

to, że 56 proc. środków inwestycyjnych zostało przeniesione na kolejny rok. Czy to jest dobry wynik i czy takiej pracy na rzecz naszej dzielnicy oczekują mieszkańcy? – grzmiał na marcowej sesji radny PiS.

Stąd również na szczególne uznanie i uwagę, ale także poparcie zasługują wszelkie inicjatywy mające na celu zmianę tego dramatycznego stanu rzeczy (i wyjście Włoch z inwestycyjnego marazmu oraz ciągłej niemocy w realizacji różnych projektów na rzecz naszej dzielnicy – przyp. red.).

Z bardzo interesującym projektem wystąpili tutaj właśnie radni PiS we Włochach, którzy rozpoczęli zbieranie podpisów pod petycją do Ministra Infrastruktury ws. kompleksowej modernizacji budynku dworca wraz z przylegającym obszarem.

Celem tego działania (link do petycji na stronie www.wlochyinfo.org w artykule: „Czas na zmiany! Ważna inicjatywa ws. stacji PKP Warszawa Włochy”) ma być przełamanie dotychczasowego impasu inwestycyjnego i – tak długo oczekiwana przez lokalną społeczność – realizacja szczególnie ważnych dla nas zmian w najbliższym otoczeniu.

Mieszkańcy będą mogli również aktywnie włączyć się w akcję zbierania podpisów, która na terenie dzielnicy (m.in. w okolicach stacji PKP Włochy) rusza na początku września.

Krzysztof Pączkowski

NIEBEZPIECZNE ŚCIEŻKI!

CZY ROWERZYŚCI MAJĄ POWODY DO NIEPOKOJU?

C.D. ZE STR. 1



Ścieżka rowerowa wzdłuż ul. Popularnej
- fot. Krzysztof Pączkowski

Wystarczy chociażby zwrócić uwagę na bardzo niebezpieczne sytuacje z udziałem rowerzystów, jakie miały miejsce niedawno m.in. na skrzyżowaniach ul. Popularnej z Mikołajską, a także z Techników. Posiadacze jednośladów

muszą się tutaj również mierzyć z pędzącymi autami przy przekraczaniu ul. Popularnej – na wysokości Czereśniowej.

W tym ostatnim przypadku – mimo wielu interwencji i zgłoszeń od mieszkańców oraz radnych – Zarząd Dróg Miejskich zrezygnował z wprowadzenia zabezpieczeń np. w postaci aktywnego przejścia, z sygnalizatorem zbliżających się do tego miejsca pieszych lub rowerzystów.

Prawdziwy dramat obserwujemy także od dłuższego czasu na ścieżce, która biegnie ul. Popularną – przecinając się z ul. Dziupli. Tutaj – przy braku lustra drogowego i odpowiedniej widoczności – rowerzyści wręcz wypadają zza ogrodzenia prywatnej posesji na auta próbujące wjechać z Dziupli w ul. Popularną. To także miejsce częstych awantur między uczestnikami

ruchu (o wprowadzenie zmian i poprawę bezpieczeństwa apelowali radni, ale na razie nie przyniosło to zamierzonego skutku – przyp. red.).

Przypomnijmy, że miasto od lat zapowiada także rozbudowę i modernizację ścieżek, ale w naszej dzielnicy toczy się to wyjątkowo opornie. Brakuje odpowiedniej infrastruktury w ciągu ul. Instalatorów, czy Łopuszańskiej (połączenia z Ochotą czy też Mokotowem). Nie powstała również ważna ścieżka łącząca Włochy z Ursusem (w ciągu ul. Świerszczka), a mieszkańcy mogą tylko pomarzyć o bezpiecznym połączeniu (biegnącej pod wiaduktem ul. Globusowej) z już istniejącymi fragmentami drogi dla rowerów na ul. Popularnej i Dźwigowej (w kierunku rozwiniętej sieci dróg rowerowych na Bemowie i Woli).

Krzysztof Pączkowski

PIERWSZY POCIĄG WE WŁOCHACH!

HISTORIA KOLEI WARSZAWSKO-WIEDEŃSKIEJ I KOLEI GRODZISKIEJ

KONCEPCJA BUDOWY „DROGI ŻELAZNEJ” POWSTAŁA W 1835 R. I NA OWE CZASY BYŁA WRĘCZ REWOLUCYJNA, GDYŻ W KRÓLESTWIE POLSKIM NIE BYŁO JESZCZE ŻADNEJ LINII KOLEJOWEJ. PONADTO NIE BYŁO JESZCZE WTEDY POLSKIEJ NAZWY LOKOMOTYWY I POCIĄGU.



Kolej grodziska - fot. Adam Kulikowski

Głównymi inicjatorami budowy byli: Henryk Łubieński, wiceprezes Banku Polskiego, a także przedsiębiorca Piotr Antoni Steinkeller. 11 kwietnia 1839 powstało Towarzystwo Akcyjne Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Planowano zbudować linię za Częstochowę, w celu uzyskania połączenia z już istniejącymi torami kolejowymi prowadzącymi do Wiednia.

Szlak wytyczono według projektu inż. Stanisława Wysockiego i Teodora Urbańskiego przez Włochy, a dokładniej na południe od folwarku Włochy i na północ od wsi Solipse. Obie miejscowości, które jakieś 70 lat później połączą się w jedną, zamieszkiwało wówczas tylko ok. 400 mieszkańców.

Pod koniec 1838 rozpoczęto pomiary geodezyjne. Prace budowlane były prowadzone w latach 1840-1845. W listopadzie 1844 roku ukończono pierwszy odcinek jednotorowej linii z Warszawy do Pruszkowa. Budowa mimo, iż przecięła dobra włochofskie na pół, to dała silny bodziec rozwojowy dla Włoch - kolej bowiem ma silną funkcję miastotwórczą.

PIERWSZY POCIĄG

Jazda próbna lokomotywy z wagonem odbyła się 29 września 1844 r. Wówczas po raz pierwszy we Włochach widziano pociąg. Dwa miesiące później odbył się oficjalny przejazd demonstracyjny pociągu jadącego do Pruszkowa.

Długo oczekiwane oficjalne otwarcie linii kolejowej, początkowo tylko na trasie Warszawa-Grodzisk Mazowiecki nastąpiło 14 czerwca 1845 r. punktualnie o godz. 15:00,

kiedy z Warszawy wyruszył pociąg ozdobiony kwiatami. W jednym z 15 wagonów przygrywała wojskowa orkiestra, a w pozostałych zasiadało 200 pasażerów. Dwie godziny później wyruszył drugi pociąg, wiozący aż 600 pasażerów. Na stacji docelowej odbył się uroczysty bankiet z udziałem Namiestnika. Podróż do odświętnie udekorowanego Grodziska w jedną stronę trwała ok. 45 minut.

Natomiast już w sierpniu przytrafił się pierwszy śmiertelny wypadek, kiedy to pracująca na polu Eleonora Karnecka została potrącona przez przejeżdżający pociąg.

15 października 1845 linię wydłużono do Skierniewic i Łowicza, w ciągu następnych trzech lat zbudowano pozostałe odcinki do granicy w Maczkach (dziś dzielnica Sosnowca). Cała linia miała długość 327,6 km i posiadała 27 stacji, a więc była to pierwsza linia kolejowa na ziemiach polskich, a zarazem najdłuższa jednorazowo budowana linia w Europie.

W pierwszych latach pociągi kursowały kilka razy dziennie. W pierwszym roku funkcjonowania kolei (1845) przewieziono 143,6 tys. pasażerów oraz 143,3 tys. cetnarów towarów. Tabor kolejowy składał się wówczas z 8 lokomotyw parowych opalanych drewnem, 58 wagonów osobowych i 62 towarowych. W roku 1848 liczba lokomotyw sięgnęła już 35, wagonów osobowych 87, a towarowych 312.

MODERNIZACJA KOLEI

Wraz z postępem techniki kolej poddawana była stałej modernizacji. Umacniano nawierzchnię torów, podkłady sosnowe wymieniano na dębowe, szyny żelazne na stalowe, w celu eksploatacji cięższych pociągów. Od 1859 roku parowozy opalano węglem.

W 1859 r. we Włochach wybudowano stację towarową, służącą miejscowym cegielniom. W 1860 r. we Włochach istniała bocznica o długości ok. 120 m., którą dziesięć lat później wydłużono do ok. 200 m. W latach od 1860 do 1880 etapami ułożono drugi tor od Warszawy do Żąbkowic.

Przystanek osobowy we Włochach po-

stał uruchomiony w 1885. Przystanek ten, jak również stacja towarowa, wykorzystywane były m. in. przez Towarzystwo Akcyjne Walcowni i Fabryki Narzędzi Rolniczych „Włochy”, działające od 1890 r. Wieś, wraz z Solipsami liczyła już ok. 800 mieszkańców, a ruch na linii kolejowej szybko wzrastał.

Do 1857 roku eksploatacja kolei była w rękach skarbu rosyjskiego. W latach 1857-1872 kolej była dzierzawiona przez spółkę niemiecką, następnie w latach 1872-1912 pozostawała w polskich rękach. W latach 1912-1915 była ponownie zarządzana przez władze rosyjskie. W latach 1915-1918 kolej była pod zarządem okupacyjnych władz niemieckich.

KATASTROFA WE WŁOCHACH

W kolejowej historii Włoch wypada wspomnieć pierwszą katastrofę. W piątek 13 lipca 1900 r. ok. godz. 11:00 w pobliżu przystanku Włochy, na końcu stacji towarowej, na ostatniej zwrotnicy, pociąg osobowo-towarowy nr 74 ze Skierniewic do Warszawy wbił się w trzeci wagon za lokomotywą 14-wagonowego składu pociągu osobowego nr 17 z Warszawy do Sosnowca.

Wskutek zderzenia doszło do pożaru gazu ze zbiornika wagonowego, na miejscu zginęło 5 osób, a około 40 zostało rannych - z czego 17 ciężiej (wśród nich znalazł się Władysław Reymont). Przyczyną katastrofy była źle ustawiona zwrotnica, której przed przyjazdem pociągu nie sprawdził pomocnik zawiadowcy posterunku nr 7.

Skutki katastrofy usuwało 200 robotników z pomocą pociągu roboczego. Zniszczenia taboru wyceniono na 75 tys. rubli. Konsekwencją katastrofy kolejowej pod Włochami, była sprawa sądowa, którą Władysław Reymont wytoczył Towarzystwu Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Wygrał i dostał odszkodowanie. Niestety, pisarz skutki zdrowotne katastrofy odczuwał do końca życia i mocno podupadł wtedy na zdrowiu.

DOKOŃCZENIE: STR. 7

Adam Kulikowski

TEORIA DEMOKRACJI

BIEŻĄCA KADENCJA WŁADZ SAMORZĄDOWYCH WE WŁOCHACH STWORZYŁA RZĄDZĄCEJ KOALICJI POKO/WMDW NIESŁYCHANĄ OKAZJĘ DO WIELKICH PRZEMIAN. NIE DOŚĆ, ŻE USTAWODAWCA WYDŁUŻYŁ SAMORZĄDOWCOM CZAS SPRAWOWANIA RZĄDÓW Z 4 DO 5 LAT, TO BUDŻETY WARSZAWY I DZIELNICY WŁOCHY DOSŁOWNIE ZALANE ZOSTAŁY OLBRYZMIMI WPŁYWAMI PODATKOWYMI, POZWALAJĄCYMI NA REALIZACJĘ NAJBARDZIEJ ŚMIAŁYCH PLANÓW I OBIETNIC (POR. GŁOS WŁOCHOWSKI NR 1/2021).



Urząd Dzielnicy Włochy - fot. Krzysztof Paczkowski

Na dobitkę tzw. pandemia umożliwiła poczynienie olbrzymich oszczędności m. in. na ograniczeniu kosztów utrzymania infrastruktury szkolnej i zamrożeniu działalności kulturalnej.

Czy ten olbrzymi wzrost środków finansowych skutkuje proporcjonalnym wzrostem osiągnięć rządzącej koalicji? Niestety, nie. Rządząca koalicja przechwala się co prawda niesłychanie kosztownym wychodkiem zbudowanym w Parku Kombatantów (za 400 tys. zł) czy Źródłkiem-Poidelkiem (za 45 tys. zł), które miało dodawać mieszkańcom Włoch „zdrowia, życia i urody”.

Wydatki te należy jednak zaliczyć do inwestycji drobnych, zwłaszcza że wspomniany wychodek praktycznie nie działa, a z szumnie reklamowanego metalowego złomu nie popłynęła nigdy ani kropla wody. Daleko poważniej wyglądają inne wydatki, którymi radni POKO/WMDW nie kwapią się chwalić – budowy dróg w okolicy inwestycji budowlanych i dziwne dodatkowe zapłaty za budowę szkoły przy ulicy Radarowej.

Koszty te jednak nie służą realizacji dobra publicznego lub choćby zaspokojeniu potrzeby dużej liczby mieszkańców Włoch lecz najwyraźniej zacierają do wsparcia konkretnych firm developerskich zaprzyjaźnionych z rządzącymi radnymi. Próżno by natomiast doszukiwać się np. obiecanego nowego basenu czy linii tramwajowej zapowiedzianej przez Konrada W. choć radny ten dołączył do rządzącej koalicji i jakieś (jakie?) jego postulaty z pewnością są realizowane.

NIESPEŁNIONE OBIETNICE

Teoria demokracji zakłada, że politycy dobrze reprezentują interesy swoich wyborców, ponieważ przymusza ich do tego rygor odsunięcia od władzy w kolejnych wyborach. Tymczasem widzimy, że wybitni przywódcy naszej społeczności poważne środki pompują w interesy developerów, a z własnego elektoratu kpią sobie w żywe oczy mając go wychodkami i „źródłkami”. Ten fenomen zasługuje na uwagę i analizę.

Koncepcja demokracji zakłada, że wyborcy racjonalnie kierują się własnym interesem. Tymczasem nawet tylko pobieżny ogląd rzeczywistości dowodzi, że taki racjonalny wybór w lokalu wyborczym jest wyjątkiem a nie regułą. Ostatnie wybory samorządowe zdominowała olbrzymia grupa wyborców kierująca się negatywnymi emocjami w stosunku do PiS. Określenie „negatywne emocje” to w istocie spory eufemizm, albowiem z badań Wydziału Psychologii Uniwersytetu Warszawskiego wnioskować można, że chodzi raczej o nienawistny amok. Wyborca doprowadzony do takiego stanu emocjonalnego absolutnie nie miał zdolności do żadnego wyboru, ponieważ z góry odrzucał pewne możliwości lub nawet ograniczał swój wybór do jednego ugrupowania, postrzeganego jako skutecznego wroga obiektu swojej nienawiści.

JAK GŁOSOWAĆ

Oczywiście taki stan rzeczy nie uchodzi uwadze politycznych manipulatorów. Skoro elektorat rządzącej koalicji udał się do urn w celu rozładowania swoich negatywnych emocji, to już przy urnie dostał czego chciał i nie ma potrzeby wydawania pieniędzy publicznych na realizację interesów tego elektoratu. Z punktu widzenia pragmatyki politycznej słusznie więc POKO/WMDW ignoruje swoich wyborców uznając ich za ofiary indukowanych namiętności.

Ta sama pragmatyka polityczna dostarcza jednocześnie wskazówkę, jak przed lekceważeniem przez polityków bronić się mogą wyborcy zdolni do zapanowania nad swoimi emocjami i wymuszania przy urnie realizacji dobra publicznego lub choćby dobra własnego. Ponieważ z punktu widzenia polityków liczyć się trzeba z wyborcami zdolnymi do szerokiego wyboru, to należy tę zdolność posunąć do ostatecznych granic i – zapominając o symbolach partyjnych – głosować wyłącznie personalnie.

Krzysztof Czuma

NABÓR DO WŁOCHOWSKICH SZKÓŁ ŚREDNICH

DZIAŁANIA SAMORZĄDU SĄ PRZED W SZYSTKIM EFEKTEM WYPADKOWEJ WOLI OBIERALNYCH WŁADZ. WARSZAWSKI SAMORZĄD W POPRZEDNIEJ KADENCJI DOŚĆ ZDECYDOWANIE POPARŁ INTERESY DZIECI, NAJPIERW ZNACZNIE ROZSZERZAJĄC, A POTEM ZDEJMUJĄC OGRANICZENIA W NABORZE DO SZKÓŁ ŚREDNICH.

Wnaborze w bieżącym roku dostrzec możemy pierwszy sygnał odejścia przez PO od ochrony interesów dzieci na rzecz zabezpieczania interesów urzędników oświatowych, co w oczywisty sposób wynika z istotnego zwrotu na lewo wewnątrz rządzącej Warszawą partii.

Niewinna – jak by się mogło wydawać – zmiana polega na rezygnacji z elektronicznego naboru uzupełniającego na rzecz naboru prowadzonego samodzielnie przez wszystkie szkoły średnie. Pozornie prawa dzieci nie ulegają zmianie. W praktyce jednak oczywiście jest, że rodzice muszą ograniczyć liczbę szkół, do których mogą złożyć wniosek, oraz że wyegzekwowanie zobiektywizowanych zasad przyznania miejsca w szkole nie będzie możliwe w takim zakresie, jak to ma miejsce podczas naboru elektronicznego.

Zmiana umożliwia także manipulację – jeśli kierownictwo szkoły nakłoni niezainteresowane, lecz dysponujące dużą liczbą punktów dziecko do złożenia wniosku o przyjęcie do szkoły, to uzyska tą drogą możliwość uznaniowego przyjęcia dowolnego dziecka w naborze uzupełniającym.

STATYSTYKA NABORU DO WŁOCHOWSKICH SZKÓŁ ŚREDNICH W ROKU 2022		
Szkoła	Liczba kandydatów z pierwszej preferencji	Minimalna liczba punktów wymaganych do przyjęcia
CLIX LO im. Króla Jana III Sobieskiego	318	114,15
Technikum nr 9 Lotnicze im. Bohaterów Narwiku	224	139,40
LXXXIV LO im. Bohaterów Narwiku	42	136,80
LXXIII LO im. Zawiszków Proporca „Victoria”	20	0,00

Główny nabór do włochochowskich szkół średnich nie przyniósł dramatycznych niespodzianek. Statystyki pokazują zauważalny wzrost zainteresowania Liceum im. Bohaterów Narwiku i – w efekcie – podwyższenie minimalnej liczby punktów wymaganych przy zakwalifikowaniu się do tej szkoły.

Liceum Króla Sobieskiego złożyło uczniom szeroką ofertę 18 różnych grup rekrutacyjnych, co bardzo zróżnicowało dolny limit punktów. Najwięcej (ponad 163 punktów) wymagało dostanie się do klasy z rozszerzeniem matematyki, fizyki i informatyki oraz językiem angielskim i hiszpańskim.

Ponownie część rodziców zaryzykowała ułożenie zbyt krótkiej listy preferencji, w następstwie czego ich dzieci nie dostały się do żadnej placówki. Ten błąd istotnie utrudnia dziecku nie tylko dostęp do preferowanej szkoły, ale także możliwość wyboru przedmiotów rozszerzonych – a ponadto zazwyczaj wymusza wybór dalej położonej placówki. Liczba wolnych miejsc w naborze uzupełniającym jest bowiem znacznie mniejsza, niż w naborze głównym, a to znacząco ogranicza możliwości wyboru dziecka, zwłaszcza że nabór ten przybiera charakter uznaniowy.

Krzysztof Czuma

KOLEJNA PODWYŻKA OPŁAT ZA PARKOWANIE W WARSZAWIE! C.D. ZE STR. 1

Łatwo obliczyć, że za trzy godziny spędzone na obiedzie u babci na Woli czy Muranowie za parkowanie trzeba teraz zapłacić ponad 16 zł. Niestety to nie wszystkie podwyżki. Na początku 2021 roku wzrosła również opłata za abonament na parkowanie za drugie i kolejne auto w rodzinie z 30 zł do 1200 zł rocznie!

W ciągu ostatnich dwóch lat Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego rozszerzyła się o cztery duże obszary. We wrześniu 2020 roku o Pragę-Północ i bliską Wolę, a pod koniec 2021 r. – o Ochotę i Żoliborz. W planach na najbliższe miesiące jest powiększenie strefy m.in. na Mokotowie. W kwestii dalszego powiększania się strefy głos zabral Rafał Trzaskowski komentując to w dość la-

koniczny sposób – *Dajemy sobie jeszcze trochę czasu, dlatego, że pojawiły się kontrowersje* – przyznaje prezydent. W kwestii kontrowersji trudno się nie dziwić, skoro w ciągu ostatnich kilku lat powierzchnia strefy powiększyła się o ponad 50 proc. Co do czasu, kiedy nastąpi kolejne rozszerzenie, to planowane jest na początek przyszłego roku.

MIASTO ODPOWIADA

W ocenie ratusza podwyżki mają służyć przede wszystkim zmniejszeniu ilości aut poruszających się po centrum miasta. Zatem skoro chodzi o centrum, to dlaczego podwyżki występują w całej strefie płatnego parkowania, a nie w rejonach, na których urzędnikom za-

leży najbardziej na zmniejszeniu ruchu? Na to pytanie ciężko jest odpowiedzieć.

Jak się okazuje podnoszenie opłat to nie jedyne działanie na rzecz zmniejszenia ruchu w mieście. Radni od lat konsekwentnie zwężają ulice i coraz częściej stawiają to jako swój priorytet. Dobrym przykładem jest ciągłe odkładanie budowy praskiej obwodnicy, która po raz kolejny została przełożona w czasie na bliżej nieokreśloną przyszłość. Ówczesnie władze miasta uznały, że przebudowa "placu pięciu rogów", zwężenie Jana Pawła II i Marszałkowskiej – to inwestycje ważniejsze od oczekiwanej od dziesięcioleci prawobrzeżnej obwodnicy. Oczywiście i tym razem nie obyło się bez kontrowersji.

Wojciech Ilczuk

ODKRYWAMY TAJEMNICE WŁOCH!

PAŁAC KOELICHENÓW I JEGO WSPANIAŁA HISTORIA

JEST ON WYJĄTKOWO CENNYM ZABYTKIEM I JEDNOCZEŚNIE SYMBOLEM MIASTA-OGRODU WŁOCHY. PO RAZ PIERWSZY PAŁAC WE WŁOCHACH POSTAWIŁ PRYMAS I KANCLERZ WIELKI KORONNY ANDRZEJ LESZCZYŃSKI OK. 1650 R. JAKO SWOJĄ LETNIĄ REZYDENCJĘ.



Pałac Koelichenów - fot. Adam Kulikowski

Na początku XVIII wieku majątek przeszedł w ręce Konstancji z Platerów Hülzenowej. We włocho-wskim pałacu znajdowała się kwatery króla pruskiego podczas oblężenia stolicy w czasie Insurekcji Kościuszkowskiej w 1794 r. Rok później majątność otrzymał w spadku po babci hrabia Tadeusz Antoni Mostowski, który rozbudował pałac w stylu renesansowym, czyniąc z niego okazałą rezydencję otoczoną reprezentacyjnym parkiem.

W 1844 r. posiadłość włochofską nabył Andrzej Koelichen, ewangelik, przedstawiciel holenderskiego rodu zajmującego się przez wieki barwieniem tkanin. W latach 40-tych XIX w. staraniem ogrodnika F. Jamesa i dyrektora ogrodu botanicznego Michała Szuberta doprowadzono ogród do świetności.

INWESTYCJE KOELICHENÓW

Koelichen szybko rozbudował cegielnię istniejącą tu od co najmniej ćwierć wieku i umiejętnie skorzystał z wybudowanej linii kolejowej.

Andrzej Koelichen miał dwóch synów: Karola Emila (urodzonego w 1826 r.) i młodszego o dwa lata Edwarda. Urządzenie ogrodu musiało wszystkim przypaść do gustu, a że profesor (odpowiedzialny za realizację projektu) też był ewangelikiem, więc obie protestanckie rodziny zaprzyjaźniły się. Owocem było małżeństwo Szubertówny z synem Koelichena.

Andrzej Koelichen zmarł w 1851 r., a majątek włochofski odziedziczył po nim młodszy

syn. Już wkrótce z jego inicjatywy, w końcu lat pięćdziesiątych XIX wieku, powstała stacja towarowa we Włochach i ponad 100-metrowa bocznic kolejowa. Sama rezydencja Koelichenów, po dokładnych oględzinach okazała się nienadająca do przeróbki i następnie rozebrana.

Staraniem Edwarda i Karola Emila Koelichenów została wzniesiona na nowo w stylu eklektycznym w 1859 r. według projektu architekta Aleksandra Zabierzowskiego. Architekt ten wstawił się wydaniem popularnego poradnika pt. „Praktyczne budownictwo wiejskie”. Kilkanaście lat wcześniej ukończył prestiżową szkołę architektów we Florencji - do remontu rezydencji nadawał się więc znakomicie.

Karol Koelichen w kwietniu 1861 r. przeżył przedwczesną śmierć brata Edwarda; po bracie odziedziczył dom i przedsiębiorstwo handlowe przy ul. Długiej 69 w Warszawie. Ożenił się z bratową Heleną i od tej pory mieszkał w dwóch miejscach: w Warszawie i we Włochach. W odróżnieniu od ojca i brata, żył dość długo i zmarł w 1902 r. Jego majątek dziedziczyli synowie: Edward, Karol i Jan.

W 1906 roku w pałacu Koelichenów mieszkał malarz i grafik Ferdynand Ruszczyc.

PARCELACJA MAJĄTKU

Już po odzyskaniu niepodległości przez Polskę, w 1928 roku doszło do parcelacji majątku Koelichenów, zgodnie z założeniami miejskiego planu zagospodarowania Włoch – w ten sposób rozpoczęło się tworzenie tu miasta-ogrodu.

Pałac był w posiadaniu Koelichenów aż do II wojny światowej. Przez ten czas, niczym stare siedziby magnackie, pełnił ważną funkcję w dziejach włochofskiej kultury. W połowie lat 30-tych XX wieku w salach pałacu, za zezwoleniem Koelichenów powstawały pierwsze instytucje. Na parterze w wynajętych pomieszczeniach swoją siedzibę miało Stowarzyszenie Właścicieli Nieruchomości.

Tu powstało również Towarzystwo Przyjaciół Włoch, a w wydzielonej sali koncerto-

wej odbywały się odczyty i przedstawienia; gdy trzeba było odbywały się tu zebrania tutejszego klubu sportowego „Przyszłość”. Sportowcy z „Przyszłości” korzystali też z przychylności Koelichenów i w użyczonych pałacowej sali organizowali przedstawienia i bale sportowców. Wreszcie tu miało swoją siedzibę Koło Młodzieży Ewangelickiej, założone w 1934 r. Licząca ponad 60 osób organizacja działała tu ponad rok. Ewangelicy w pałacu organizowali naukę języków obcych, mieli swój chór i czytelną.

BIBLIOTEKA I SZPITAL

W 1936 r. w pałacu na parterze powstała biblioteka Stowarzyszenia Właścicieli Nieruchomości. Tym razem idea biblioteki osiedlowej i czytelnicy nie okazała się płonna. Od tego momentu (z nielicznymi tylko przerwami) na stałe zagościła we Włochach. Na początku II wojny światowej przez kilka miesięcy funkcjonował w nim szpital. Po zakończeniu działań wojennych ponownie zagościli tu czytelnicy biblioteki i czytelnicy, która wznowiła działalność w 1947 roku. Obecnie w Pałacu Koelichenów mieści się siedziba Biblioteki Dzielnicowej z czytelną naukową.

Obecnie eklektyczny pałacyk, znakomicie wpisujący się w krajobraz parkowy, wyróżnia się nieregularnym, fantazyjnym wręcz kształtem. W połączeniu ze ślicznym parkiem tworzy klimatyczne miejsce i jest niewątpliwą dumą Włoch. Park rozciąga się na obszarze ponad 2 ha, w pobliżu stawu północnego. Najstarsze drzewa (lipy drobnolistne) mają ok. 250 lat. Najcenniejszymi okazami są: platan klonolistny (mający ok. 130 lat) i tulipanowiec amerykański (ok. 110 lat). Od strony ul. Zdobniczej zachowało się reprezentacyjne wejście do parku, datowane na XIX w. Od strony stacji znajduje się pomnik i głaz upamiętniający wydarzenia okupacyjne z 16 IX 1944 r.

Budynek na mocy decyzji z dnia 1 lipca 1965 roku został wpisany do rejestru zabytków pod numerem 710.

Adam Kulikowski

SPACER „W JAK WŁOCHY - ŚLADEM LINII EKD DO WŁOCH”

11 GRUDNIA 1927 R. WYJECHAŁ Z WARSZAWY DO GRODZISKA MAZOWIECKIEGO PIERWSZY POCIĄG ELEKTRYCZNEJ KOLEI DOJAZDOWEJ, URUCHOMIONY PRZESZ SPÓŁKĘ „SIŁA I ŚWIATŁO”. A ZATEM NIEDŁUGO BĘDZIEMY OBCHODZIĆ 95-LECIE ISTNIENIA KOLEJKI.



Spacer śladami kolejki EKD we Włochach
- fot. Adam Kulikowski

Pięć lat później, 17 lipca 1932 r. pierwszy pociąg EKD dotarł nowo zbudowaną trasą do stacji kolejowej Włochy. By uczcić 90. rocznicę tego wydarzenia, zorganizowano okolicznościowy spacer edukacyjny. Oto relacja z tego właśnie wydarzenia:

W sobotnie popołudnie 23.07.2022 r. spotykamy się z przewodnikiem na stacji WKD Warszawa Raków. Ktoś zapyta dlaczego akurat na tej stacji? Okazuje się, że stacja Raków w latach 1927-1932 nazywała się ... Włochy EKD! Dopiero po uruchomieniu linii EKD do Włoch stacja przyjęła nazwę Raków (od 1951 r. – Warszawa Raków). Szczegółowa historia kolejki została omówiona szerzej w nr 2/2021. Po krótkim wprowadzeniu przez przewodnika ruszamy na północ ul. Równoległą, w kierunku wiaduktu.

Dochodzimy do skrzyżowania ulic Instalatorów, Równoległej i Szybkiej, gdzie zatrzymujemy się na chwilę. Jesteśmy teraz bowiem w miejscu, gdzie linia EKD/WKD (w starym śladzie) krzyżowała się w poziomie z bocznica towarową do Okęcia, a później kolejną radomską (linia nr 8, również w starym śladzie), zaś za skrzyżowaniem odgałęziała się linia EKD do Włoch od linii do Grodziska i Milanówka. Funkcjonował tutaj posterunek techniczny Skrzyżowanie oraz dwie nastawnie.

Linia EKD do Podkowy Leśnej była dwutorowa, a jednocześnie była pierwszą koleją w Polsce z samoczynną blokadą liniową. Ponieważ odnoga do Włoch była jednotorowa to stosowano tzw. „jazdę na berło”, czyli maszynista pociągu jadącego w kierunku Włoch pobierał na posterunku Skrzyżowanie specjalną tabliczkę, którą później zwracał po przyjeździe do stacji końcowej, pobranie tabliczki blokowało możliwość wjazdu następnego składu.

Następnie przechodzimy pod wiaduktem, skręcamy w ul. Wschodu Słońca i zatrzymujemy się przy podstacji trakcyjnej.

Na linii do Włoch było pięć przystanków, z czego trzy zostały zlikwidowane w 1946 r.

Minąwszy posterunek techniczny z podstawą trakcyjną idziemy dalej ul. Wschodu Słońca. Docieramy do skrzyżowania ulic Jutrzenki i Popularnej, w miejscu gdzie do 1946 r. funkcjonowała stacja Wiktoryn.

Dalej mijamy Aleje Jerozolimskie, idziemy ul. Popularną. Przy rogu ul. Czereśniowej przewodnik pokazuje, iż w tym miejscu do 1971 r. działał przystanek Włochy Graniczna.

Dochodzimy do skrzyżowania z ul. Milanowską, gdzie w latach 1962-1971 (po skróceniu) znajdowała się końcowa stacja kolejki z mijanką, na trawniku zachowała się podstawa słupa trakcyjnego kolejki. I wreszcie dochodzimy do stacji PKP Warszawa Włochy, gdzie w latach 1932-1962 znajdowała się końcowa stacja kolejki w formie pętli. Dawny budynek dworcowy EKD nie zachował się do dzisiejszych czasów, natomiast przed wejściem do poczekalni PKP zachowały się dwie płyty chodnikowe z wygrawerowanym napisem „EKD”.

Adam Kulikowski

PIERWSZY POCIĄG WE WŁOCHACH! HISTORIA KOLEI WARSZAWSKO-WIEDEŃSKIEJ I KOLEI GRODZISKIEJ

C.D. ZE STR. 3

W 1912 roku Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska została upaństwowiona przez rząd rosyjski. Po odzyskaniu niepodległości przez Polskę została włączona do systemu kolei polskich.

W 1913 przewieziono 13,3 miliona pasażerów, a liczba lokomotyw sięgnęła 469, natomiast wagonów osobowych 576. Kolej Warszawsko-Wiedeńska była najbardziej dochodową spośród linii kolejowych w Imperium Rosyjskim. Jej znaczenie ekonomiczne polegało m.in. na umożliwieniu eksportu węgla kamiennego z Zagłębia Dąbrowskiego do Prus i dostaw wyrobów łódzkiego przemysłu tekstylnego na rynek rosyjski.

W 1928 r. przez stację Włochy przejeżdżało 80 pociągów dziennie, a w 1938 r. – już 120. W 1930 r. zbudowano wiadukt na odgałęzieniu linii do Gołębek (na linii kolejowej nr 3).

W 1936 r. zbudowano przejście podziemne dla pieszych pod stacją Włochy, które wielokrotnie przebudowywane służy do dziś. 15 grudnia 1936

r. uruchomiono – jako pierwszą linię w Polsce – zelektryfikowany odcinek Warszawa Zachodnia – Pruszków, a 22 maja 1937 roku ukończono elektryfikację odcinka Pruszków – Grodzisk Mazowiecki. Z tego też czasu pochodzi zachowana charakterystyczna modernistyczna wiata. Dalszą elektryfikację linii przerwała II wojna światowa.

OKRES WOJENNY

16 września 1944 r. Niemcy wywieźli ze stacji transport mężczyzn, mieszkańców Włoch deportowanych do KL Auschwitz. We wrześniu i październiku 1944 r. przez stację przejeżdżały transporty mieszkańców Warszawy wysiedlanych do obozu przejściowego Dulag 121 w Pruszkowie.

Po wojnie prace nad elektryfikacją podjęto w 1947 r. od odbudowy infrastruktury na odcinku do Żyrardowa. Pierwszy pociąg elektryczny przejechał nią 16 stycznia 1950 r. W kolejnych latach sukcesywnie oddawano kolejne odcinki

w kierunku do Katowic, m.in. 30 kwietnia ukończono odcinek do Kuluszek.

W 1959 r. zbudowano drugą parę torów pomiędzy posterunkiem odgałęźnym Józefinowem a Grodziskiem Mazowieckim, zaś w 1967 r. pomiędzy Józefinowem a Warszawą Zachodnią – rozdzielając tym samym ruch regionalny (pociągi osobowe, linia nr 447) od ruchu dalekobieżnego (pociągi kwalifikowane – linia nr 1).

W latach 2016 – 2019 przeprowadzono modernizację linii 447 na odcinku Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki, w ramach której zostały przebudowane przystanki i stacje na linii oraz powstał nowy w Parzniewie, a prędkość pociągów pasażerskich wzrosła z 60-80 km/h do 120 km/h.

Obecnie trwa gruntowna przebudowa Dworca Warszawa Zachodnia, rozpoczęta w 2020 r. i mająca zostać ukończona do 2023.

Adam Kulikowski

PZL OKĘCIE: IMPONUJĄCE TRADYCJE PRZEMYSŁU LOTNICZEGO

POCZĄTKI PRZEMYSŁU LOTNICZEGO NA OKĘCIU SIĘGAJĄ MAJA 1921 ROKU, GDY POWSTAŁA SPÓŁKA AKCYJNA FRANCUSKO-POLSKIE ZAKŁADY SAMOCHODOWE I LOTNICZE, POTOCZNIE ZWANA „FRANCOPOLEM”. MIAŁA TO BYĆ WYTWÓRNIA SAMOLOTÓW I SILNIKÓW LOTNICZYCH, URUCHOMIONA PRZY UDZIALE KAPITAŁU FRANCUSKIEGO.



PZL - „Warszawa-Okęcie”
(Grupa Airbus)
- fot. Adam
Kulikowski

Według umowy podpisanej z Ministerstwem Spraw Wojskowych „Francopol” miał w ciągu następnych 10-ciu lat wyprodukować na Okęciu 2650 samolotów i 5600 silników! Plany były o tyleż piękne, co nierealne. W 1923 roku Ministerstwo Spraw Wojskowych anulowało umowę z firmą Francopol. W 1924 roku szefem lotnictwa został gen. Włodzimierz Zagórski, który odnowił dostawy francuskiego sprzętu.

„Francopol” pobrał zaliczki, lecz z budową wytwórni i produkcją się nie spieszył. Spółka ograniczyła się do zakupu 20 ha ziemi na Okęciu, po czym jej działalność niemal zamarła.

Wobec jawnej niegospodarności prokuratura w 1926 roku wszczęła śledztwo, i to w atmosferze dużego skandalu. W 1926 roku umowę z „Francopolem” rozwiązano, a majątek spółki, który - jak obliczyli fachowcy - kosztował polskiego podatnika ponad 3,3 mln ówczesnych zł, przejął Departament Lotnictwa MSW na poczet zadłużenia. Wojsko przekazało nieliczne maszyny i narzędzia do Centralnych Warsztatów Lotniczych, teren i hale odsprzedało zaś nowo utworzonym Polskim Zakładom Skody, na wytwórnię silników lotniczych.

WZÓR NOWOCZESNOŚCI

W odróżnieniu od swego francuskiego poprzednika działającego na Okęciu, polsko-francuskie zakłady zaczęły działać niemal od samego momentu powołania. Uroczyste otwarcie Skody odbyło się 22 listopada 1927 roku. Rok później w zakładach pracowało już 550 robotników. Skoda była wzorem nowoczesnego zakładu - z instalacjami

gazowymi, centralnym ogrzewaniem, kanalizacją, rampą kolejową i ogromną halą produkcyjną o powierzchni 5 tys. m².

W połowie lat 30-tych zakład zatrudniał 1500 pracowników. Na dodatek Skoda była spółką-matką kolejnych okęckich przedsiębiorstw: Warszawskiej Fabryki Kabli i Wytwórni Elektromechaniki Motoryzacyjnej (działających od 1927 roku). Za 9 mln zł zakład odkupiono z rąk czeskich i w ten sposób od 1935 roku na Okęciu rozpoczęły funkcjonowanie Państwowe Zakłady Lotnicze (PZL) – Wytwórnia Silników.

W tym samym czasie po południowej stronie lotniska, na osiedlu Paluch, zaczęto budowę pokrewnego zakładu o nazwie: Państwowe Zakłady Lotnicze – Wytwórnia Płatowców. Na 16 ha pobudowano imponujące hale fabryczne i nowoczesne budynki gospodarcze (łącznie na powierzchni przekraczającej 3,3 ha).

PZL – Wytwórnia Płatowców tuż przed wojną zatrudniała ok. 3600 osób, zaś PZL – Wytwórnia Silników dawała pracę ok. 2500 pracowników.

W czasie okupacji niemieckiej zakłady PZL – Wytwórnia Płatowców nr 1 otrzymały nazwę Brandenburgische Werke – Warszawa-Paluch i zostały przekształcone w niemieckie zakłady remontowe silników lotniczych. W obliczu klęski jesienią 1944 roku Niemcy wywieźli maszyny w głąb Rzeszy, a hale wysadzili w powietrze. Swoje zrobili także naloty i ostrzał wojsk sowieckich.

PZL Wytwórnia Płatowców na Paluchu była tak zniszczona, że nie dało się już jej odbudować.

OKRES POWOJENNY

Już w 1947 roku oddano do użytku pierwszą halę produkcyjną. W krótkim czasie na dawnych terenach PZL powstały też działy produkcyjne: płatowców, silnikowy, osprzętowy. W 1949 roku Centralne Studium Samolotów połączyło się z kilkoma innymi zakładami przemysłu lotniczego, tworząc w ten sposób Wytwórnię Sprzętu Komunikacyjnego – Okęcie. Pomimo nowej nazwy WSK, skrót PZL był wciąż używany w oznaczeniach nowych projektów. To tu-

taj rozpoczęto produkcję samolotów Po-2, a wkrótce CSS-13 w wersjach sportowej, sanitarnej i rolniczej. Od 1951 roku produkowano samoloty „Junak”.

Wraz z przyłączeniem Okęcia do Warszawy zakład przyjął nazwę Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego – Warszawa Okęcie.

Pod koniec lat 70. XX w. WSK podziwignęło się z marazmu, od 1981 roku uzupełniając nazwę o dodatek „WSK-PZL” - przypominając tym samym chlubne tradycje początków okęckiego przemysłu lotniczego.

Do największych sukcesów PZL-u należą m.in. takie konstrukcje jak choćby: PZL P-24, PZL-23 Karaś, czy PZL-37 Łoś.

CZASY WSPÓŁCZESNE

Po 1989 roku zakłady powróciły do tradycyjnej nazwy: PZL „Warszawa-Okęcie”, od 1995 r. firma nosiła nazwę PZL „Warszawa-Okęcie” S.A. PZL „Warszawa-Okęcie” może poszczycić się wyprodukowaniem ponad 6 tys. samolotów sprzedanych do ponad 30 krajów.

W 2001 roku firma została sprzedana hiszpańskiej firmie EADS CASA i stała się częścią międzynarodowego koncernu Airbus (największej firmy lotniczej świata). Obecnie działa pod nazwą Airbus Defence & Space PZL „Warszawa-Okęcie”, zatrudniając obecnie ponad 850 pracowników.

Obecna działalność zakładów obejmuje produkcję, remonty i modernizację samolotów (w tym PZL-130 Orlik). Prowadzi ponadto biuro projektowe, a także tworzy komponenty lotnicze do samolotów C295/C235.

W listopadzie 2011 roku w specjalnie zaadaptowanym hangarze warszawskich zakładów Airbus Defence & Space oficjalnie zainaugurowano działalność nowego centrum serwisowego przeznaczonego dla floty samolotów C295 Polskich Sił Powietrznych i innych potencjalnych klientów. Utworzenie centrum serwisowego firmy, podobnie jak produkcja podzespołów do programów CASA C295 i CN235, było elementem umowy offsetowej zawartej pomiędzy Skarbem Państwa a EADS.

Adam Kulikowski



NASZE WŁOCHY
STOWARZYSZENIE

Wydawca: kontakt.naszewlochy@gmail.com Stowarzyszenie Nasze Włochy, ul.Krańcowa 45/6, 02-493 Warszawa. **Wydano:** wrzesień 2022 r. w Warszawie. **Projekt graficzny, skład komputerowy i druk:** Drukarnia i Studio Graficzne M9. **Redaktor naczelny:** Krzysztof Pączkowski



**KOMITET
DO SPRAW
POŻYTKU
PUBLICZNEGO**

Sfinansowano przez Narodowy Instytut Wolności - Centrum Rozwoju Społeczeństwa Obywatelskiego ze środków Programu Rozwoju Organizacji Obywatelskich na lata 2018 - 2030



Rządowy Program
Rozwoju Organizacji
Obywatelskich
na lata 2018-2030
PROO