

przewodnik

INDUSTRIALNE MAZOWSZE



Mazowsze.
serce Polski













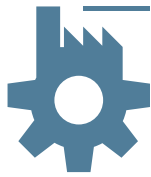
MAZOWIECKA
REGIONALNA
ORGANIZACJA
TURYSTYCZNA

SPIS TREŚCI

Wstęp	2
Żelazo, para i gaz – spacer z przemysłem przez wieki	4
Mazowsze w odbudowie – pragmatyzm lat powojennych	11
Miasto Warszawa	18
Region Centralny	32
Region Południowy	52
Region Wschodni	62
Region Zachodni	64
Wycieczki	
W industrialnym sercu Warszawy	70
Nowe życie – spektakularne rewitalizacje	71
Koleją Warszawsko-Wiedeńską do Żyrardowa	72
Industrialna Praga	73
Szlakiem mazowieckich browarów i gorzelni.....	74
Dla koneserów małych i dużych	75
Podwarszawskie miasteczka	76
Śladami radiostacji transatlantycznej.....	77
Przemysłowy Radom	78
Rowerem do Puszczy Kampinoskiej	79

Objaśnienia znaków

- | | |
|--|---|
|  lokalizacja obiektu |  zachowały się drobne fragmenty |
|  strona internetowa |  dodatkowe atrakcje dla dzieci |
|  dostępne do zwiedzania |  długość trasy |
|  dostępne do zwiedzania po umówieniu się / przy specjalnych okazjach |  czas przejścia / przejazdu bez zwiedzania |
|  do obejrzenia z zewnątrz |  czas przejścia / przejazdu ze zwiedzaniem |



**INDUSTRIALNE
MAZOWSZE**

Szanowni Państwo,



mam przyjemność zaprosić do podróży przez region najbliższy memu sercu – Mazowsze. Niewątpliwym atutem naszego województwa jest bogactwo przyrodnicze – malownicze krajobrazy pól uprawnych, meandrujące rzeki czy rozległe tereny leśne, w tym Puszcza Kampinowska. Mazowsze często i słusznie kojarzy się z dorobkiem kultury kurpiowskiej, zamkami Książąt Mazowieckich oraz zabytkami związanymi z życiem i twórczością największego polskiego kompozytora, Fryderyka Chopina. Oczywiście kierunkiem obowiązkowym każdej turystycznej wyprawy jest także nasze największe miasto, Warszawa – stolica Polski.

Jednak dziś pragnę zachęcić Państwa do odkrywania Mazowsza od strony mniej oczywistej, może nawet niewielu znanej. Otóż na mapie naszego województwa zapisana jest historia industrializacji ziem polskich. Wytwórczość skupiona wokół dworu królewskiego, pierwsze manufaktury, działalność Towarzystwa Kredytowego Ziemskiego i Banku Polskiego w czasach zaborów, niezwykła osada fabryczna Żyrardów czy utworzenie Centralnego Okręgu Przemysłowego – to tylko kilka przykładów świadectwa industrialnego dziedzictwa Mazowsza.

Przewodnik, który trzymają Państwo w rękach, opowiada o ponad 100 wyjątkowych miejscach! Niektóre dają sposobność całodziennego zwiedzania, inne to ledwie fragmenty dawnych, monumentalnych budowli. Przybliżamy ich przeszłość, a tam, gdzie jest to możliwe, zapraszamy do odwiedzin. Proponujemy też scenariusze wycieczek – krótkich i długich, na wielki industrialny „apetyt” i na zwiedzanie niejako przy okazji, podczas wypadu rowerowego.

Niezależnie czy zabytki przemysłu oglądamy wiedzeni ciekawością mechanizmu i rozwiązań technologicznych, czy kieruje nami chęć poznania historii – warto ruszyć w tę podróż. Zwiedzając, dajemy drugie życie śladom industrialnego dziedzictwa, a sami rozwijamy wrażliwość i wzbogacamy wiedzę na temat tych mniej odkrytych atrakcji regionu.

Serdecznie zapraszam

Adam Struzik

Marszałek Województwa Mazowieckiego

Drodzy Podróżnicy,

wielu z Was pewnie spotkało się z opinią, że turystyka industrialna nie jest dla każdego. Inni powiedzą, że w poszukiwaniu zabytków przemysłowych trzeba jechać na południe Polski, do kopalń. A ja proszę Was – zaufajcie nam i wyrusźcie w podróż poindustrialnym Mazowszu. Czekają Was emocje, niespodzianki, a czasem nawet wzruszenie. Aż trudno uwierzyć, w jak wielu miejscach naszego regionu pasjonaci i ludzie z misją ocalili od zniszczenia maszyny ze starych fabryk. Ile jest zabytkowych pociągów, samochodów, elektrowni, maszyn drukarskich czy śladów starożytnego hutnictwa! Industrialne zabytki to część dziedzictwa kultury materialnej. I każdy, kto uznaje znaczenie historii, wie, że decyduje ona o teraźniejszości i naszej tożsamości. Chodźcie z nami!



Życzę niezapomnianych wycieczek

Izabela Stelmańska

Prezes Zarządu

Mazowieckiej Regionalnej Organizacji Turystycznej

Drodzy Czytelnicy,

przewodnik „Industrialne Mazowsze”, który otrzymali Państwo właśnie do rąk, to zaproszenie do dwóch podróży: jednej w czasie, drugiej rzeczywistej - po Mazowszu. Obie z nich mogą być fascynującą przygodą. Nie każdy wie, że pierwszy rozkwit mazowieckiego przemysłu, na miarę ówczesnych czasów oczywiście, przypada na przełom er. Mazowieckie Centrum Metalurgiczne, w znacznym zasięgu odpowiadające terenom dzisiejszego Powiatu Warszawskiego Zachodniego, było jednym z największych ośrodków hutniczych starożytnej Europy. Kolejny rozkwit mazowieckiego przemysłu przyniosła rewolucja industrialna, która przypadła na okres rozbiorów Polski i czasy Królestwa Kongresowego. Granice rozbiorów zbiegały się właśnie na obszarze dzisiejszego Mazowsza, a uważny obserwator dostrzeże historyczne zaszczości różnych kultur, które zaznaczyły się w przestrzeni, gospodarce i kulturze.

Cieszę się, że możemy Państwa zaprosić do fascynującej wyprawy po atrakcjach stanowiących realny dowód technicznego geniuszu i pasji naszych przodków!



Zapraszam

Dorota Zbińkowska

Dyrektor Mazowieckiej Regionalnej Organizacji Turystycznej

ŽELAZO, PARA I GAZ – SPACER Z PRZEMYSŁEM PRZEZ WIEKI



Dawno temu na Mazowszu

Zabytki związane z przemysłem powszechnie kojarzone są z fabrykami epoki industrialnej oraz rewolucją techniczną, która dokonała się za sprawą rozwoju kolei. Mazowsze to jednak skarbiec znacznie starszych śladów przemysłu. Do takich należą m.in. artefakty dziedzictwa pradziejowego z obszaru Mazowieckiego Centrum Metalurgicznego. O istnieniu drugiego co do wielkości centrum hutniczego „barbarzyńskiej” Europy dowiedziano się dzięki odkryciu licznych osad (około 240 stanowisk archeologicznych) ze śladami masowej produkcji żelaza. Ten niezwykle cenny i zaawansowany jak na tamtejsze czasy przemysł był wytworem kultury przeworskiej, społeczności zamieszkującej od II w. p.n.e. do V w. n.e. ziemie środkowej i południowej Polski.



Piec, część ekspozycji Muzeum Starożytnego Hutnictwa Mazowieckiego w Pruszkowie

W kręgu monarchii

O początkach przemysłu w odniesieniu do Rzeczypospolitej oraz Mazowsza mówi się przede wszystkim w kontekście przemysłu rękodzielniczego, który zaczął rozwijać się wraz z pojawieniem się na mapach Warszawy (około 1300 roku). Wraz z przeniesieniem stolicy na Mazowsze (1596 rok) wytwórczość zorganizowana w cechach nabrała dużej intensywności. Dwór królewski oraz dwory magnackie stanowiły źródło zapotrzebowania na dobra zarówno podstawowe (np. wyroby spożywcze i odzieżowe), jak i budowlane czy luksusowe. Rozwojowi przemysłu sprzyjało usytuowanie Warszawy nad Wisłą, czyli bardzo ważnym korytarzem transportowym. W XVI wieku w stolicy poszczególne branże stawały się coraz bardziej wyspecjalizowane, powstał także przemysł poligraficzny. Wiek XVIII to czas zakładania manufaktur, do kierowania którymi nierzadko sprowadzano specjalistów z zachodniej Europy. Manufaktury lokalizowane były w Warszawie, ale również w miejscowościach pobliskich (m.in. Kobyłka, Jeziorna, Ząbki). Szacuje się, że pod koniec panowania Stanisława Augusta Poniatowskiego funkcjonowało w stolicy i jej okolicach około 50 manufaktur (za: S. Misztal, „Atlas Warszawy”, 1998).



Mapa Polski, 1706 r., Polona



Mapa Polski z lat 1698–1730, Polona

Wbrew zaborcom

Dynamiczny rozwój przemysłu zahamowały kolejne rozbiory (1772, 1793, 1795), w wyniku których tereny państwa polskiego zostały podzielone pomiędzy trzech zaborców: Rosję, Prusy i Austrię. W 1795 roku Warszawa oraz północ Mazowsza trafiły do zaboru pruskiego, zaś tereny na wschód i południe przypadły Austrii. Ranga Warszawy bardzo spadła, a niebawem miasto ucierpiało z powodu zniszczeń związanych z powstaniem kościuszkowskim.

Dopiero decyzja Kongresu Wiedeńskiego z 1815 roku o utworzeniu Królestwa Polskiego (tzw. Kongresówki) z głównym ośrodkiem w Warszawie, choć zależnego od carskiego zaborcy, dała szansę na ponowny rozwój przemysłu.

W okresie istnienia Królestwa Kongresowego z inicjatywy ministra skarbu, księcia Franciszka Ksawerego Druckiego Lubeckiego, wydano kilka postanowień zapraszających cudzoziemców do osiedlenia się na terenach Kongresówki. Dotyczyły one przede wszystkim rzemieślników, inżynierów i dobrze przygotowanych urzędników. Do Warszawy zaczęli przyjeżdżać specjaliści z różnych dziedzin, którzy otwierali przedsiębiorstwa i zakłady produkcyjne. Migranci z zachodu bardzo często zostawali w Warszawie na stałe, w drugim lub trzecim pokoleniu polonizując się.

Początek rewolucji przemysłowej na ziemiach polskich związany jest z kilkoma ważnymi wydarzeniami. Od 1818 roku zaczęto instalować w zakładach maszyny parowe. W 1825 roku powstało Towarzystwo Kredytowe Ziemskie, zaś trzy lata później Bank Polski, który wspierał finansowanie rodzimych inicjatyw przemysłowych. Do wybuchu powstania listopadowego Królestwo Kongresowe miało dobry dostęp do rynku zbytu w Rosji, z którą obowiązywały niskie stawki ceł. W 1864 roku ostatecznie zniesiono pańszczyznę, a do



Mapa rozbiórów Polski, 1800 r., Polona



Mapa pocztowa Królestwa Polskiego, 1899 r., Polona

miast, w tym Warszawy, napłynęła tania siła robocza, która zasiliła fabryki. Nie można przecenić znaczenia budowy Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej (1840–1848) – ważnego czynnika rozwoju. Kolej transportowała surowce z Górnego Śląska i Zagłębia Dąbrowskiego, a kolejne linie, petersburska i terespolska, zintensyfikowały handel ze wschodem.



Widok Banku Polskiego, litografia, 1834 r., Polonia

Od końca XIX wieku do wybuchu I wojny światowej Warszawa i jej okolice doświadczyły prawdziwego rozkwitu. Rozwojowi przemysłu i handlu towarzyszył postęp w rozbudowie sieci komunikacyjnej oraz tkance urbanistycznej. Przybywało mieszkańców. Równocześnie ze względów praktycznych fabryki zaczęto przenosić poza granice Warszawy, do miejscowości położonych przy liniach kolejowych, m.in. do: Pruszkowa, Grodziska Mazowieckiego, Jaktorowa, Żyrardowa, Radziejowic, Mszczonowa, Guzowa, Ożarowa, Mińska Mazowieckiego, Marek, Wołomina, Tłuszcza i Nowego Dworu. W rezultacie już przed I wojną światową ukształtował się w ogólnych zarysach Warszawski Okręg Przemysłowy z centralnym ośrodkiem w Warszawie. Warto dodać, że w tym okresie WOP pod względem liczby zatrudnionych w przemyśle fabrycznym znajdował się na drugim miejscu po Łódzkim Okręgu Przemysłowym. Nie bez znaczenia był fakt istnienia w Warszawie ogromnego węzła kolejowego, gdzie przeładowywano towary z wagonów o standardowym dla zachodniej Europy rozstawie osi kół na wagony rosyjskie (szeroki rozstaw).



Mapa poglądowa Królestwa Polskiego, Jadwiga Wójcicka, 1885 r., Polonia

Niepodległa, dwudziestoletnia

Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości w 1918 roku wybuchła narodowa euforia, jednak krajowa gospodarka jeszcze przez kolejne dwa lata funkcjonowała w rygorach ekonomiki wojennej (m.in. wojna polsko-bolszewicka). Rząd w Warszawie stanął przed wieloma wyzwaniami, m.in. integracją ziem pozostających dotychczas pod trzema zaborami, unifikacją waluty, galopującą inflacją, wysokim bezrobociem. Brakowało fabryk, a import towarów był bardzo kosztowny. Istniejące zakłady cierpiały z powodu niedoboru węgla i surowców (Górny Śląsk do 1922 roku pozostawał częścią Niemiec). Brakowało wykwalifikowanych pracowników, a rynek zbytu w Rosji został zamknięty. Przedsiębiorcy musieli wypracować strategie rozwoju i dostosować asortyment do nowych warunków panujących na rynku. Jednocześnie władze odradzającej się Rzeczypospolitej były szczególnie zainteresowane rozwojem przemysłu zbrojeniowego, który na skutek decyzji zaborców praktycznie nie istniał na terenie kraju. Dla wielu firm na początku ich działalności w wolnej Polsce decydująca była współpraca z armią.

Lata dwudziestolecia międzywojennego sprzyjały rozwojowi takich gałęzi przemysłu, jak elektroenergetyczny, maszynowo-metalowy, chemiczny, spożywczy, papierniczy i poligraficzny. W Warszawie powstawały nowe fabryki, wyposażone w importowane maszyny i urządzenia produkcyjne, sprowadzane z krajów zachodnioeuropejskich. Rozwój nowoczesnego przemysłu w Warszawie w okresie dwudziestolecia międzywojennego był możliwy m.in. dzięki rozbudowie zdolności produkcyjnych warszawskich gazowni oraz elektrowni. Rolę wiodącą przejęła Gazownia na Woli (dziś ul. Kasprzaka), zastępując powstałą w połowie XIX wieku Gazownię na Powiślu (ul. Ludna). Założona w 1904 r. Elektrownia Powiśle (ul. Dobra) zyskała bocznice kolejową z Dworca Gdańskiego i ostatecznie przeszła pod



Centralna Doświadczalna Stacja Jedwabnicza, Milanówek, 1926 r., NAC



Fabryka Odlewów Figur i Posągów Braci Łopieńskich w Warszawie, NAC



Mapa przemysłu Rzeczypospolitej Polskiej 1921–1938 r., Polona

Zarząd Miasta Warszawy. Inflacja z czasem zaczęła przynosić pewne korzyści przemysłowi. Część ludności w obawie przed utratą wartości pieniądza lokowała kapitał w asortymencie przemysłowym. Fabryki zyskiwały również na słabej sile nabywczej pieniądza krajowego, eksportując towary (zjawisko tzw. inflacyjnej premii eksportowej). Kolejny skok produkcyjny w II Rzeczypospolitej dokonał się po przyłączeniu Górnego Śląska. Jednocześnie gospodarka krajowa jako całość doznawała dużych wahań. Rok 1923 to czas hiperinflacji, która potężnie uderzyła w społeczeństwo. Polepszenie sytuacji przyniosły natomiast reformy (skarbowe i walutowe) Władysława Grabskiego, które już w 1924 roku doprowadziły do umiarowanej równowagi budżetu państwa, dotąd obciążonego bardzo wydatkami na Polskie Koleje Państwowe i wojsko.

Między rokiem 1926 a 1929 produkcja fabryczna wzrosła o około 43%. (za: J. Kaliński, Z. Landau, *Gospodarka Polski w XX wieku*, 2003). Największym kompleksem przemysłowym międzywojennej Warszawy były zakłady Lilpop, Rau i Loewenstein. W zakładach produkowano m.in. nadwozia autobusów, urządzenia wodociągowe, lokomotywy, samochody i maszyny pralnicze. Firma zaopatrywała polskie wojsko i miała podpisaną umowę licencyjną z General Motors. Szybko rozwijały się przemysły motoryzacyjny (produkcja licencyjnego Fiata, montownie Citroëna i Chevroleta), optyczny oraz farmaceutyczny.

Pomimo wielkiego kryzysu gospodarczego, który w latach trzydziestych objął największe gospodarki światowe, w Polsce nie brakowało odważnych przedsiębiorców, podejmujących w tym okresie strategiczne decyzje biznesowe. Jednym z nich był Jan Wedel, który w 1927 roku rozpoczął budowę nowoczesnej fabryki na warszawskiej Pradze. Przed II wojną światową przemysł państwowy w stolicy reprezentowany był przeważnie przez wielozakładowe przedsiębiorstwa, które miały swoje filie również poza granicami Warszawy i WOP. Do największych należały: Państwowe Zakłady Lotnicze (PZL), Państwowe Zakłady Tele- i Radiotechniczne, Państwowe Wytwórnice Uzbrojenia (PWU), Państwowe Zakłady Inżynierii (PZ. Inż.), Państwowe Zakłady Umundurowania oraz Polski Monopol Spirytusowy i Polski Monopol Tytoniowy. W odniesieniu do przemysłu lotniczego warto dodać, że oprócz Polskich Zakładów Lotniczych na warszawskim Okęciu (flagowy samolot liniowy



Przejazd samochodów Fiat produkcji polskiej podczas konkursu. Na pierwszym planie Polski Fiat 508, pierwszy z prawej Fiat 500 Topolino, NAC



Samolot PZL.26, NAC

„Karaś” i bombowy „Łoś”) Fabryka Skody na warszawskim Rakowcu produkowała licencyjny silnik rządowy czeskiej firmy Walter do samolotów RWD-8 i RWD-13, zaś prywatna firma Szomański i S-ka zajmowała się produkcją śmigieł samolotowych.

Należy podkreślić, że w latach międzywojennych rozwój przemysłu w strefie podmiejskiej Warszawy był szybszy niż w jej granicach administracyjnych. Wokół Warszawy powstało wiele nowych ośrodków przemysłowych, głównie na obszarze ówczesnego powiatu warszawskiego, m.in. Okęcie, Paluch, Czechowice (Ursus), Piastów, Milanówek, Rembertów, Legionowo, Modlin.

Oprócz Warszawy i jej okolic silne ośrodki przemysłu znajdowały się i rozwijały m.in. w Żyrardowie oraz Radomiu. Żyrardowska osada fabryczna szczytową produkcję w zakresie włókiennictwa osiągnęła w pierwszych dwóch dekadach XX wieku, jednak po odzyskaniu niepodległości wciąż wyprzedzała warszawski przemysł tekstylny. Radom w XIX wieku rozwinął silną branżę garbarską. Po zakończeniu I wojny światowej działało tu aż 36 garbarni. W 1923 roku powstała Wytwórnia Papierosów, podlegająca Polskiemu Monopolowi Tytoniowemu w Warszawie. Cztery lata później rozpoczęła działalność Fabryka Broni (powojenne Zakłady Metalowe im. gen. Waltera, obecnie „Łuczniczka”), produkująca pistolety VIS i karabiny Mauser. W kolejnych latach otwarto fabrykę telefonów Ericsson (po wojnie – Radomska Wytwórnia Telefonów, RWT), a także fabrykę obuwia Bata (późniejszy „Radoskór”). Radom wszedł również w zasięg Centralnego Okręgu Przemysłowego.

Epokę dwudziestolecia międzywojennego zamknęła brutalna napaść III Rzeszy na II Rzeczpospolitą. Bilans strat wojennych był ogromny. Według powojennych szacunków tylko w samej stolicy zniszczeniu uległo 84% majątku trwałego. Nie wszystkie fabryki w ramach WOP zburzono, jednak większość hitlerowcy ogołocili z maszyn. Straty w ludności cywilnej samej Warszawy (choć mogą być niedoszacowane) sięgnęły około 650 000 osób.

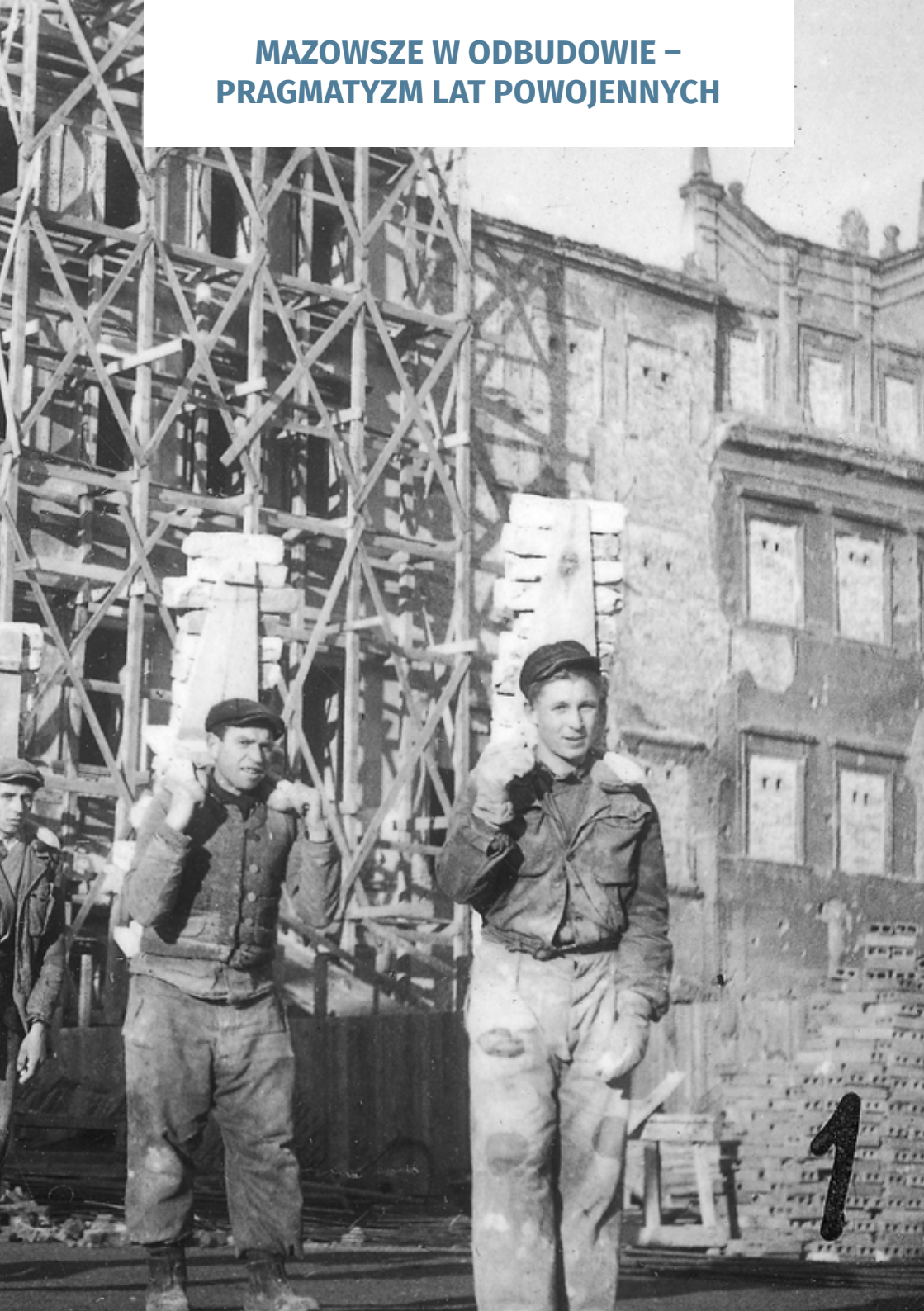


Warszawska Fabryka Guzików S.A. –
Warszawa, ul. Radzywińska, NAC



Zakłady E. Wedel w Warszawie, NAC

MAZOWSZE W ODBUDOWIE – PRAGMATYZM LAT POWOJENNYCH





Warszawa, mapa miasta w skali 1:120 000 wraz z inwentaryzacją zniszczeń popełnionych przez Niemców w latach 1939–1945, Polona

Po zakończeniu II wojny światowej przed społeczeństwem stało ogromne wyzwanie odbudowy kraju. Warszawa była najbardziej zniszczonym miastem w Europie. „Raport o stratach poniesionych przez Polskę w wyniku agresji i okupacji niemieckiej w czasie II wojny światowej 1939–1945” z 2022 roku informuje, że „w 100% zostały zniszczone dworce kolejowe, mosty, infrastruktura telefoniczna i lotnicza. W ponad 90% zdewastowane zostały obiekty kultury, budynki zabytkowe, w tym sakralne, szpitale i ośrodki opieki

zdrowotnej, budynki przemysłowe i infrastruktura kolejowa”. Wycofujące się wojska niemieckie wywoziły pozostałe w fabrykach surowce, maszyny oraz sprzęt służący do produkcji. Rozmiar strat w przemyśle można przyrównać do cofnięcia się w zaawansowaniu technologicznym do połowy XIX wieku (S. Misztal, 1998). Warszawa była do tego stopnia zniszczona, że rozważano przeniesienie stolicy do Łodzi, na ten czas w większym stopniu zachowanej.

Dla przykładu, słynne zakłady Schicht-Lever na warszawskiej Pradze przy ul. Szewskiej, niegdysiejszy monopolista w produkcji mydła i proszków do prania oraz innych przetworów tłuszczowych (mydła „Jeleń Schicht”, „Biały Jeleń”, proszek „Radion”) w wyniku wycofywania się wojsk niemieckich zostały praktycznie pozbawione urządzeń przemysłowych. 90% parku maszynowego uległo zniszczeniu lub zostało wywiezione przez okupanta. Dopiero w 1949 roku w ocalałych pozostałościach dawnej fabryki uruchomiono skromną produkcję podstawowych środków czystości – mydła, proszku do prania, gliceryny oraz niewielkiego działu kosmetyków.

Na kształt planów odbudowy miast Mazowsza, w tym stolicy, miały wpływ powszechna nacjonalizacja i przejęcie władzy przez PPR, a od 1948 roku PZPR. Od początku rządów komunistycznych plany były konsultowane z architektami i urbanistami radzieckimi. W przypadku Warszawy plan sześćdziesięcioletni zakładała przywrócenie stolicy „charakteru miasta robotniczego, z poważną liczbą wielkich i nowoczesnych zakładów.” Plany odbudowy były podporządkowane celom ideologicznym oraz radzieckiemu systemowi ekonomicznemu, nazywanemu nakazowo-rozdzielczym lub centralnie planowanym.

W wyniku ustawy o nacjonalizacji przemysłu z 3 stycznia 1946 roku rozpoczęto przejmować największe zakłady przemysłowe na własność państwa. Rok później upaństwowiono zakłady komunalne i zaczęto przejmować pod przymusowy zarząd państwowy również mniejsze zakłady przemysłowe (tzw. „bitwa o handel”, podczas której przejęto zakłady zatrudniające od 15 do 50 pracowników).

Zniszczone podczas działań wojennych przedsiębiorstwa odbudowywano praktycznie od podstaw. Tak było w przypadku zakładów Ludwik Spiess i Syn (obecnie Polfa Tarchomin), które w latach 30. XX wieku były największym producentem farmaceutyków w Polsce. Jesienią 1946 roku Administracja Narodów Zjednoczonych do Spraw Pomocy i Odbudowy (UNRA) w ramach pomocy krajom, które najbardziej ucierpiały w działaniach wojennych, przyznała Polsce



Fabryka Samochodów Osobowych,
linia montażowa, lata 50. XX wieku

pomoc w wybudowaniu kompletnie wyposażonej wytwórni penicyliny. Dzięki temu w Tarchominie w 1947 roku uruchomiono produkcję penicyliny, a w 1953 roku insuliny. Odbudowanym zakładom nadano nazwę Tarchomińskie Zakłady Farmaceutyczne Polfa i włączono do Zjednoczenia Przemysłu Farmaceutycznego Polfa.

Epoka Polskiej Republiki Ludowej to czas zarządzania centralnego i upaństwowiania przedsiębiorstw. Monopol państwowy objął handel międzynarodowy. W tym okresie rozwijał się głównie przemysł ciężki, który zlokalizowany był przede wszystkim w pobliżu złóż surowców mineralnych oraz w sąsiedztwie dużych miast, ze względu na rynek zbytu i dostęp do wykwalifikowanej siły roboczej. W przypadku Warszawy industrializacja przebiegała planowo, niekiedy przybierając absurdalny wymiar. W stołecznym mieście koncentrowano energo-, surowco- i przestrzennochłonne gałęzie przemysłu, często uciążliwe dla mieszkańców i środowiska.

Obok gałęzi przemysłu ciężkiego dość szybko rozpoczęto odbudowę przemysłu motoryzacyjnego. W lipcu 1948 roku przystąpiono do budowy fabryki na Żeraniu. W 1949 roku, w związku z sytuacją polityczną (zimna wojna), doszło do zerwania umowy z włoskim Fiatem. Rok później utworzono przedsiębiorstwo państwowe Fabryka Samochodów Osobowych i podpisano polsko-radziecką umowę licencyjną na produkcję samochodu M-20 Pobieda. W ramach umowy strona radziecka zagwarantowała pomoc w projektowaniu i budowie oraz wyposażeniu i uruchomieniu produkcji seryjnej samochodu.

Po 1945 roku władze Polski Ludowej zdecydowały także o odbudowie Fabryki Broni w Radomiu. Od 1951 roku pod zmienioną nazwą, Zakłady Metalowe im. gen. „Waltera” produkowały na licencji radzieckiej pistolety TT oraz pistolety maszynowe PPS. Uruchomiono również produkcję maszyn do szycia Łucznik i Singer oraz maszyn do pisania Facit.

Po wojnie nastąpił gwałtowny rozwój społeczno-gospodarczy Płocka. Powstały Płockie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych (1945 rok), Mazowieckie Zakłady Rafineryjne i Petrochemiczne (1964 rok), Fabryka Maszyn Żniwnych produkująca m.in. kombajn Bizon (1970 rok) oraz Płocka Stocznia Rzeczna, która była największym w Polsce zakładem produkującym tabor rzeczny dla żeglugi śródlądowej. Po transformacji ustrojowej część zakładów postawiona została w stan upadłości.

W latach 1965–1970 większość dotychczas jednozakładowych dużych stołecznych przedsiębiorstw przekształcono w przedsiębiorstwa wielozakładowe, zmuszając je do budowy swych filii poza granicami miasta.



Zakłady Ursus, lata 70. XX wieku

Tak stało się w przypadku fabryki Wedla, która w 1949 roku została przejęta na własność państwa i otrzymała nazwę Zakłady Przemysłu Cukierniczego im. 22 lipca (tj. Manifestu Lipcowego). Przez wzgląd na tradycję i silną pozycję marki Wedel, która mocno zakorzeniła się w świadomości klientów, postanowiono nową nazwę połączyć ze starą i tak powstały Zakłady Przemysłu Cukierniczego im. 22 Lipca dawniej E. Wedel (było to przedmiotem sporu i procesu wytoczonego przez rodzinę Wedłów, ostatecznie wygranego przez nią w 1957 roku w Trybunale Handlowym w Hadze). Zakłady w Warszawie skupiały cztery fabryki na Mazowszu.

Zakłady Przemysłu Cukierniczego im. 22 Lipca d. E.Wedel składały się w okresie PRL z czterech fabryk:

- Zakład 22 Lipca, dawniej E. Wedel
- Zakład Syrena, dawniej F. Fuchs
- Zakład Milanówek, dawniej F. Pomorski
- zakład produkcji pieczywa Płońsk.

Za czasów PRL, w latach siedemdziesiątych podjęto akcję łączenia wielkich państwowych przedsiębiorstw w jeszcze większe jednostki organizacyjne o charakterze monopolistycznym, tzw. wielkie organizacje gospodarcze (WOG). Były to zazwyczaj zakłady tej samej branży zlokalizowane w różnych częściach kraju, z centralą w stolicy. W Warszawie powstało kilka tego rodzaju tworców organizacyjnych, m.in.: Centrum Naukowo-Produkcyjne Elektroniki Profesjonalnej „Radwar” (należące do UNITRA), wywodzące się z powstałych w 1954 roku zakładów radiowych Rawar, C.N.P. Samolotów Lekkich „PZL” oraz Przemysłowe Centrum Optyki. Warto dodać, że do Zrzeszenia Przedsiębiorstw Przemysłu Elektronicznego Unitra należało około 30 zakładów. Były wśród nich tak znane marki jak Diora, Fonica (producent np. gramofonu Bambino), Polam (produkujący np. żarówki pod znaną marką Polamp), Polkolor (produkujący kineskopy), Tonsil czy Warel. W roku 1975 w Warszawie w przemyśle zatrudnionych było ponad 280 000 pracowników.

Rok 1989 oraz transformacja dla wielu marek PRL oznaczały kres istnienia. Poszczególne przedsiębiorstwa zostały sprywatyzowane i weszły w struktury międzynarodowych koncernów.

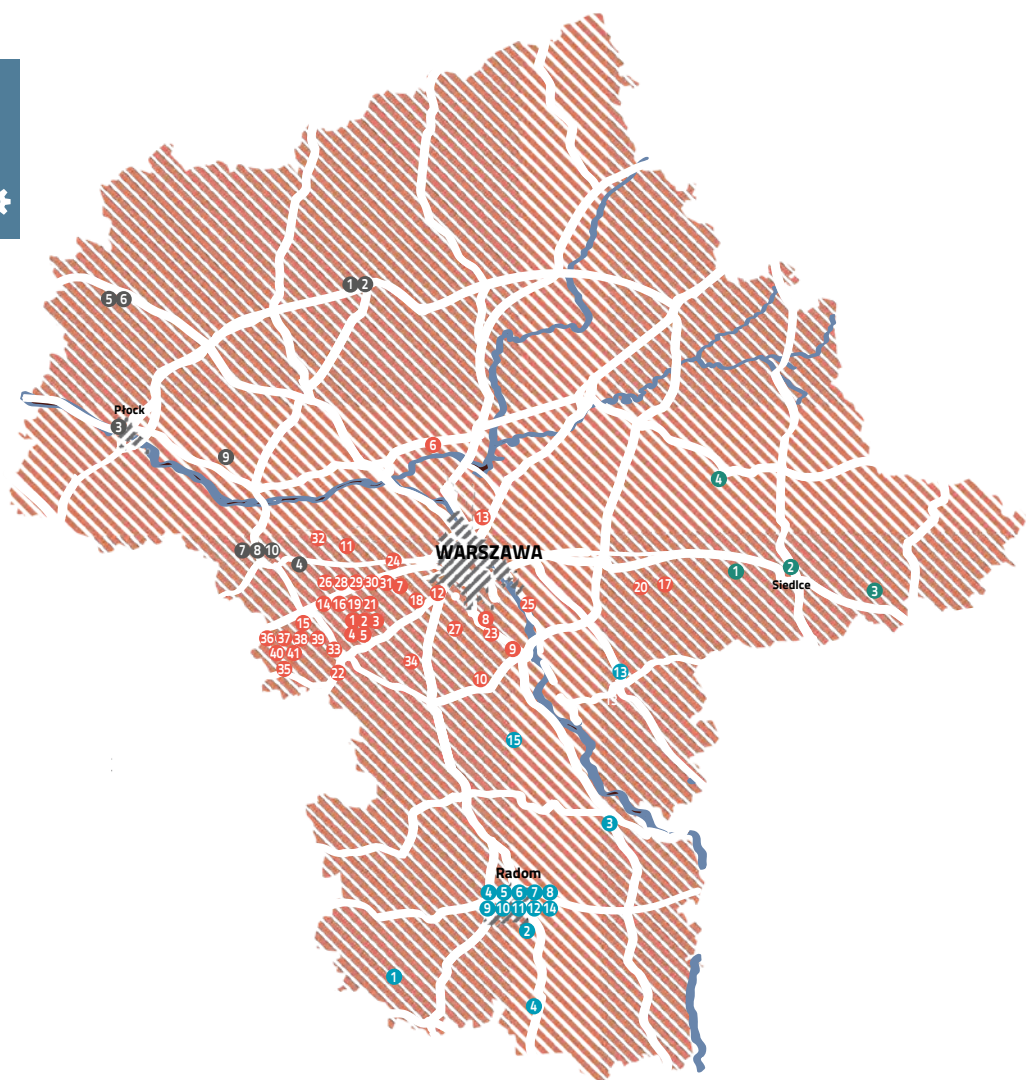


Fabryka Samochodów Osobowych, 1974 r.

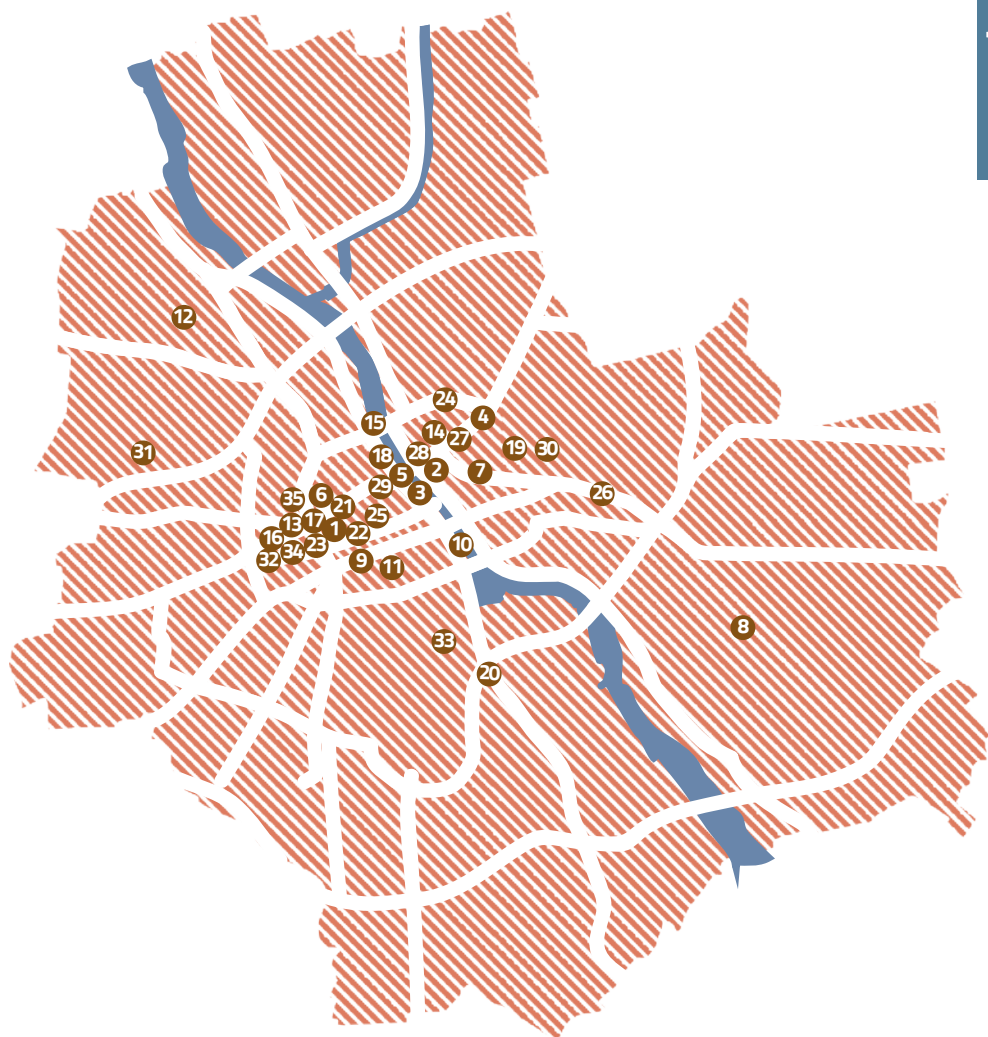


Unitra Unizet w Warszawie, ok. 1975 roku

Położenie obiektów na mapie Mazowsza



Położenie obiektów na planie Warszawy



BROWARY WARSZAWSKIE



Przykład ciekawej rewitalizacji budynków fabrycznych. Po II wojnie światowej istniejący od 1846 r. przy ul. Krochmalnej browar znacjonalizowano i przeniesiono na ul. Grzybowską. W 1954 r. ruszyła produkcja. To tu wymyślono słynne piwo „Królewskie” i stąd wyjechały w 1972 r. pierwsze polskie butelki z Coca-Colą. Na początku XXI w. część infrastruktury wyburzono, a w 2017 r. rozpoczęła się największa w stolicy rewitalizacja, w wyniku której powstał niezwykły kompleks łączący funkcje mieszkalne, usługowe, biurowe i gastronomiczne.

📍 ul. Grzybowska 60, 00-844 Warszawa

🌐 www.browarywarszawskie.com.pl



CENTRUM EDUKACJI I HISTORII WARSZAWSKIEJ STRAŻY POŻARNEJ



Powstała w 2008 r. placówka kontynuuje tradycję utworzonego w 1903 r. Muzeum Pożarnictwa. Mieści się w dawnej siedzibie V Oddziału Warszawskiej Straży Ogniowej (najstarszej zawodowej formacji pożarniczej w Polsce) z 1878 r. Co ciekawe, obiekt nadal jest użytkowany przez jednostkę Ratowniczo-Gaśniczą nr 5 Państwowej Straży Pożarnej m. st. Warszawy. Sale edukacyjno-wystawiennicze ukazują rozwój pojazdów pożarniczych i techniki ratowniczej oraz sprzętu pożarniczego z przełomu XIX i XX w.

📍 ul. Karola Marcinkowskiego 2, 03-722 Warszawa

+48 22 596 74 40 (umawianie wizyt)



CENTRUM NAUKI KOPERNIK



Choć nie jest to obiekt industrialny sensu stricto, nie może go zabraknąć na przemysłowej mapie Warszawy. CNK to bowiem unikalna strefa eksperymentowania, w której poznać można m.in. tajniki prądu, bezwładności, płynów, kosmosu, zjawisk chaotycznych, anatomii i fizjologii człowieka oraz wielu innych obszarów nauki. Tu działają Teatr Robotyczny i Teatr Wysokich Napięć, planetarium, organizowana jest też niezliczona ilość warsztatów.

📍 Wybrzeże Kościuszkowskie 20, 00-390 Warszawa

🌐 www.kopernik.org.pl



ZAJEZDZIA TRAMWAJOWA R-2 „PRAGA”



Co się dzieje z tramwajem, kiedy zjeżdża z trasy? Jak wyglądają myjnie i warsztaty naprawcze dla tramwajów? Tego wszystkiego można dowiedzieć się, odwiedzając jedną z największych i najstarszych instytucji w stolicy, czyli zajezdnię tramwajową R-2 Praga. Jej zabudowania powstały w latach 20. ubiegłego wieku i zostały odbudowane po zniszczeniach II wojny światowej. Na kompleks budynków składają się hala postojowa i budynek administracyjno-mieszkalny. Ciekawostką na terenie zajezdni jest gong alarmowy wykonany z niewybuchu z czasów II wojny światowej.

📍 ul. Kawęczynska 16, 03-772 Warszawa

🌐 www.tramwar.pl/twr2.html



ELEKTROWNIA POWIŚLE



Elektrownia uruchomiona została w 1904 r. jako prywatna, w 1933 r. przeszła zaś pod nadzór państwowy. Zwano ją także Elektrownią Warszawską i Elektrownią Miejską. Działała aż do wczesnych lat 90. XX w. Obecnie – po gruntownej rewitalizacji – to niepowtarzalna przestrzeń. Część byłej elektrowni zajęły apartamentowce, a część nowoczesny kompleks biurowo-handlowo-usługowy, który otwarto w 2020 r. Zachwycają szczególnie wyeksponowane po konserwacji ceglane mury gmachu, zachowane kominy oraz stalowa konstrukcja dawnej hali kotłowni.

📍 ul. Dobra 42, 00-312 Warszawa

🌐 www.elektrowniapowisle.com



FABRYKA CZEKOLADY E. WEDEL



Fabryka Wedla to absolutny ewenement w przemyśle spożywczym. Została bowiem zaprojektowana w wielokondygnacyjnym układzie pionowym, a nie na pojedynczej hali przemysłowej, i do tego w zwartej zabudowie miejskiej. Jan Wedel przeniósł ją w to miejsce w 1931 r. Na tę okazję została sprowadzona z zagranicy maszyna do produkcji twardej i napowietrzanej czekolady oraz pierwszy w Polsce mechanizm do pakowania karmelków.

📍 ul. Zamoyckiego 28/30, 03-801 Warszawa

🌐 www.wedel.pl



FABRYKA NORBLINA



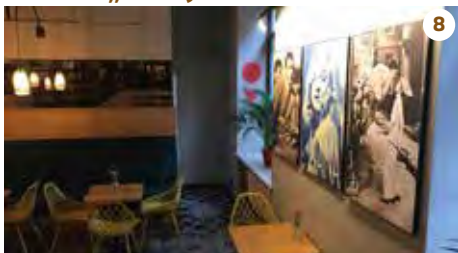
Jedna z najbardziej udanych przemysłowych rewitalizacji na Mazowszu. Pierwotnie należała do Wytwórni Platerów Braci Buch, która była kontynuatorką istniejącej w Warszawie od 1830 r. fabryki wyrobów z nowego srebra Gustawa Hennigera. Norblin wykupił ją dopiero w 1882 r. Dzisiaj to nowoczesna przestrzeń z biurami, sklepami, restauracjami, kawiarniami, Food Town, ekologicznym bazarem, butikowym kinem oraz muzeum upamiętniającym historię tego obiektu.

📍 ul. Żelazna 51/53, 00-841 Warszawa

🌐 www.fabrykanorblina.pl



KINOKAWIARNIA „STACJA FALENICA”



W byłym budynku stacji falenickiej na trasie Kolei Nadwiślańskiej w 2010 r. powstała Kinokawiarnia „Stacja Falenica”, która jest ewenementem na mapie Warszawy i nie tylko. To kino, w którym podczas seansu kelner przyniesie nam do stolika deser, napój albo coś z procentami. Budynek stacyjny powstał w latach 30. XX w., gdy podczas elektryfikacji linii otwockiej wszystkie przystanki kolejowe na trasie zyskały modernistyczny sznyt. Obok zobaczyć można także opuszczony drewniany budynek starszej stacji z 1900 r.

📍 ul. Patriotów 44B, 04-912 Warszawa–Falenica

🌐 www.stacjafalenica.pl



FILTRY LINDLEYA



To niezwykle, że obiekty techniczne, które wybudowano w latach 1883–1886 z inicjatywy prezydenta Sokrata Starynkiewicza, nadal działają i służą jako tzw. filtry powolne – elementy systemu oczyszczania wody dla Warszawy, jedyne zachowane tego typu obiekty na świecie. Zaprojektowane – jak sama nazwa wskazuje – przez Williama Lindleya i Williama Heerleina Lindleya zachwycają precyzją wykonania i architektoniczną maestrią. Warto dodać, że w chwili powstania filtrów Warszawa była szóstym miastem w Europie posiadającym nowoczesną sieć wodociągową.

📍 ul. Koszykowa 81, 02-012 Warszawa

🌐 www.mpwik.com.pl



„GRUBA KAŚKA” I „CHUDE WOJTKI” – SYSTEM INFILTRACJI WODY



Dobrze widoczna z warszawskich mostów „Gruba Kaśka” ruszyła 22 września 1964 r. To nic innego jak pompa wydobywająca wodę spod dna rzeki. Jest to jedyny obiekt w Europie, który został wybudowany w nurcie rzeki i wykorzystuje naturalny proces infiltracji. „Grubej Kaśce” w pracy pomagają „Chude Wojtki”, które wypłukują wodę i spulchniają dno. Ich nazwa pochodzi od nazwiska inż. Jerzego Wojciechowskiego, który wyróżniał się wyjątkowo szczupłą sylwetką.

📍 509. km biegu Wisły, widoczna z mostu Łazienkowski

🌐 www.mpwik.com.pl



FUNDACJA „FOTOGRAFIA DLA PRZYSZŁOŚCI”



Wirtualne muzeum fotografii prowadzone przez fundację „Fotografia dla przyszłości”. Znajdziemy w nim książki o fotografii, stare zdjęcia i oczywiście mnóstwo aparatów fotograficznych. Duża część zbiorów to dar od nieżyjącego już fotoreportera Jana Mierzanowskiego, który gromadził swoją kolekcję od 1946 r. Ekspozycje fundacyjne wielokrotnie były prezentowane podczas rozmaitych spotkań o charakterze kulturalnym. Przy fundacji działa Galeria F10.

📍 ul. Noakowskiego 10 m. 54, 00-666 Warszawa

🌐 www.fotografia.org.pl



HUTA WARSZAWA



Zdjęcie archiwalne. 1979 r.

Budowa zakładu przypadła na wczesne lata 50. XX w., choć idea powstania huty stali jakościowej w pobliżu stolicy była podnoszona jeszcze w biurze planowania premiera Kwiatkowskiego. Kompleks huty objął prawie 270 ha terenów. Produkcja ruszyła w kwietniu 1957 r. W tym samym roku powstało Koło Sportowe Hutnik. Kolejno uruchamiano odlewnię stali, stalownię z piecami elektrycznymi i martenowskimi, kuźnię, walcownię i ciągnię (początkowa wydajność 380 tys. ton/rok). Główna oś urbanistyczna założenia to przedłużenie ulicy Kasprzowicza w postaci szerokiej alei ujętej po bokach terenami zielonymi.

📍 ul. Kasprzowicza 132, 01-949 Warszawa



KOLEJ WARSZAWSKO-WIEDEŃSKA



Zdjęcie archiwalne, warszawska drukarnia, 1955 r., MAC

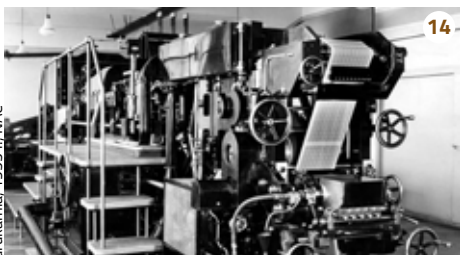
Kolej Warszawsko-Wiedeńska ruszyła w 1845 r. Niestety niewiele obiektów przetrwało do naszych czasów. Wśród tych, które pozostały jest część budynku starego dworca Warszawa Główna, obecnie Stacji Muzeum, który jest jednym z obiektów infrastrukturalnych dawnej Kolei. Ciekawy jest również kompleks budowli przy ul. Tunelowej 2. Znajdziemy tam m.in. dom mieszkalny kolejarzy i stację pomp.

📍 ul. Towarowa 3 oraz ul. Tunelowa 2

🌐 www.stacjamuzeum.pl



MUZEUM DRUKARSTWA WARSZAWSKIEGO



Miejsce magiczne nie tylko dla miłośników książek, stanowiące oddział Muzeum Warszawy. Muzeum Drukarstwa w swoich zbiorach posiada zabytki sztuki drukarskiej, graficznej, edytorskiej i introligatorskiej oraz maszyny i przyrządy używane przez dawnych drukarzy. Atrakcją jest możliwość własnoręcznego wytoczenia druku okolicznościowego na zabytkowej prasie drukarskiej. Placówka prowadzi zajęcia edukacyjne z zakresu historii książki, druku, historii technik graficznych, tworzenia książki, przeznaczone dla różnych grup wiekowych.

📍 ul. Żąbkowska 23/25, 03-736 Warszawa

🌐 www.muzeumdrukarstwa.muzeumwarszawy.pl



MOST KOLEJOWY PRZY CYTADELI



Most to bocznicą Kolei Nadwiślańskiej, brawurowego przedsięwzięcia z lat 1874–1877, sfinansowanego przez bankowca Leopolda Kronenberga. Wzniesiony w 1875 r. jako dwupoziomowa przeprawa drogowo-kolejowa przez firmę Lilpop, Rau i Loewenstein wedle projektu Tadeusza Chrzanowskiego, stał się częścią linii obwodowej. Zaraz po II wojnie światowej, w 1946 r. most odbudowano. Przyczółki mostowe przeprawy kolejowej pochodzą jeszcze z czasów carskich.



MUZEUM FARMACJI IM. MGR FARMACJI A. LEŚNIEWSKIEJ



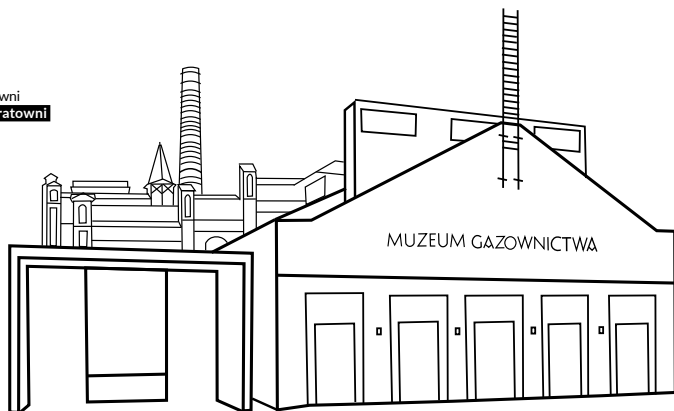
Będąc oddziałem Muzeum Warszawy placówka istnieje od 1985 r. i początkowo mieściła się we wnętrzach zabytkowej, działającej od 1933 r. apteki. Jej właścicielką była mgr Antonina Leśniewska, jedna z pierwszych polskich farmaceutek. Placówka przez lata zmieniała lokalizację, aż w końcu znalazła swoje miejsce przy ul. Piwnej na Starym Mieście. W środku zrekonstruowano wnętrze apteki. Znajdziemy tam m.in. niezwykłą kolekcję mebli, naczyń i narzędzi farmaceutycznych.

📍 ul. Piwna 31/33, 00-265 Warszawa

🌐 www.muzeumfarmacji.muzeumwarszawy.pl



Gmach Muzeum Gazowni
dawny budynek aparatuwni
i tłoczni gazu



240 tyle czynnych latarni gazowych
znajduje się w 2019 roku
w Warszawie (Bielany, Mokotów, Wola,
Śródmieście, Wilanów).

6500 tyle latarni gazowych działało
w Warszawie w 1928 roku.

1932 r. – Gazownia Miejska
w Warszawie – widok ze
skrzyżowania ul. Dworskiej
(obecnie ul. Kasprzaka)
i ul. Bema. Na pierwszym
planie krzyż przydrożny
i stacja transformatorowa,
NAC



Jan Józef Ignacy Łukasiewicz
(1822–1882) – polski farma-
ceuta i wynalazca, założyciel
pierwszej na świecie kopalni
ropy naftowej, twórca lampy
naftowej i pionier przemysłu
naftowego.

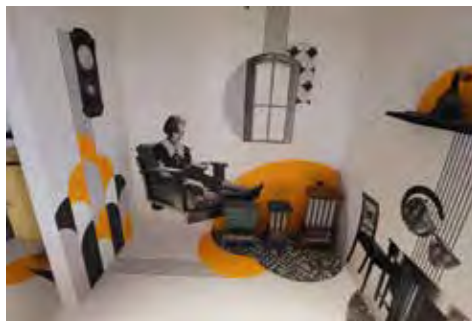
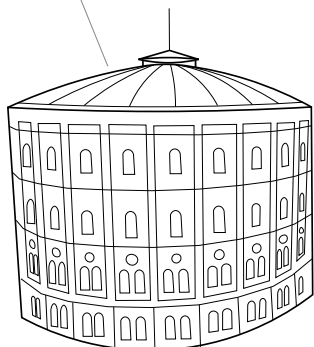
Fragment zachowanej
instalacji



Muzeum Gazowni Warszawskiej to wyjątkowy obiekt na przemysłowej mapie Warszawy – interaktywny, nowoczesny, jednak osadzony w historycznych wnętrzach oraz w otoczeniu maszyn dawnego systemu produkcyjnego. Połączenie innowacyjnej ekspozycji oraz przemysłowych artefaktów tworzy niezwykły klimat i autentyczną, pasjonującą opowieść o rewolucji technicznej i gazownictwie, dawnym oświetleniu stolicy oraz życiu jej mieszkańców, które odmieniło się wraz z możliwością korzystania z gazu we własnych domach. Muzeum przybliży również postać i dokonania prekursora światowego przemysłu wydobywczego ropy naftowej – wybitnego polskiego wynalazcy i działacza niepodległościowego, Ignacego Łukasiewicza. To jego rzeźba, o łagodnym, skupionym obliczu, wita gości nieopodal wejścia do muzeum na schodkach niewysokiej skarp. Sam gmach muzeum to dawny budynek aparatuwni i tłoczni gazu, która przez wiele lat służyła sprężaniu gazu i przesyłaniu kolektorami do odbiorców. Pozostałe budynki dawnej Gazowni na Woli, rozległego kompleksu położonego między ulicami Kasprzaka i Prądyńskiego, zarządzanego przez Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo, to m.in. budynki produkcyjne, wieża ciśnienia, remiza strażacka i wozownia. Powstawały od lat 80. XIX wieku, kiedy to potrzeby rozwijającej się stolicy i jej mieszkańców przekroczyły wydajność pierwszej gazowni przy ulicy Ludnej na Powiślu. Na początku XX wieku wolska gazownia posiadała bardzo nowoczesne, jak na owe czasy, wyposażenie, w tym silne piece pionowo-retortowe, zaś w roku 1930 otrzymała nowoczesny piec Glover-West, pozwalający na produkcję ciągłą gazu przy jednoczesnym zmniejszeniu liczebności załogi. Gaz otrzymywano z węgla kamiennego transportowanego koleją z Zagłębia Sosnowieckiego. Magazynowano go w specjalnych zbiornikach (Wolskie Rotundy), z których następnie przepompowywano go do sieci miejskiej.

Wolskie Rotundy (bud. 1888–1912),

nazywane przez mieszkańców warszawskim Koloseum, to dawne zbiorniki gazu.



Interaktywna ekspozycja



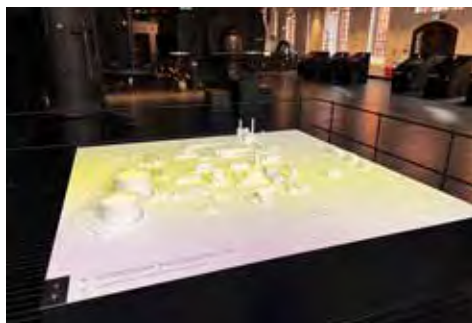
Fragment zachowanej instalacji

Czasy II wojny światowej i polityka okupanta hitlerowskiego znacznie ograniczyły pracę gazowni, która jednocześnie stała się silnym zapleczem do działań konspiracyjnych, zaś w czasie powstania warszawskiego była miejscem schronienia dla okolicznych mieszkańców uciekających przed rzezią Woli.

Wystawa Muzeum Gazownictwa podzielona jest na dwie, wyraźnie różniące się części. Najpierw goście mają możliwość zapoznania się z cyklem produkcji oraz dystrybucji gazu – od podstaw oraz w duchu XIX-wiecznego przemysłu. Przebywają w otoczeniu interaktywnych ekranów i projektorów, ale także zabytkowych maszyn, m.in. urządzeń do oczyszczania gazu z amoniaku czy transportu gazu. Następnie zwiedzający przechodzą do części wystawy poświęconej Warszawie z początku XX wieku oraz udogodnieniom i wynalazkom, które wkroczyły przebojem w życie mieszkańców stolicy. Pośród licznie zgromadzonych ciekawostek podziwiać można m.in. żelazko na gaz przeznaczone dla kawalerów, nowoczesną domową lodówkę na gaz czy lokówkę z 1914 roku, podgrzewaną palnikiem gazowym. Dodatkową atrakcją wystawy stanowi film o Ignacym Łukasiewiczu pt. Kiedy światło przegoniło mrok wykorzystujący technikę virtual reality.



Fragment zachowanej instalacji



Makieta terenu gazowni

Muzeum Gazowni Warszawskiej,
Fundacja PGNiG S.A. im. Ignacego Łukasiewicza,

📍 ul. M. Kasprzaka 25, 01-224 Warszawa

(wejście od ul. Krzyżanowskiego)

🌐 muzeum.pgnig.pl



Wejście do muzeum ozdabia oryginalny neon, poddany renowacji



Dworzec Wiedeński w Warszawie, ok. 1890 r.



Trasa Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej na mapie z 1849 r.



Kto skonstruował pionierski kocioł parowozu? Z jaką prędkością poruszały się pierwsze lokomotywy? Kto podróżował wagonem salonowym? To tylko niektóre z pytań, na które odpowiedź można znaleźć w Stacji Muzeum. Już sama nazwa przyciąga uwagę, stanowi bowiem ciekawą grę słów. Bo muzeum faktycznie znajduje się na stacji Warszawa Główna, a dokładnie – w części budynku dawnego dworca Warszawa Główna Osobowa, z którego ostatnie pociągi odjechały w 1997 r. Nowa stacja pasażerska działa od 2021 r. obok muzeum, a budynek starego dworca jest jednym z obiektów infrastrukturalnych Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej z lat 80. XIX w.

Cofnijmy się na chwilę w czasie do XIX w. Wyobraźmy sobie świat przed nastaniem ery dróg żelaznych. Podróże z miasta do miasta trwały wieczność, bo zazwyczaj podróżowano z wykorzystaniem powozów konnych. Drogi były rozmaitej jakości, zaś po opadach deszczu niektóre odcinki tonęły w błocie – nie wykładano ich przecież wówczas asfaltem. Dopiero kolej sprawiła, że podróż stała się szybka i wygodna. Miała też oczywiście potężny wpływ na rozwój gospodarczy. Wszędzie tam, gdzie się pojawiała, dochodziło do istnej rewolucji. Dość przypomnieć walkę pomiędzy wschodnim a zachodnim wybrzeżem Stanów Zjednoczonych, kto pierwszy zbuduje więcej torów kolejowych. Wystawa w Stacji Muzeum rozpoczyna się właśnie od tego pionierskiego okresu, prezentuje bowiem nie tylko polską, ale i międzynarodową historię rozwoju kolei. To tu możemy poznać dzieje kolejnictwa, szczególnie Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, Kolei Warszawsko-Petersburskiej czy też Nadwiślańskiej, ich modernizację i elektryfikację, a także współczesne kolejnictwo. W muzeum znajdziemy całą masę eksponatów, pamiątek, odzieży służbowej: umundurowanie i akcesoria, szpady do mundurów paradnych, hełm kolejowej straży pożarnej, liczne odznaki, zegarki kolejarские, piękne sztandary związków zawodowych i stowarzyszeń kolejarzy z okresu międzywojennego, pamiątkowe medale, dokumenty osobiste kolejarzy, rozkłady jazdy, bilety kolejowe, patenty na maszynistę oraz listy przewozowe polskie i zagraniczne, nastawnie, semafony, aparaty telefoniczne

1845 rok: tabor – 8 lokomotyw parowych, 58 wagonów osobowych i 62 towarowe.

1848 rok: tabor – 35 lokomotyw, 87 wagonów osobowych i 312 towarowych.

1890 rok: tabor – 287 lokomotyw, 432 wagony osobowe i 8 718 towarowych, 2,5 miliona pasażerów.

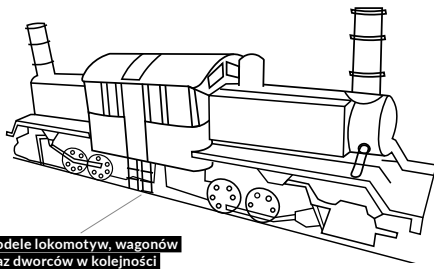
1913 rok: tabor – 469 lokomotyw, 576 wagonów osobowych, 15 778 towarowych, 13,3 miliona pasażerów.



57 jednostek taboru kolejowego (lokomotywy parowe, spalinowe i elektryczne oraz wagony osobowe i towarowe) w skansenie Stacji Muzeum

Elektryczny zespół trakcyjny EW51 z 1936 r.





Modele lokomotyw, wagonów oraz dworców w kolejności chronologicznej wypełniają pierwszą salę muzeum



Jeden z kolekcji sztandarów związków zawodowych i stowarzyszeń kolejarzy w zbiorach muzeum

i telegraficzne, dworcowe zegary i zegarki, różnego typu lampy kolejowe oraz ręczne latarki sygnalizacyjne świecowe, karbidowe i naftowe, mapy kolejowe, modele i makiety kolejowe oraz fotografie. Na szczególną uwagę zasługuje odwzorowany salonik recepcji rządowej, który został otwarty w 1955 r. Przez wiele lat służył jako miejsce obsługi krajowych i zagranicznych delegacji. Wizyta w muzeum to wspaniała propozycja dla najmłodszych zwiedzających. Całe mnóstwo drobiazgowo odtworzonych modeli pociągów, lokomotyw i stacji znajduje się na wysokości dziecięcego wzroku! Dużą frajdę może sprawiać również uruchomienie kilku makiet kolejowych (po wrzuceniu monety), które prezentują różnorodne ukształtowanie terenu, układ torowy i infrastrukturę kolejową. Ważnym elementem całej ekspozycji jest skansen. Zgromadzono w nim aż 57 pojazdów szynowych. Niekwestionowanymi hitami są wagon salonowy Ashx 01, pociąg pancerny składający się z lokomotywy pancernej PzTrWg16 i wagonu artyleryjskiego oraz jedyne zachowane na świecie egzemplarze takich lokomotyw jak parowóz serii Pm3 w otulinie aerodynamicznej, najdłuższa polska lokomotywa Pu29 czy pierwszy polski zespół trakcyjny EW51. Miłośnicy kolei znajdą tu wszystko, czego dusza zapagnie: tabor polski, niemiecki, amerykański, parowozy, lokomotywy elektryczne, pojazdy trakcyjne spalinowe i wagony. Wszystko w bardzo dobrym stanie. Do niektórych obiektów można wejść. Należy zwrócić uwagę zwłaszcza na wagon motorowy SN52 (1955 r.), odrestaurowany w 2015 r. wagon bagażowo-pocztowy serii Fg (1908 r.), pług odśnieżny i wagon osobowy serii Bi (1928 r.). Z kronikarskiego obowiązku dodać należy, że Muzeum Kolejnictwa Warszawie (w samych początkach swojego istnienia znane jako Muzeum Kolejowe) istniało od 1928 r. Kilukrotnie zmieniało lokalizację, zaś przy dworcu Warszawa Główna osiadło ostatecznie w 1973 r. W obecnym kształcie jest stosunkowo młodą samorządową instytucją kultury, powołaną w 2015 r. przez Samorząd Województwa Mazowieckiego i Polskie Koleje Państwowe.



Model wagonu pasażerskiego, Stacja Muzeum



Lokomotywa parowa Tkt48-36 z 1951 r.



Ekspozycja, Stacja Muzeum

Stacja Muzeum
 ul. Towarowa 3, 00-811 Warszawa
www.stacjamuzeum.pl



MUZEUM NEONÓW



Absolutny unikat na skalę europejską. To prywatne muzeum istniejące od 2005 r. gromadzi neony, których nie można zobaczyć nigdzie indziej. Mieści się na terenie Soho Factory i kryje w sobie ponad 200 neonów, głównie z czasów PRL. Oświetlenie zyskało tu nie tylko miejsce, lecz także okazję do naprawy i odnowienia. Dyrektorami muzeum są prawdziwi pasjonaci tematu: David S. Hill i Ilona Karwińska.

📍 ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa

🌐 www.neonmuzeum.org



MUZEUM POLSKIEJ TECHNIKI WOJSKOWEJ



Kapsuła M. Hermaszewskiego

Muzeum zorganizowane w Fortcie IX „Czerniaków”, który stanowi jeden z fortów obwodu zewnętrznej Twierdzy Warszawa. Wybudowany w latach 80. XIX w. pełni dzisiaj funkcje wystawowe. Na plenerowej ekspozycji podziwiać można ciężki sprzęt Wojska Polskiego i armii obcych. Odbývają się tu także prezentacje jednostek wojskowych. Można również zobaczyć obiekty i tablice pamiątkowe opowiadające historię miejsca.

📍 ul. Powsińska 13, 02-920 Warszawa

🌐 www.muzeumwp.pl/muzeum-polskiej-techniki-wojskowej.php



MUZEUM NURKOWANIA



Mało znane, ale zdecydowanie warte zobaczenia muzeum gromadzi zbiory związane z nurkowaniem. Od najbardziej dziwacznych sprzętów pochodzących z XIX w. aż do oprzyrządowania płetwonurków z lat 80. XX w. Placówka ta to jednak nie tylko ekspozyty. Tu także odbywają się gawędy, spotkania miłośników nurkowania i pokazy filmowe. Muzeum zostało założone przez małżeństwo płetwonurków Karinę i Grzegorza Kowalskich w 2006 r.

📍 ul. Grzybowska 88, 00-840 Warszawa

🌐 www.muzeumnurkowania.pl



NARODOWE MUZEUM TECHNIKI



Mimo planów likwidacji poprzedniej placówki muzeum otwarto ponownie w 2022 r. Stanowi kompendium wiedzy o polskiej myśli technicznej. Na zwiedzających czekają dwie wystawy stałe: „Historia transportu – lądem, morzem i powietrzem” oraz „Historia komputerów – liczy się”. Placówka kontynuuje misję uruchomionego w 1929 r. Muzeum Techniki i Przemysłu przy Krakowskim Przedmieściu i Tamce oraz Muzeum Techniki i Przemysłu NOT powstałego w tym samym miejscu w 1952 r.

📍 Plac Defilad 1, 00-901 Warszawa

🌐 www.nmt.waw.pl



„PINBALL STATION” MUZEUM FLIPPERÓW



23

Choć nosi nazwę muzeum, Pinball Station ma atmosferę pubu, do którego przychodzą starzy przyjaciele, dzielący wspólną pasję – grę na flipperach. Na niedużej przestrzeni zgromadzono wspaniałą kolekcję ponad 100 flipperów i gier arcade, z których wiele przeszło już renowację i zachęca do zabawy podświetlanym ekranem i przezroczystym blatem, pod którym wystrzelona kula pędzi i wyczynia najróżniejsze akrobacje. Opłatę wnosi się jedynie przy wejściu, a potem gra dowolnie długo. Są tu m.in. Terminator 2, Dirty Harry, Batman Forever, X Files, Star Trek czy Lethal Weapon 3.

📍 ul. Kolejowa 8A, 01-210 Warszawa

🌐 www.pinballstation.pl



POLLENA URODA NA PRADZE



24

Historia tego obiektu sięga XIX w. i ma związek z firmą przemysłu tłuszczowego „Schicht-Lever”. Pod koniec II wojny światowej wycofujący się Niemcy zniszczyli fabrykę, która została odbudowana w 1950 r. i rozpoczęła działalność pn. „Uroda”. W 1971 r. weszła do zjednoczenia „Pollena”. W 1995 r. przejęła ją brytyjskie PZ Cussons, jednak niebawem fabrykę zamknięto. Obecnie jest to zrewitalizowany obiekt pełniący funkcje mieszkaniowo-biurowo-usługowe pn. „Bohema Strefa Praga”.

📍 ul. Szwedzka 30, 03-420 Warszawa

🌐 www.bohemapraga.pl



PAŁAC KULTURY I NAUKI TECHNICZNE



25

Wokół tajemnic technicznych w pałacu narosło wiele legend. Fakty są jednak takie, że nie brakuje tutaj absolutnych perełek. Takimi z pewnością są m.in.: do niedawna najszybsze windy w Polsce (dziś szybsze są w biurowcach: Rondo 1, WTC, Spire i WTT), obsługiwane po dziś dzień przez windziarzy; systemy wentylacyjne chłodzone lodową wodą; znajdujące się w podziemiach mała i duża dyspozytornia produkcji sowieckiej, z których do teraz steruje się klimatyzacją i elektrycznością w całym budynku.

📍 Plac Defilad 1, 00-901 Warszawa

🌐 www.pkin.pl



POLSKIE ZAKŁADY OPTYCZNE



26

Jeszcze do niedawna PZO były jednym z ulubionych miejsc warszawskich urbexowców. Historia tego miejsca sięga 1923 r., kiedy to firma Kolberga kupiła budynek przy ul. Grochowskiej. Co ciekawe, siedziba przedsiębiorstwa znajduje się tu do dziś. Produkcja jednak nie odbywa się od końca lat 80. XX w. W ostatnich latach budynek siedziby PZO poddano rewitalizacji, w jego przestrzeni można jednak dostrzec się obiektów i tablic pamiątkowych, opowiadających historię miejsca.

📍 ul. Grochowska 316, 03-840 Warszawa





4 mln litrów spirytusu (odpowiednik 40 mln butelek wódki) mieściły zbiorniki nowego magazynu spirytusu.

150 gatunków wódek i likierów produkowano w wytwórni przed 1914 r.

1897 rok – w Warszawie została odwiercona pierwsza studnia artezyjska wody oligoceńskiej w należącym do Monopoli gmachu filtracji.

1969 rok – podczas pierwszego lotu Concorde'a na pokładzie serwowano Wyborową.

1905 r. – Warszawski Skarbowy Skład Win produkował 2,5 mln wiader alkoholu i miał obrót rzędu miliona rubli.



Skąd pochodzi nazwa sklepu monopolowego i dlaczego ma to związek z Warszawską Wytwórnią Wódki „Koneser”? Opowieść o znanej dzisiaj nie tylko w Warszawie dawnej wytwórni wódek zaczyna się w 1919 r. Wówczas powołano w Polsce do życia instytucję – Państwowy Monopol Spirytusowy – która nadzorowała produkcję wódki, także w „Koneserze”. W 1936 r. fabrykę znacjonalizowano. Tuż po II wojnie światowej instytucję PMS reaktywowano (kolejne nazwy to Centralny Zarząd Przemysłu Spirytusowego, następnie Zjednoczenie Przemysłu Spirytusowego i Drożdżowego a ostatecznie Państwowe Przedsiębiorstwo Przemysłu Spirytusowego, czyli „Polmos”) i była to już struktura mająca wyłączność w branży. Stąd też w PRL sklep z alkoholami nosił nazwę monopolowego. Samą wytwórnię wódek „Koneser” również potocznie nazywano Monopolem.

Najstarsze zabudowania fabryki powstały w latach 1895–1897. Funkcjonowały tu wówczas Rektifikacja Warszawska oraz Warszawski Skarbowy Skład Win. Pod względem architektonicznym monumentalna budowla z czerwonej cegły ma wiele cech stylu gotyckiego, m.in. wąskie okna, gzymsy, strzeliste wieżyczki i łukowate stropy. „Koneser” był jedną z pierwszych fabryk całkowicie zelektryfikowanych i jedną z najnowocześniejszych w Warszawie. Posiadał m.in. windy hydrauliczne, wewnętrzny system kolejek oraz boczną doprowadzoną z Dworca Wileńskiego (dawniej: Dworca Petersburskiego).

Złote lata wytwórnia przeżywała w okresie międzywojennym. Zatrudniała aż 400 osób, a jej możliwości produkcyjne sięgały 250 tys. butelek na dobę. Wtedy na rynku pojawiły się wódki, które istnieją po dziś dzień: Wyborowa, Luksusowa, Żubrówka, Żytniówka oraz Siwucha. W 1923 r. w sąsiedztwie „Konesera” ulokowano

Mennicę Państwową, w której bito monety, medale, odznaki i pieczęcie. W PRL fabrykę reaktywowano. Produkcja trwała do 2007 r., kiedy to ostatecznie zamknięto zakład. Teren przejęła firma BBI Development, która zrewitalizowała postindustrialne budynki, tworząc oryginalne centrum handlowo-usługowe oraz budynki mieszkalne w stylu soft-loftów.

Od 2018 r. działa tu Muzeum Polskiej Wódki. Mieści się w oryginalnym budynku rektyfikacji z 1897 r. Był to wówczas główny budynek całego kompleksu. Placówka prezentuje ponad 600-letnią historię polskiej wódki, jej tradycję i miejsce we współczesnym świecie. Ekspozycja jest dostępna w siedmiu językach. Znajdziemy na niej wirtualną pracownię średniowiecznego alchemika, karcznię i dwór, dowiemy się, jaką rolę wódka odgrywała w polityce i poznamy pracę barmana. Na wystawie zaznajomimy się z ewolucją technologii wytwarzania wódki, tradycjami i zwyczajami z nią związanymi. Muzeum składa się z pięciu interaktywnych galerii prezentujących m.in. powstanie pierwszych gorzelni w Polsce, historyczne ceny kieliszka wódki, sposoby konsumpcji trunku na polskich dworach, a także wyjaśniających, skąd wzięły się takie zwyczaje jak strzezienny czy bruderszaft. Można też samodzielnie skomponować własny przepis na nalewkę i zapoznać się ze schematem aparatury destylacyjnej Jana Pistoriusa. Muzealnicy zgromadzili także kolekcję oryginalnych butelek z różnych epok, między innymi oryginalne, nieotwierane butelki wódki z dwudziestolecia międzywojennego. Ciekawostką jest to, że niektóre podłogi w obiekcie zostały wyłożone materiałami z beczek po trunkach. W muzeum znajduje się sala kinowa, w której wyświetlany jest film o długoletnich pracownikach przemysłu wódczanego. Na koniec odbywa się degustacja. Pod okiem specjalisty można porównać smaki wódek z żyta, pszenicy i ziemniaków. Na zwiedzających czeka również Scena Kotłownia – przestrzeń eventowa zbudowana na piecach dawnej fabryki, ¾ Koneser Bar serwujący autorskie koktajle i infuzje na bazie Polskiej Wódki oraz bar „Setki Powodów” oferujący m.in. pyszne jedzenie i muzykę na żywo. Do ciekawszych inicjatyw powstałych na terenie byłej wytwórni wódek zaliczyć należy także Google for Startups Campus Warsaw czy Hotel Moxxy. Przestrzeń kompleksu jest często wykorzystywana do organizacji rozmaitych wydarzeń kulturalnych, koncertów, targów czy wystaw sztuki.

Co ciekawe, Warszawska Wytwórnia Wódek „Koneser” nadal istnieje, ale nie w Warszawie, tylko w Warce.



Wewnętrzny dziedziniec Centrum Praskiego Koneser



Wystawa w Muzeum Polskiej Wódki



Ekspozycja butelek w Muzeum Polskiej Wódki

Centrum Praskie Koneser
📍 Plac Konesera 2, 03-736 Warszawa

🌐 www.koneser.eu

🌐 www.pvm.pl



PORT PRASKI



Port Praski w Warszawie 1959 r.

Powstały w okresie międzywojennym w starorzeczcu Wisły port składa się z trzech murowanych basenów. Służył do przeładunku towarów i jako port zimowy, którą to funkcję przejął Port Żerań. Od lat 60. ubiegłego wieku Port Praski tracił swoją rolę jako przestrzeń portowa. Jednocześnie rosły ambicje projektantów i inwestorów, postrzegających ten teren jako nowe city. Wizja ta spełnia się na naszych oczach. W rejonie ulic Sierakowskiego, Krowiej i Okrzei powstają bowiem apartamentowce, w planach są również wysokie biurowce, a także budowa prywatnych przystani i bulwarów.



SOHO FACTORY



Zdjęcie archiwalne, ok. 1923–1939
C. MAC

Niezwykłe miejsce na warszawskim Kamionku. To tutaj, pod wpływem inspiracji nowojorskim Soho, w miejscu starych zabudowań pofabrycznych narodziło się tętniące życiem centrum kulturalne, rozrywkowe i biznesowe. Pierwsza fabryka Inianojutowa powstała tu w 1899 r. Po I wojnie światowej produkowano tu broń i amunicję, a w pierwszych dwóch dekadach PRL legendarne motocykle WFM M06 i skutery „Osa”. W 1965 r. teren przejęły Polskie Zakłady Optyczne. Przemysłową działalność w obiekcie zakończono w 1989 r.

📍 ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa

🌐 www.sohowarszawa.pl



SYSTEM WIND I RUCHOMYCH SCHODÓW POD PLACEM ZAMKOWYM



Pierwsze schody ruchome w Polsce połączyły al. Świerczewskiego (dziś Solidarności) z kamienicą Johna przy placu Zamkowym. Działają od 22 lipca 1949 r., podobnie jak cała trasa W-Z. W chwili budowy był to prawdziwy cud techniki. Wykonała je moskiewska fabryka Miestroroj. Ich wysokość w pionie to 12 m. Schody posiadają też trzy biegi, o przepustowości 10 tys. osób na godzinę każdy. Wnętrze tunelu, zaprojektowanego przez inżyniera Henryka Stamatello, głównego projektanta tunelu trasy W-Z, uderza elegancją i dbałością o detal.

📍 przy tunelu Trasy W-Z



TRANSATLANTYCKA CENTRALA RADIOTELEGRAFICZNA



Stanowiła jedną z najważniejszych inwestycji II RP. Dzięki niej sygnał radiowy docierał aż do Stanów Zjednoczonych. Stacja nadawcza składała się z 10 masztów o wysokości 126,5 m i budynków strażniczych, tzw. „czuwajek”. Dziś z samej centrali nie pozostało już wiele: jedynie fundamenty masztów, „czuwajki” i budynki mieszkalne pracowników. Przez teren byłej centrali prowadzi zielony szlak turystyczny ze Starego Bemowa do Starych Babc.

📍 ul. płk. Kazimierza Leskiego, 01-485 Warszawa

🌐 www.trcn.pl



WOLSKIE ROTUNDY



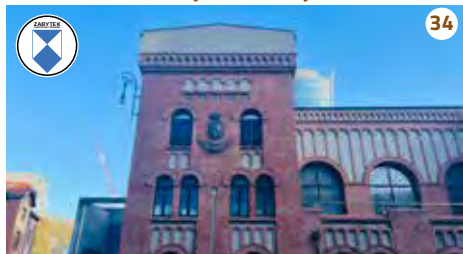
Te zabytkowe okrągłe budynki to dwa dawne zbiorniki na gaz, które powstały pod koniec XIX w. po uruchomieniu produkcji gazu z węgla kamiennego. Użytkowano je do lat 70. XX w., kiedy to miasto przeszło na gaz ziemny dostarczany z rurociągów. Dzisiaj właścicielem rotund jest Fundacja Rodziny Biernackich, która przeprowadziła ich gruntowną rewitalizację. W planach jest realizacja w tym miejscu interaktywnego centrum techniki – Metamuzeum oraz sali koncertowej, wkomponowanych w te wyjątkowe budowle.

📍 ul. Ignacego Prądzyńskiego 14A, 01-222 Warszawa

🌐 www.wolskierotundy.pl



ZESPÓŁ ELEKTROWNI TRAMWAJÓW MIEJSKICH



Nie każdy wie, że Muzeum Powstania Warszawskiego mieści się w budynku dawnej, pierwszej w Warszawie, elektrowni tramwajowej. Jej powstanie łączy się z elektryfikacją sieci tramwajów warszawskich, która rozpoczęła się w 1903 r. Neoromański budynek elektrowni zbudowano w latach 1905–1909. W 1944 r. obiekt został zbombardowany, a potem wysadzony przez Niemców. W 1945 r. dokonano odbudowy. W 2003 r. władze miejskie zdecydowały się przekazać budynek Muzeum Powstania Warszawskiego.

📍 ul. Przykopykowa 28, 01-208 Warszawa



WYTWÓRNIĄ FILMÓW DOKUMENTALNYCH I FABULARNYCH



Zdjęcie archiwalne.
operator, Polska Kronika Filmowa

WFDiF to największy państwowy producent filmowy w Polsce, którego historia sięga 1949 r. Na wytwórnię składają się m.in. studia do obróbki i nagrań dźwięku, zakłady budowy dekoracji oraz inscenizacji, budynki magazynowe i warsztatowe. Mieszczą się tu też dwie hale zdjęciowe (pow. 600 m², wys. 8.5 m), studio castingowe, pracownia make-upu, garderoby, rekwizytornie itp. Tu siedzibę ma Archiwum Filmowe ze zbiorami Filmoteki Narodowej. Dużą atrakcją są projekty edukacyjne, w tym warsztaty dla młodzieży.

📍 ul. Chełmska 21, 00-724 Warszawa

🌐 www.wfdif.pl



ZAKŁADY PHILIPSA PRZY ULICY KAROLKOWEJ



Zdjęcie archiwalne z gazety „Wiadomości Philipsa” 1937 r., Polonia

Obiekt widmowy, ponieważ już właściwie nie istnieje. Wzniesiony został w 1923 r. Była to najstarsza hala fabryczna Polsko-Holenderskiej Fabryki Lampek Elektrycznych, późniejszych Polskich Zakładów Philips. W 1937 r. część budynku adaptowano na Urząd Pocztowy Warszawa 46. Po wojnie zakłady odbudowano, ale w 2011 r. rozebrano. Pozostałości gmachu to boczne ściany hali wzdłuż ul. Karolkowej i ściana wschodnia.

📍 ul. Karolkowa 30-440, 01-207 Warszawa



FABRYKA TARCZ ŚCIERNYCH W GRODZISKU MAZOWIECKIM

Archivalna reklama z gazety



Fabryka „Elephant” z ponad 100-letnią historią wciąż działa! Została założona w 1897 r. na bazie istniejącego tu młyna zbożowego. Początkowo wytwarzano tu osetki do ostrzenia kos. W 1923 r. rozpoczęto produkcję narzędzi ściernych. Była to wówczas pierwsza i przez długi czas jedyna tego typu fabryka w Polsce. Jej właścicielem było Towarzystwo Komandytowe Haeberle i Spółka. W 2014 r. na bazie majątku powstała Fabryka Tarcz Ściernych Sp. z o. o.

📍 ul. G. Orlicz-Dreszera, 05-825 Grodzisk Mazowiecki
🌐 www.ftselephant.pl



IZBA TRADYCJI EKD/WKD W GRODZISKU MAZOWIECKIM



To gratka nie tylko dla miłośników kolei. W Izbie prezentowane są pieczołowicie zgromadzone artefakty, takie jak zdjęcia i dokumenty związane z działalnością EKD/WKD, bilety, akcesoria do pojazdów szynowych, przedmioty wyposażenia technicznego, modele taboru czy makiety stacji i budynków. Za wyjątkowo cenne eksponaty uważa się wagon silnikowy EKD produkcji angielskiej z 1927 r. oraz elektryczny zespół trakcyjny serii EN94 z 1972 r.

📍 ul. Stefana Batorego 23, 05-825 Grodzisk Mazowiecki
🌐 www.wkd.com.pl/izba-tradycji



KOLEJ WARSZAWSKO-WIEDEŃSKA, DWORZEC W GRODZISKU MAZ.



Największy dworzec zbudowany na Drodze Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Jego projektantem był Romuald Miller, autor projektów wielu innych dworców. Współpracował z nim Bronisław Brochwicz-Rogowski, któremu przypisuje się projekt pierwszego wieżowca w Warszawie. Obiekt wzniesiono w latach 1920–1925. Zbudowano go z użyciem murów wcześniejszego murowanego dworca, zwanego koszarowym, zniszczonego w czasie I wojny światowej. Reprezentuje popularny wówczas styl dworkowy.

📍 ul. 1 Maja 4, 05-825 Grodzisk Mazowiecki



WILLA „FOKSAŁ” W GRODZISKU MAZOWIECKIM



Przez wielu mylnie uważana za dawny dworzec kolejowy, pełniła funkcję domu zajezdnego dla podróżnych. Wzniesiono ją w 1845 r. jako zajazd z bufetem dla pasażerów kolei, wraz z budową pierwszej linii Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Swoim wyglądem przypomina nieco lokomotywę, stąd też nazywana jest „Lokomotywką”. Wielokrotnie zmieniała swoje funkcje. Mieściły się w niej m.in. szpital zakaźny, przychodnia lekarska oraz oddział Narodowego Instytutu Dziedzictwa. Willę okala malowniczy park imienia Skarbków z licznymi pomnikami przyrody.

📍 ul. Bartniaka 28, 05-825 Grodzisk Mazowiecki



WILLA HAEBERLEGO W GRODZISKU MAZOWIECKIM



Znajdowała się na terenie Fabryki „Elephant”, której głównym właścicielem był Jan Haerberle. To on wraz z założeniem w 1897 r. swojego biznesu postanowił wybudować willę. Mieściły się w niej biura i pomieszczenia mieszkalne. W latach 80. XX w. biuro przeniosło się w inne miejsce, a willa opustoszała. Obecnie zabytkowy obiekt pozostaje w rękach dewelopera. Istnieją plany kompleksowej rewitalizacji willi.

📍 ul. 1 Maja 22, 05-825 Grodzisk Mazowiecki



ZABUDOWANIA ELEKTROCIĘPŁOWNI PRUSZKÓW II W GRUDOWIE



To wyjątkowo oryginalny punkt na mapie przemysłowego Mazowsza, ponieważ jest częścią elektrowni, która nigdy nie została uruchomiona. Jej budowę rozpoczęto w połowie lat 80. ubiegłego wieku i nigdy nie zakończono, uznając inwestycję za zbyt kosztowną. Tworzące kompleks bloki zaczęto rozbiierać, pozostał natomiast wysoki na 256 m komin – jeden z najwyższych tego typu obiektów w Polsce.

📍 Grudów, 05-840 Brwinów



ELEKTROWNIA WODNA „DĘBE” W KOMORNICY



Stopień wodny Dębe wraz z elektrownią wodną wybudowano w latach 1957–1963 na 21,6 kilometrze Narwi. Z przegrodzenia koryta rzeki powstał również Zalew Zegrzyński, miejsce wypoczynku, ale także ważny rezerwuuar wody pitnej. Elektrownia jest zarządzana przez PGE Energia Odnawialna S.A. Wizyta tutaj to prawdziwa przygoda, jednak należy ją zorganizować z wyprzedzeniem. Imponujące są cztery hydrozespoły z turbinami Kaplana firmy Ganz. Dostępna dla wszystkich jest sama zaporą, z której rozpościera się piękny widok na Narew.

📍 Komornica, 05-135 Wieliszew

🌐 www.pgeeo.pl



TEŻNIA SOLANKOWA W KONSTANCINIE-JEZIORNIE



Budowla, zasilana solanką z położonego nieopodal odwiertu, została wzniesiona w 1978 r. Teżnie solankowe, inaczej gradiernie, to tradycyjna forma haloterapii. Pierwotnie te drewniane budowle pokryte gałązkami tarniny służyły do zagęszczania solanki w toku produkcji soli konsumpcyjnej i leczniczej. Z czasem jednak zauważono, że powietrze wokół nich tworzy swoisty mikroklimat mający właściwości lecznicze. Konstancińska teźnia rozpyla solankę wydobywaną z głębokości 1750 m! Wpływa korzystnie na układ nerwowy, układ gruczołów dokrewnych oraz ogólną odporność organizmu.

📍 ul. Sienkiewicza, 05-510 Konstancin-Jeziorna

🌐 www.teznia.com.pl



ZABYTKOWA WIEŻA CIŚNIEŃ W KONSTANCINIE-JEZIORNIE



Neogotycka wieża ciśnień w Konstancinie, zbudowana z czerwonej nieotynkowanej cegły w 1899 r., to jeden z charakterystycznych punktów miasta. Powstała wraz z całą infrastrukturą wodociagową na zlecenie Towarzystwa Akcyjnego Ulepszonych Miejscowości Letniczych. Jej projektantem był Edward Lilpop. Na początku zaopatrywała mieszkańców w wodę. Pod koniec XX w. przez jakiś czas funkcjonowała w niej kawiarnia. Świetnie zachowany obiekt, bogaty w neorenesansowe i neogotyckie elementy ozdabiające elewację, otoczony pięknym ogrodzeniem. Obecnie jest nieużytkowany.

📍 ul. Żeromskiego 7, 05-520 Konstancin-Jeziorna



DREWNIANY WIATRAK „KOŹLAK” W LINIE



Uważany za największy koźlak (czyli wiatrak koźłowy o konstrukcji drewnianej, pozwalającej obracać cały obiekt do kierunku wiatru; konstrukcja występująca w Europie od XII w.) w Polsce, został zbudowany w połowie XIX w. na warszawskiej Woli. Gdy uruchomiono tam młyny parowe, przestał być potrzebny. W 1916 r. został zakupiony przez młynarza z Linina, Stanisława Klimka, który przewiózł go koleją wilanowską do Góry Kalwarii. Rok później stanął w Lininie, gdzie pracował do 1951 r., kiedy to złamaniu uległy śmigły. Obecnie wiatrak malowniczo okalają jabłkowe sady.

📍 05-530 Linin



ZABUDOWANIA DAWNEJ CUKROWNI „MICHAŁÓW” W LESZNIE



Cukrownia została wzniesiona w połowie XIX w. przez rodziny Piotrowskich i Bersohnów. Niedługo potem Bersohnowie odkupili majątek i zaczęli rozwijać fabrykę. To właśnie w tej cukrowni została zainstalowana pierwsza w Polsce turbina parowa. Niebawem obok zabudowań fabrycznych powstały pałac i park należące do rodziny Bersohnów. Rezydencję wyróżniały m.in. piękne neorokokowe dekoracje elewacji. II wojna światowa i czasy powojenne sprawiły, że pałac stracił blask i podupadł. Ostatecznie obiekt został wykupiony przez bank, odrestaurowany i nosi obecnie nazwę „Pałacu pod Kampinosem”.

📍 ul. Fabryczna 5, 05-084 Leszno



RADIOWO-TELEWIZYJNE CENTRUM NADAWCZE RASZYN W ŁAZACH



Mierzącą 335 m wysokości wieżę zbudowano w 1931 r. jako przekaźnik długich fal radiowych. W momencie oddawania do użytku była najwyższym masztem na świecie, a aż do 1962 r. pozostawała najwyższą budowlą w Europie. Po zniszczeniach wojennych została odbudowana w 1949 r. i służy po dziś dzień. Obecnie nadaje popularne programy radiowe oraz przekazuje telewizyjny sygnał multiplexu cyfrowego.

📍 Łazy, al. Krakowska 180, 05-552 Lesznowola

🌐 www.radiopolska.pl/wykaz/obiekt/611



ZABYTKOWE ZABUDOWANIA FABRYKI BRIGGS AND POSSELT W MARKACH



Niemal do końca XIX w. Marki były stosunkowo niewielką miejscowością, w której rozwijało się przede wszystkim rzemiosło. Sytuacja uległa zmianie w 1884 r. za sprawą przędzalni zbudowanych przez braci Briggs według projektu Edwarda Lilpopa. Im też miasto zawdzięcza powstanie osiedla robotniczego, którego centralnymi i najbardziej okazałymi pod względem architektonicznym budynkami były gmach szkoły elementarnej (dzisiaj Marecki Ośrodek Kultury) oraz pałac (w latach 1954–1977 działała w nim słynna szkoła kinooperatorów, dzisiaj mieści się tu zespół szkół).

📍 ulice: Barska, Jasna, Słowackiego, Fabryczna, al. Piłsudskiego, 05-270 Marki



KOLEJ WARSZAWSKO-WIEDEŃSKA, DWORZEC W MIĘDZYBOROWIE



Niewielki budynek dworca wzniesiony został w latach 1911–1913 na trasie Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Dzisiaj w odnowionym obiekcie znajdują się sklep firmowy jednej z regionalnych piekarni oraz kasa biletowa PKP. Sam przystanek kolejowy Międzybórz występował jako nieotwarty, pod nazwą Czarny Borek, w rozkładach jazdy na lato 1929 i zima 1929/1930. W rozkładzie jazdy na lato 1930 widniał już pod szyldem Międzybórz. Stacja zaczęła funkcjonować w sezonie zima 1930/1931.

📍 ul. Partyzantów 1A, 96-316 Międzybórz



FABRYKA JEDWABIU W MILANÓWKU



Zdjęcie archiwalne z 1926 r., NAC

Milanowski jedwab to po dziś dzień synonim dobrego smaku i luksusu. Znanie całym światem ręcznie malowane i drukowane jedwabne tkaniny produkuje się tutaj od 1924 r. Wówczas to Henryk Witaczek – dzisiaj uważany za legendę polskiego jedwabnictwa – otworzył Centralną Doświadczalną Stację Jedwabniczą. Przez lata firma zmieniła nazwy i właścicieli, dziś funkcjonuje jako spółka „Jedwab Polski”.

📍 ul. Brzozowa 1, 05-822 Milanówek

🌐 www.jedwab-polski.pl



KOLEJ WARSZAWSKO-WIEDEŃSKA, STACJA W MILANÓWKU



Archiwalna pocztówka sprzed 1929 r., Polona

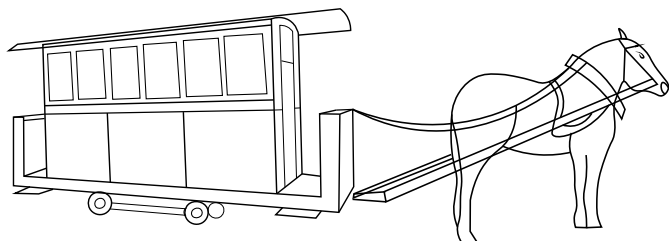
Pojawienie się w 1901 r. przystanku kolejowego na Drodze Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej w Milanówku miało fundamentalne znaczenie dla rozwoju tej miejscowości. Dogodny dojazd z Warszawy, doskonałe warunki klimatyczne, duży kompleks leśny i stosunkowo niski koszt działek – wszystko to do Milanówka przyciągało nie tylko miłośników niedzielnych wypadów za miasto, ale także inwestorów. Obecnie budynek stacyjny jest w trakcie modernizacji.

📍 ul. Krakowska 10, 05-822 Milanówek



Kolejka

kursowała sześć razy dziennie przez 59 lat,
a po raz ostatni odjechała w 1967 r.



1,75 km
obecna długość trasy

900 mm
rozstaw szyn

1908 rok – otwarcie dla pasażerów
– kuracjuszy

2012 rok –
wznowienie działalności

2013 rok – tramwaj konny stał się
planem filmowym w serialu
„Ranczo”.



Teodor Dunin (1854–1909) –
wybitny polski lekarz internista i działacz społeczny,
z którego inspiracji powstało
sanatorium w Rudce.

Sanatorium w Rudce, 1919 r.,
Polona



Absolutnie unikalna atrakcja i wyjątkowe miejsce na turystycznej i industrialnej mapie nie tylko Mazowsza, ale całej Polski. Przejażdżka tramwajem napędzanym siłą mięśni konia to przeżycie, które na długo zapisuje się w pamięci. Choć dziś niezwykle, jeszcze na początku ubiegłego wieku było czymś zupełnie oczywistym, zapewniającym możliwość szybkiego i bezproblemowego transportu. Pierwsze tramwaje konne pojawiły się na świecie już w latach 30. XIX w. W Warszawie pierwszą tego typu linię uruchomiono w 1866 r. Była to Żelazna Droga Konna, a o jej istnieniu przypomina m. in. zabytkowy budynek dawnej zajezdni tramwajowej, zwany „Domem pod Syreną”, na warszawskiej Pradze.

Historia tramwaju konnego w Mrozach nierozzerwalnie wiąże się z budową szpitala w Rudce, który powstał w związku z szalejącą pod koniec XIX w. epidemią gruźlicy. Budowane w latach 1902–1908 sanatorium znajdowało się kilka kilometrów od stacji kolejowej, na której wyładowywano przywożone pociągiem z Warszawy materiały budowlane. Na potrzeby budowy, w celu przewozu materiałów budowlanych od stacji Mrozy zbudowano więc kolejkę konną o prześwicie 900 mm i długości 2,5 km. Pierwsi pacjenci pojawili się w Rudce 29 listopada 1908 r., po otwarciu pierwszego skrzydła szpitala. Tego dnia oprócz materiałów budowlanych przewieziono również ludzi: kuracjuszy, pacjentów, pracowników oraz wczasowiczów. Specjalne wozy, podobne do tramwaju konnego, zostały подарowane Rudce przez Miasto Warszawę.

I tak zaczęła się trwająca niemal 60 lat historia, zakończona śmiercią woźnicy i rozebraniem torowiska w 1970 r. Sam wagon można od wielu już lat zobaczyć w Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie. W Rudce jeszcze niewiele ponad dekadę temu jedyną pozostałością po tramwaju były niewywiezione drewniane podkłady na niektórych odcinkach trasy. I tak byłoby nadal, gdyby nie pasjonaci ze Stowarzyszenia Przyjaciół Mrozów. Przy wsparciu ze strony władz samorządowych gminy Mrozy w 2011 r. odbudowano linię. Wiosną 2012 r. tramwaj konny w Rudce znowu wyruszył w trasę. Dzisiaj liczy ona jedynie 1,75 km i łączy polankę nieopodal stacji PKP w Mrozach z zabudowaniami dawnego sanatorium. Prawie cała trasa wiedzie przez rezerwat „Rudka Sanatoryjna”. Tramwaj kursuje regularnie przez siedem miesięcy w roku, a zarządza nim Gminny Ośrodek Sportu i Rekreacji.

Pisząc o tramwaju, nie sposób nie wspomnieć w paru słowach o samym sanatorium, które dzisiaj wpisane jest na listę zabytków województwa mazowieckiego. Projekt szpitala przygotowali warszawscy architekci Stanisław Lilpop i Karol Jankowski. Budowa całości zakończyła się dopiero w 1927 r., ale sanatorium funkcjonowało i przyjmowało kuracjuszy od 1908 r. Gościli tu literaci, aktorzy i inni twórcy, m.in. Melchior Wańkowicz, Wojciech Żukrowski, Teresa Bojarska, Hanka Bielicka, Kazimierz Brusikiewicz, Rena Rolska, Edward Dziewoński, Wojciech Siemion i inni. Przez 92 lata sanatorium zajmowało się przede wszystkim leczeniem gruźlicy. Od 2001 r. zmieniło profil działalności, zajęło się lżejszymi chorobami dróg oddechowych i oskrzeli, prowadzi też rehabilitację i Zakład Opiekuńczo-Lecznicy. Szpital jest nadal aktywną placówką medyczną i przy jego zwiedzaniu należy mieć to na uwadze.



Zdjęcie archiwalne – tramwaj konny, 1906 r., NAC



Oryginalny tramwaj konny



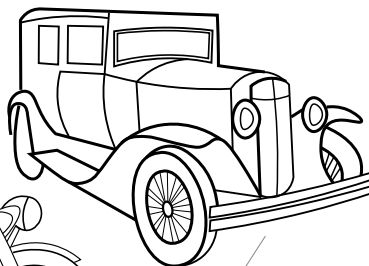
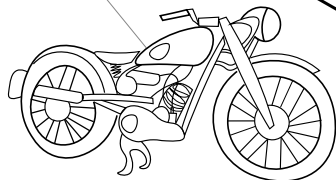
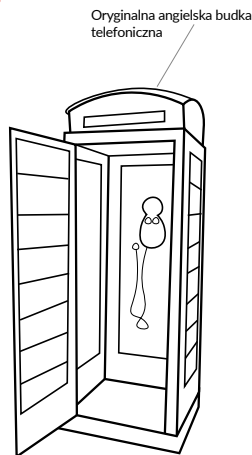
Oryginalny tramwaj konny



Oryginalny tramwaj konny, obecnie w Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie

Tramwaj Konny
 ul. Tartaczna 4, 05-320 Mrozy
www.gosir.mrozy.pl/tramwaj-konny



Niemiecki motocykl
Ardi z roku 1935300
zabytkowych pojazdów
w Muzeum Motoryzacji
i TechnikiOryginalna angielska budka
telefoniczna

1895 - rok produkcji amerykańskiego traktora TITAN produkcji USA, najstarszego eksponatu

1913 - rok produkcji najstarszego pojazdu ciężarowego marki Mercedes

1919 - rok produkcji najstarszego auta osobowego marki Fiat

1928 - rok produkcji modelu Oświęcim-Praga - najstarszego polskiego samochodu produkowanego seryjnie



Zdjęcie archiwalne, rajd motocyklowy dookoła Polski w 1931 r., NAC

Sobiesław Zasada,
kilkukrotny mistrz Europy,
ścigał się z kierownicą
tzw. polskiego Porsche,
czyli stuningowanego
Porsche 911



Pasja i miłość do samochodów – to one stoją za jednym z najszlachetniejszych w Polsce muzeów motoryzacji, które powstało w 1995 r. z inicjatywy Joanny i Zbigniewa Mikićkiów. Choć prawda jest taka, że sama kolekcja budowana była już od lat 70. minionego wieku. Dzisiaj ekspozycja liczy około 300 pojazdów, niezwyklej ze względu na swoją historię czy właścicieli.

Można tu zobaczyć m.in.: austina six prezydenta Bieruta, buicka wildcat prymasa Wyszyńskiego, jaguara Grażyny Szapołowskiej, pancernego peugeota gen. Jaruzelskiego, czy model marki BMW Adler Primus, którym przemierzali się rządzący. Są tutaj samochody Lecha Wałęsy, Maryli Rodowicz, volvo 262 bertone Zbigniewa Preisnera czy fiat 125p Aleksandra Kwaśniewskiego. Warte uwagi jest z pewnością także jedno z najbardziej strzeżonych aut PRL, czyli cadillac, którym w razie obalenia komunizmu miał zostać wywieziony z Polski sam Edward Gierek. Kolejne rarytasy to ZIS kabriolet Józefa Stalina, mercedes 170V Lody Halamy oraz wiele innych aut, którymi jeździli m.in. Elvis Presley, Marilyn Monroe czy Jan Kiepusa. Najstarszym autem – nie tylko w muzeum, ale w ogóle w polskich zbiorach – jest napędzany naftą J.A.G. z 1897 r. Najstarszym pojazdem jest natomiast traktor Titan produkcji USA z 1895 r. Z kolei najstarszy pojazd ciężarowy to model Mercedes z 1913 r., a osobowy – Fiat z 1919 r. Inne ciekawostki to Ford Coupe, czyli jeden z wielkich sukcesów Ford Motor Company, BMX Dixi, czyli samochód znany z bajek Disneya, którym poruszali się Goofy z Myszka Miki, oraz Oświęcim-Praga, czyli najstarszy samochód, jaki powstał na ziemiach polskich, a konkretnie w Oświęcimiu. Zaparkowały tu na dłużej luksusowe limuzyny z lat 30. XX w., mercedesy, ople, horchy czy pacardy, a także czeskie samochody sportowe już nieco

zapomnianej marki Aero z lat 30. i 50. ubiegłego wieku. Fani Formuły 1 docenią wspianą kolekcję formuł startujących w wyścigowych mistrzostwach krajów obozu socjalistycznego w latach 70. i 80. XX w. Kolejną sekcją pojazdów stanowią te doskonale znane z czasów PRL, czyli modele marek Fiat 125p i 126p, Warszawa, Trabant, Syrenka czy czarna Wołga. Amerykańskie pojazdy są dumnie reprezentowane przez Cadillaca Eldorado oraz Forda XL. Oryginał stanowi ciężarówka Star 244, przerobiona na papamobile i wożąca Jana Pawła II podczas pierwszej pielgrzymki do kraju w 1979 r.



Znaczna część eksponatów jest nie tylko sprawna technicznie, ale i dopuszczona do ruchu. Poza ok. 300 samochodami osobowymi i ciężarowymi zobaczyć tu można pojazdy pancerne (w tym rekonstrukcje czołgów z II wojny światowej, np. słynny T34, polski czołg 7TP i czołg zwiadowczy TKS), motocykle (w tym legendarnego Junaka), radioodbiorniki, aparaty telefoniczne i fotograficzne, mundury, plakaty, samoloty, wózki dziecięce, rowery, wśród których są eksponaty z XIX w.

W muzeum pojazdy dostają nowe życie, są tu poddawane restauracji zgodnie z zasadami obowiązującymi w okresie ich powstania.

Eksponaty często wyjeżdżają w teren, gdzie można je podziwiać w pełnej okazałości. Placówka jest organizatorem wielu imprez kulturalnych, takich jak np. „Stulecie motoryzacji w Polsce”. Organizuje wiele wystaw w kraju, m.in. „Ostatnią niedzielę na Głównym” czy coroczny „Auto-Tour”. Pojazdy można też wypożyczać, dzięki czemu „zagrały” one w wielu filmach.

Muzeum jest znane na całym świecie. Jego sława dotarła do Stanów Zjednoczonych, Anglii i Francji. To największa tego typu placówka w Polsce i jedna z największych w Europie.



Zabytkowe samochody



Zdjęcie archiwalne. międzynarodowy rajd samochodowy Automobilkłuba Polski w 1937 r., NAC

Muzeum Motoryzacji i Techniki

📍 ul. Warszawska 21, 05-805 Otrębusy
 tel. +48 502257021, +48 504150817
 🌐 www.muzeum-motoryzacji.com.pl



Zabytkowe samochody

MILANOWSKIE MUZEUM GIER I KOMPUTERÓW W MILANÓWKU



19

Mekka miłośników 8-bitu. Ratuje od zapomnienia i kultywuje pamięć o wspaniałych wynalazkach, które sprawiały, że w latach 80. i 90. ubiegłego stulecia młodzi maniacy gier zarywali noce. W kolekcji znajdują się ponad 40-letnie eksponaty i bibliografia. Muzeum przeprowadza też renowację starych mikrokomputerów, naprawia je i sprawia, że będą się na nich bawić i uczyć przyszłe pokolenia. Perła Mazowsza 2021 w kategorii Kultura.

📍 ul. Dworcowa 2/12, 05-822 Milanówek

🌐 www.mmgik.org



WYTWÓRNIĄ CUKIERKÓW L. POMORSKI I SYN W MILANÓWKU



21

Jedna z kilku fabryk krówek w Milanówku. Jej historia zaczęła się jeszcze za czasów carskich, kiedy to późniejszy założyciel – Feliks Pomorski – jako siedmioletni chłopiec został wysłany na naukę do zakładów swego wuja w Żytomierzu. W 1921 r. założył w Poznaniu wytwórnię słodyczy, którą w czasie II wojny światowej przeniósł do Milanówka. Gdy w 1952 r. dużym nakładem sił odbudowano fabrykę po pożarze, została ona znacjonalizowana i dołączona do zakładów Wedla. Właściciel jednak nie poddał się i nadal produkował krówki w innym miejscu Milanówka.

📍 ul. Piasta 15, 05-822 Milanówek

🌐 www.krowki-pomorski.pl



PRACOWNIA ZEGARMISTRZOWSKA W MIŃSKU MAZOWIECKIM



20

Zakład zegarmistrzowsko-optyczno-jubilerski Lucjana i Władysława Dąbrowskich powstał w 1939 r. i przetrwał do końca lat 70. XX w. Ekspozycja to w 99% odtworzona pracownia, która pierwotnie mieściła się przy ul. Warszawskiej na wysokości placu Kilińskiego. Jej wyposażenie zostało przekazane muzeum przez panią Alicję Dąbrowską, córkę Lucjana Dąbrowskiego.

📍 ul. Stefana Okrzei 16, 05-300 Mińsk Mazowiecki

🌐 www.mzm-minskmaaz.pl



SYSTEM POZYSKIWANIA I WYKORZYSTANIA WODY TERMALNEJ



22

Zakład geotermalny w Mszczonowie powstał jako trzeci w Polsce. Wydobywana tutaj od 2000 r. woda geotermalna wykorzystywana jest do celów ciepłowniczych, rekreacyjnych (otwarte w 2008 r. Termy Mszczonów) oraz, co jest ewenementem w Europie, do celów pitnych. W Europie tylko w dwóch miejscowościach wody geotermalne wydobywane z takich głębokości odznaczają się niską mineralizacją, pozwalającą zaliczyć je do wód stodkich – w Mszczonowie i w niemieckim Erding koło Monachium.

📍 ul. Warszawska 52, 96-320 Mszczonów

🌐 www.termy-mszczonow.eu



BROWAR KONSTANCIN W OBORACH K. KONSTANCINA



Zabudowania dawnego browaru, zaprojektowanego przez Władysława Marconiego pod koniec XIX w., należały do wpisanego do rejestru zabytków zespołu dworskiego. Piwo pod marką Browar Konstancin nigdy jednak nie było tu produkowane. Mimo wszystko warto pamiętać, że Obory mają długie tradycje piwowarskie, sięgające według niektórych źródeł XVIII w. Obiekty starego browaru zachowane są w doskonałym stanie, a jego wnętrza przystosowane zostały do celów mieszkalnych. Obiekt stanowi własność prywatną.

📍 ul. Literatów 47, 05-520 Konstancin-Jeziorna



NARODOWE CENTRUM BADAŃ JĄDROWYCH W ŚWIERKU W OTWOCKU



To jeden z największych instytutów badawczych w Polsce. Zatrudnia 1100 osób, a na jego terenie znajduje się jedyny w naszym kraju reaktor jądrowy. Nosi nazwę „Maria”. Historia placówki sięga 1955 r., gdy powołano do życia Instytut Badań Jądrowych. Wówczas przystąpiono do budowy reaktora „Ewa”, a potem także reaktorów mocy zerowej „Maryla”, „Anna” i „Agata”. „Marię” uruchomiono w 1974 r. Jest to reaktor całkowicie polskiej konstrukcji. Ośrodek można zwiedzać w ramach zorganizowanych grup wycieczkowych.

📍 ul. Andrzeja Sołtana 7, 05-400 Otwock

🌐 www.ncbj.gov.pl



HUTA SZKŁA W OŻAROWIE MAZOWIECKIM



Założona w 1907 r. huta swoją działalność zakończyła w 2001 r. Początkowo zakład dostarczał szklane naczynia warszawskim szpitalom i aptekom. Właściciele – państwo Kamińscy – zadbali o swoich pracowników, zbudowali bowiem dla nich kilka domów mieszkalnych, bibliotekę i świetlicę. Do dzisiaj z huty zachował się oryginalny budynek dawnej administracji, zwanej wówczas kantorem fabrycznym (obecnie budynek mieszkalny).

📍 ul. Poznańska 167b, 05-850 Ożarów Mazowiecki



DAWNE ZAKŁADY NAPRAWCZE TABORU KOLEJOWEGO W PRUSZKOWIE



Zabytkowy kompleks dawnych zakładów naprawczych, które funkcjonowały w tym miejscu do 1991 r., to dzisiaj duży park logistyczny. Na skraju byłych warsztatów kolejowych znajduje się siedziba Muzeum Dulag 121. Powstało ono dla upamiętnienia 650 tys. warszawiaków, którzy zostali wygnani po powstaniu warszawskim do utworzonego tu obozu przejściowego. Pośród pamiątek, zdjęć oraz interaktywnych ekspozycji zobaczyć można również dużą makietę terenu dawnych ZNTK.

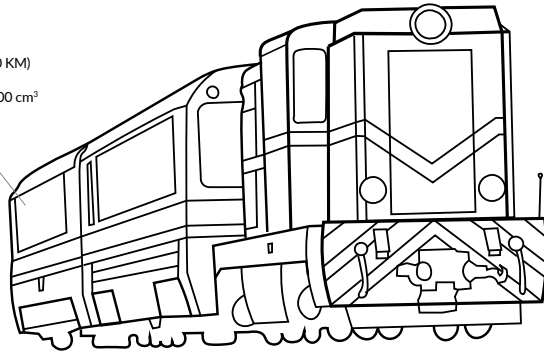
📍 ul. 3 Maja 8a, 05-800 Pruszków

🌐 www.dulag121.pl



Lokomotywa spalinowa o parametrach:

masa: 32 t
 prędkość maksymalna: 36 km/h
 moc maksymalna: 330,8 kW (450 KM)
 liczba cylindrów: 12
 pojemność skokowa silnika: 26,600 cm³



1895 Pierwsze informacje prasowe o planowanej budowie kolei

1898 Rozpoczęcie budowy i przejazd pierwszego pociągu z Placu Keksholmskiego do Piaseczna

1916 Wprowadzenie trakcji parowej

1936 Połączenie kolei grójeckiej z koleją wilanowską

1949 Przejęcie kolei przez PKP

1973 Całkowite wprowadzenie trakcji spalinowej

1991 Zamknięcie przewozów pasażerskich

1994 Wpisanie kolei grójeckiej do rejestru zabytków

Jedną z trzech czynnych w Polsce kolei wąskotorowych jeżdżących na rozstawie szyn 1000 milimetrów. Piaseczyńsko-Grójecka Kolej Wąskotorowa (dawniej kolej grójecka) znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie Warszawy a jej trasa prowadzi przez południowe tereny aglomeracji warszawskiej. Z całej sieci kolei wąskotorowych działających na południe od stolicy ocalał odcinek Piaseczno – Nowe Miasto nad Pilicą a ruch kolejowy jest prowadzony między Piasecznem a Tarczynem. W sezonie osoby indywidualne oraz grupy zorganizowane kolei zaprasza na przejazdy turystyczne połączone z wypoczynkiem na skraju Lasów Chojnowskich.

Niegdyś kolejka startowała w Warszawie, przy placu Unii Lubelskiej. W przeszłości miała dwie odnogi. Pierwsza, początkowo główna, wiodła z Warszawy do Góry Kalwarii. Jej budowę rozpoczęto w 1898 r. Odcinek Piaseczno – Góra Kalwaria został w 1971 r. zamknięty, a następnie rozebrany. Druga odnoga wiodła od 1914 r. do Grójca, a w latach późniejszych doprowadzono ją do Nowego Miasta nad Pilicą. Kolejką tą transportowano płody rolne z majątków podgrójeckich dziedziców i cegły z okolicznych zakładów produkcyjnych do Warszawy, która wówczas bardzo ich potrzebowała. Na majówki jeździli tą trasą warszawiacy. „Tygodnik Ilustrowany” z 1927 r. tak o tych wyprawach pisał: „Dość wczesnie bez zbytniego tłoku udaje nam się dotrzeć do jednej ze stacji kolejki grójeckiej. W ośmioosobowym przedziałliku wagonu jechało 11 osób – jeszcze bardzo względnie. Wsiadamy w miejscowości malowniczej wśród lasów. Z jaką ulgą oddycha pierś! Znikły gdzieś szare dymy i żółtawe tumany kurzu i wszystkie nieodzowne akcesoria letniego dnia w mieście. Powietrze jest przejrzyste, czyste, lekkie. Gorąco, bo gorąco, ale co za porównanie z tem co w Warszawie! Liczne towarzystwo złożone z osób różnej pici i wieku

Pociąg kolejki grójeckiej przy
 Trakcie Nowoaleksandryjskim
 (obecnie ul. Puławska)
 w 1899 r., NAC



wysiada razem z nami. Wszyscy są bardzo mili i zadowoleni. Zgodnym krokiem maszerują w kierunku lasu. Dzieci naprzód! Potem będzie tenis – bo są rakiетки i piłki. Apetyt sprzyja wszystkim znakomicie. Kurczęta pieczone, jajka na twardo, ogórki, kawa w butelkach, wódka. Wszystko smakuje doskonale i znika”.

Historia kolejki zaczęła się pod koniec XIX w., kiedy to słynny warszawski krawiec, u którego ubierała się polska arystokracja – Eugeniusz Paszkowski – otrzymał koncesję na budowę kolejki od placu Keksholmskiego, wzdłuż Traktu Aleksandryjskiego (obecnie ul. Puławskiej) do Góry Kalwarii przez Piaseczno. Paszkowski nie należał do najbogatszych, więc do spółki dobrał sobie rozmaitych partnerów: księcia Stefana Lubomirskiego, hrabiego Tomasza Zamoyskiego i podobno nieoficjalnie cadyka Altera z Góry Kalwarii. Najbardziej dynamiczny rozwój kolejki nastąpił w okresie międzywojennym. Do swoich struktur wchłonęła Kolej Wilanowską, dzięki czemu stała się podstawowym środkiem komunikacji i transportu południowych okolic Warszawy, obejmujących rejon piaseczyński i grójecki. Miało to pozytywny wpływ na rozwój miejscowości, przez które kolejka przejeżdżała. Po II wojnie światowej mówiono, że co dziesiąta cegła służąca do odbudowy Warszawy została przywieziona kolejką grójecką z cegielni w Gołkowie. Ostatni rozkładowy pociąg pasażerski odjechał na tej trasie w 1991 r., a towarowy w 1996 r. W 1994 r. kolejkę wpisano do rejestru zabytków dawnych województw warszawskiego i radomskiego.



Stacja Piaseczno Miasto. Zabytkowy tabor.



Zabytkowy pociąg na szlaku

Piaseczyńsko-Grójeckie Towarzystwo
Kolei Wąskotorowej

📍 ul. Sienkiewicza 14, 05-500 Piaseczno
tel. + 48 22 7567638, +48 607155188

🌐 www.kolejka-piaseczno.pl



Przystanek Runów

1997 powstanie Towarzystwa
Restauracji Grójeckiej Kolei
Wąskotorowej (obecnie Piaseczyńsko-
Grójeckie Towarzystwo Kolei
Wąskotorowej)

1998 100-lecie
kolei grójeckiej

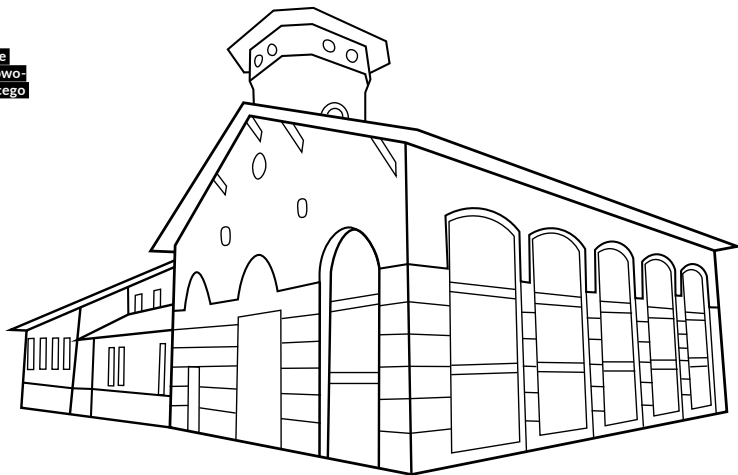
2023 125lecie powstania
kolei wąskotorowej oraz
Stowarzyszenia



Zdjęcie archiwalne, stacja kolejki grójeckiej w Warszawie w 1935 r., NAC

MUZEUUM STAROŻYTNEGO HUTNICTWA MAZOWIECKIEGO IM. STEFANA WOYDY W PRUSZKOWIE

Muzeum znajduje się na terenie XIX-wiecznego zespołu pałacowo-parkowego Potulickich, będącego najstarszą częścią miasta.



Puchan – jeden z trzech odnalezionych w Europie.



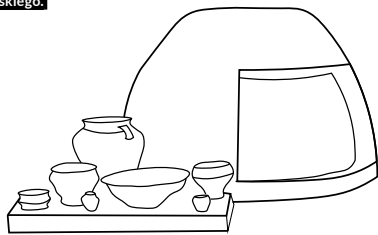
Ludność zamieszkująca tereny zachodniego Mazowsza na przełomie er utrzymywała ożywione kontakty gospodarcze z Cesarstwem Rzymskim.

Wyprawa śladami industrialnego Mazowsza to podróż przede wszystkim szlakiem obiektów poprzemysłowych. Choć nie zawsze! Przykładem jest pruszkowskie Muzeum Starożytnego Hutnictwa Mazowieckiego, które opowiada o czasach, kiedy o przemyśle nie wiadano zbyt wiele... W odrestaurowanych wnętrzach oficyny dworskiej pałacu Potulickich dzięki połączeniu nowych technologii z klasycznymi rozwiązaniami ekspozycyjnymi możemy przenieść się do osady hutniczej z przełomu er. Multimedia, rekonstrukcje i oryginalne zabytki pozwalają na interaktywne odkrywanie tajemnic codziennego życia dawnych mieszkańców dzisiejszego Mazowsza – szykujących się na wyprawę wojowników, hutników wytapiających żelazo oraz pracujących w swoich warsztatach garncarzy, bursztyniarzy, rogowników i tkaczek.

Pruszków na siedzibę muzeum wybrano nieprzypadkowo. To tu i w najbliższej okolicy w latach 60. i 70. XX w. odkryto ogromne Mazowieckie Centrum Metalurgiczne z czasów starożytnych. Była to niebываła sensacja. Odkrywca – ówczesny konserwator zabytków na województwo warszawskie, Stefan Woyda – zainicjował powstanie w tym miejscu muzeum i pełnił funkcję jego dyrektora przez ponad trzy dekady.

Pierwsza wystawa, otwarta w 1991 r., nosiła nazwę „Czas żelaza. Mazowieckie Centrum Metalurgiczne z epoki Imperium Rzymskiego”. W roku 2014, po generalnym remoncie budynku muzeum, zastąpiła ją ekspozycja „Przedświt – Mazowieckie Centrum Metalurgiczne z przełomu er”. Dzięki połączeniu elementów interaktywnych i oryginalnych zabytków zanurzamy się w opowiadanej historii, a tworzona przez dźwięki i scenografię atmosfera pozwala nam przenieść się w czasie. Poszczególne części wystawy zdają się wyłaniać z mroku jak

Ekspozycje wzbogacają wiernie
rekonstrukcje, m.in. pieca
garncarskiego.



oświetlone wyspy, zaś narzędzia i dawne ozdoby błyszczą chwilami nie jak żelazo, a złoto. Wystawa otrzymała I nagrodę w konkursie Mazowieckie Zdarzenie Muzealne – Wierzbą w kategorii „Wystawy organizowane przez mniejsze muzea”. Choć muzeum nie jest duże, to na niewielkiej przestrzeni udało się stworzyć jedną z najlepszych wystaw archeologicznych w Polsce. Co więcej, placówka nie zapomina o najmłodszych. Dzieci mogą m.in. ułożyć na ścianie „puzzle” przedstawiające ludzi w strojach z dawnych epok, a także zagrać w grę komputerową, która pozwala podsumować i uporządkować zdobytą podczas zwiedzania wiedzę.

Warto jeszcze zwrócić uwagę na odkrycie archeologiczne z lat 60. i 70. XX w., o którym opowiada to muzeum. Otóż Mazowieckie Centrum Metalurgiczne to jeden z największych ośrodków hutniczych starożytnej Europy. Termin ten określa grupę około 240 stanowisk archeologicznych odkrytych na terenie zachodniego Mazowsza, w obrębie których zarejestrowano osady ze śladami masowej produkcji żelaza. Twórcą owego gospodarczego fenomenu była ludność określana przez archeologów mianem kultury przeworskiej. Społeczność ta zamieszkiwała u schyłku starożytności (II w. p.n.e. – początki V w. n.e.) ziemie środkowej i południowej Polski. Identyfikowana jest ze znanymi z przekazów rzymskich historyków plemionami Wandalów. Flagowe osady Mazowieckiego Centrum Metalurgicznego to duże, długotrwałe obiekty o charakterze mieszkalno-gospodarczym, z wyodrębnioną strefą produkcyjną, gdzie wytwarzano żelazo. Obok nich funkcjonowały mniejsze, krótkotrwałe stanowiska, niezwiązane bezpośrednio z hutnictwem. Poza osadami znanych jest też kilkanaście cmentarzyisk z tego terenu.

Mazowiecka działalność hutnicza bazowała na lokalnych, łatwo dostępnych rudach darniowych. Wytopy żelaza prowadzono w piecach dymarskich jednorazowego użytku, co ułatwia dziś oszacowanie skali produkcji. Na największych stanowiskach regionu zarejestrowano ślady od kilku do kilkunastu tysięcy pieców. Łączna liczba wytopów szacowana jest na 120–150 tys. Szczyt aktywności ośrodka hutniczego miał miejsce w I i II w. n.e. Ilość żelaza wyprodukowana przez mazowieckich hutników wykraczała znacznie poza lokalne zapotrzebowanie na ten surowiec. Przypuszcza się, że obrót nim powodował intensywny rozwój gospodarczy regionu.



Wystawa muzeum ma wiele elementów interaktywnych.



Dzięki dźwiękowi i scenografii możemy przenieść się w czasie.



Żelazo, jako surowiec, było bardzo popularne wśród ludności zamieszkującej zachodnie Mazowsze na przełomie er. Wykonywano z niego nie tylko broń i narzędzia, ale również ozdoby.

Jego przejawem są odkrywane tu wyroby luksusowe, np. znalezione w Zaborowie – importowany z terenów Imperium Rzymskiego – puchar ze szkła z przedstawieniami walczących gladiatorów.

Muzeum Starożytnego Hutnictwa Mazowieckiego

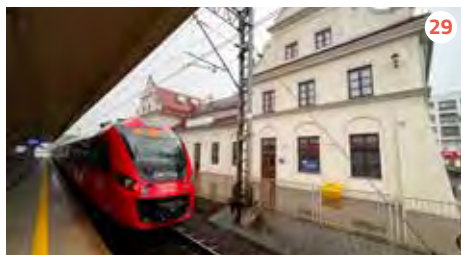
im. Stefana Woyny

📍 pl. Jana Pawła II 2, 05-800 Pruszków

🌐 www.mshm.pl



KOLEJ WARSZAWSKO-WIEDEŃSKA, DWORZEC W PRUSZKOWIE



29

Pociągi przejeżdżały tędy od 1854 r., tj. od powstania odcinka dawnej Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, do Grodziska Mazowieckiego. Była to jedna z pierwszych stacji pobudowanych na terenie zaboru rosyjskiego. Pierwotny dworzec, zniszczony podczas I wojny światowej, zastąpiła budowla z okresu międzywojnia, wzniesiona w stylu dworkowym według projektu Romualda Millera.

📍 ul. Sienkiewicza 2, 05-800 Pruszków



FABRYKA KREDEK ST. MAJEWSKI W PRUSZKOWIE



31

Legendarna fabryka ołówków powstała z inicjatywy Stanisława Majewskiego w 1889 r. w Warszawie. Do Pruszkowa przeniesiono ją w 1894 r. Największy jej rozwój przypadł na lata 1930–1939. W 1937 r. na Wystawie Światowej w Paryżu ołówki grafitowe POLONIA 340 zdobyły złoty medal. Po okresie PRL, w 1995 r., przywrócono nazwę spółki „St. Majewski”. Firma nadal pozostaje liderem w produkcji artykułów szkolnych, a z okazji 125-lecia swojego istnienia zmieniła siedzibę, która teraz mieści się przy ulicy... Kredkowej.

📍 ul. Obrońców Pokoju 8, 05-800 Pruszków

🌐 www.st-majewski.pl



ZABYTKOWA WIEŻA CIŚNIEŃ W PRUSZKOWIE



30

Monumentalna kolejowa wieża ciśnień została wybudowana w czasie II wojny światowej przez Niemców, w ramach modernizacji stacji kolejowej. Wzniesiono ją na planie kwadratu o długości boku 11 m, ma wysokość niemal 30 m. Co ciekawe, zaopatrywała mieszkańców w wodę aż do 2001 r. Obok wieży mieści się mały budynek socjalny.

📍 ul. Sienkiewicza, 05-800 Pruszków



SYSTEM MELIORACYJNY PUSZCZY KAMPINOSKIEJ



32

Melioracja Puszczy Kampinoskiej rozpoczęła się w połowie XIX w., a jej celem było udostępnienie puszczańskich bagien rolnictwu. Powstał wówczas kanał Łasica (do dzisiaj główny ciek wodny KPN) i wpadające do niego kanały: Olszowiecki, Zaborowski i Ł-9. Ich przekopanie to jednak niechlubna karta w historii Puszczy Kampinoskiej. Kanały bowiem powodowały osuszanie bagien. Wraz z powstaniem parku narodowego w 1959 r. zaprzestano meliorowania. Krok po kroku zaczęto natomiast wznosić mniejsze lub większe obiekty hydrotechniczne.

📍 Kampinoski Park Narodowy

🌐 www.kampinoski-pn.gov.pl



CEGIELNIA W RADZIEJOWICACH



Początki cegielni w Radziejowicach sięgają 1870 r., kiedy to właściciele żyrardowskiej fabryki na wydzierzawionych od Krasińskich terenach zbudowali zakład i rozpoczęli eksploatację złóż gliny. Produkowana tu cegła przeznaczona była przede wszystkim na potrzeby dynamicznie rozwijającej się żyrardowskiej fabryki i powstającej obok osady fabrycznej. Ciekawostką jest, że fabrykanci do transportu cegły uruchomili kolejkę wąskotorową. Obecnie zabudowania dawnej cegielni stoją opuszczone.

📍 ul. Przemysłowa 2, 96-325 Radziejowice



KOLEJ WARSZAWSKO-WIEDEŃSKA, DWORZEC W RADZIWIŁŁOWIE



Wyjątkowy punkt na linii Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, stanowił bowiem rosyjską stację graniczną z Austro-Węgrami. Pierwszy dworzec wybudowano tutaj w połowie XIX w. Obecny należy do grupy podobnych budynków powstałych w miejsce obiektów kolejowych zniszczonych w czasie I wojny światowej. Wzniesiony według projektu Romualda Millera w okresie międzywojennym, przetrwał II wojnę światową. Poddany rewitalizacji w latach 2011–2012, zachwyca elementami stylu narodowego.

📍 ul. Warszawska 29, 96-332 Radziwiłłów



ZABYTKOWA WIEŻA CIŚNIEŃ W TARCZYNI



Tarczyńską wieżę ciśnień ze studnią głębinową można zobaczyć z okien Piaseczyńsko-Grójeckiej Kolejki Wąskotorowej. To jeden z najciekawszych obiektów na trasie. Zbudowana w 1914 r. wieża stoi na stacji Tarczyn (stacja położona na wschód od Tarczyna, między Rudą a Józefowem). Oprócz wieży znajduje się tu także zabytkowy warsztat do naprawy wagonów. Całość tworzy wpisany do rejestru zabytków zespół dworca kolejowego.

📍 Ruda, ul. Kolejowa, 05-555 Tarczyn



KOLEJ WARSZAWSKO-WIEDEŃSKA, DWORZEC W ŻYRARDOWIE



Pierwszy dworzec w Żyrardowie wzniesiono w stylu szwajcarskim (projekt Jana Jakuba Gaya). Gmach nie spełniał jednak wymogów zarządu kolei i w roku 1884 zastąpił go koszarowy budynek stacyjny w tzw. stylu ceglany. W pierwszych latach po odzyskaniu niepodległości dworzec żyrardowski odbudowano z ruin, w jakie obróciły go walki podczas I wojny światowej. Zbudowany według nowego projektu, prawdopodobnie autorstwa Romualda Millera, w niczym nie przypominał poprzedniej budowli. W widoczny sposób nawiązywał do stylu dworkowego oraz ówczesnie definiowanego przez niektórych architektów „stylu narodowego”

📍 plac Józefa Piłsudskiego 1, 96-300 Żyrardów



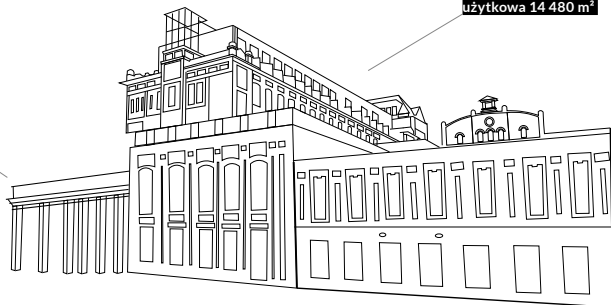


OSADA FABRYCZNA W ŻYRARDOWIE

95%

tyle zachowało się po dziś dzień z pierwotnej zabudowy stanowiącej zabytkową tkaninę miasta

Budynek Nowej Przędzalni
kubatura 79 560 m³, powierzchnia użytkowa 14 480 m²



2012 rok – osada fabryczna została uznana za pomnik historii

3 mln – tyle cegieł zużyto na budowę kościoła Matki Bożej Pocieszenia

H&D – inicjały znajdujące się na wielu żyrardowskich ceglach, wytwarzanych w cegielni fabrykantów Karola Teodora Hielle'ego i Karola Augusta Dittricha



Philippe Henri de Girard (1775–1845) – francuski inżynier, założyciel osady fabrycznej w Żyrardowie, wynalazca m.in. nowoczesnej przędzarki oraz wyczesarki do lnu.

W 1845 r. przez Żyrardów ruszyła kolej na trasie Warszawa – Wiedeń.



W 1889 r. Żyrardów odwiedził szach Persji Naser ad-Din Szah Kadżar.

Żyrardów, noszący niegdyś miano „małej Łodzi”, założyli w 1830 r. łubieńscy jako osadę fabryczną przy zakładach przędzalniczych, przeniesionych tu z podwarszawskiego wówczas Marymontu. Zachowane po dziś dzień założenie urbanistyczne to jeden z najwybitniejszych zabytków industrialnych Mazowsza. Nazwę otrzymał Żyrardów na cześć Philippe'a de Girarda, pierwszego dyrektora technicznego fabryki, wynalazcy i konstruktora m.in. przędzarki i turbiny wodnej.

Fabryka lnu ruszyła w 1833 r. Co wówczas nietypowe, w pierwotnym okresie właściciele zachowywali sporą wrażliwość społeczną i robotnicy tu pracujący mieli zapewnione dobre warunki socjalne. Zastużony robotnik mógł dostać lokum w murowanym domu z czerwonej cegły, co było nie lada wyczynem, a zarazem ogromnym wyróżnieniem. Osoby kierujące fabryką kładły duży nacisk na edukację. W tym celu wybudowano pięć szkół: pierwszą w mieście szkołę (dziś zwaną starą), dwie fabryczne (jedna przeznaczona dla dzieci kadry kierowniczej, a druga dla dzieci robotników), szkołę żeńską oraz szkołę żydowską. Sferę socjalną uzupełniały ochronka z babiniec, czyli przedszkole dla dzieci robotników, mogące pomieścić 1200 dzieci. Był to obiekt prekursorski w skali europejskiej – pierwszy tego typu budynek w nowoczesnej Europie. Dodatkowo robotnicy pracujący w żyrardowskich zakładach mieli zapewnioną darmową opiekę medyczną świadconą przez Anglików w nowo wybudowanym szpitalu fabrycznym, wzorowanym na najnowocześniejszych szpitalach w Dreźnie, z centralnym ogrzewaniem i oświetleniem. Wybudowano pralnię i łaźnię, gdzie mieszkańcy zażywali kąpeli po ciężkim dniu pracy. Był to absolutny ewenement i z pewnością skrajnie kontrastował z warunkami, jakie robotnicy mieli w również włókienniczej Łodzi. W 1914 r., u progu I wojny światowej, fabryka była jednym z największych na świecie przędzalniczych zakładów lnu i bawełny. Osada fabryczna przetrwała okres międzywojenny i PRL. Niestety, po 180 latach funkcjonowania i po

kilkuletnich próbach jej uzdrowienia fabryka ostatecznie upadła w 1997 r., co rozpoczęło najbardziej ponury okres w historii Żyrardowa, z bardzo wysokim bezrobociem i brakiem funduszy. Obecna osada fabryczna to przede wszystkim lofty i galerie handlowe. Trzeba przyznać – z pietyzmem odnowione i świetnie zakonserwowane. Architekci i konserwatorzy zachowali pierwotny układ osady, co sprawiło, że cieszy się ona do dziś. W 2012 r. rozporządzeniem Prezydenta RP osada fabryczna w Żyrardowie jako modelowy przykład organizacji przestrzennej XIX-wiecznego ośrodka przemysłowego została uznana za pomnik historii.

Największym obiektem w fabryce był budynek Nowej Przędzalni z 1913 r., jeden z pierwszych na świecie budynków konstrukcji żelbetowej. Ma prawie 130 m długości, wysokością przerasta dziesięciokondygnacyjny blok. Na jego dachu znajdowały się zbiornik przeciwpożarowy i ogród. Przebudowany na lofty. Na tzw. Małym Rynku znajduje się ośmioboczny pawilon dawnej przepompowni, której bryła kojarzy się z romańskimi budowlami. Na południowym krańcu terenu fabrycznego, w dawnym budynku przędzalni lnu powstała restauracja „Szpularnia”, w której zachowano oryginalne elementy architektoniczne dawnej fabryki. Przed nią stoi pomnik Brzemiennej Przędzki autorstwa Maksymiliana Biskupskiego, wzniesiony w hołdzie kobietom zatrudnionym przy przędzeniu lnu w zakładach. Upamiętnia on krwawo stłumiony pięciodniowy strajk szpularek w 1883 r., pierwszy powszechny zryw robotniczy w Królestwie Polskim. Dzielnica domów robotniczych Nowy Świat, wznoszona etapami w latach 1867–1910, usytuowana jest obok kościołów. Zabudowana została niskimi domami z czerwonej cegły, obok których stoją murowane i drewniane budynki gospodarcze. Zachowało się 130 domów mieszkalnych, 19 budynków usługowych i ponad 60 gospodarczych, wiele w bardzo dobrym stanie technicznym.



Mural na gmachu Muzeum Lniarstwa im. Filipa de Girarda



Na liście zabytków Żyrardowa jest około 300 obiektów, większość z nich to domy mieszkalne!



Muzeum Lniarstwa im. Filipa de Girarda



Kościół Matki Bożej Poczeczenia

Centrum Informacji Turystycznej

📍 ul. 1 Maja 45, 96-300 Żyrardów

🌐 www.resursa.zyrardow.pl



Panorama Żyrardowa z 1899 r. została zaprezentowana na wystawie światowej w Paryżu w 1900 r., a zakłady zdobyły prestiżową nagrodę Grand Prix.

367^{cm}
długości

140^{cm}
wysokości



LOKOMOTYWA SPALINOWA 409DA-271 W ŻYRARDOWIE



38

Do lat 80. ubiegłego wieku torowisko koło dawnych zakładów Iniarских służyło do przewożenia materiałów produkcyjnych między oddziałami fabryki, jako bocznicza Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Infrastruktura kolejowa to jednak nie jedyna pamiątka po dawnym torowisku. Z tysięcy lokomotyw będących niegdyś w użytkowaniu zachowała się tylko jedna. Ocalała ze złomowiska dzięki zaangażowaniu pasjonatów. Poddana gruntownej rewitalizacji, ozdabia obecnie plac przed Muzeum Lniarstwa, gdzie dostojnie wita turystów.

📍 ul. Dittricha 18, 96-300 Żyrardów



MUZEUM LNIARSTWA IM. FILIPA DE GIRARDA W ŻYRARDOWIE



40

Jedno z najciekawszych miejsc pielęgnujących Iniarские tradycje Żyrardowa, obrazujące dzieje przemysłu Iniarского na ziemiach polskich. Swoją siedzibę ma w jednej z hal fabrycznych dawnego Bielnika, który stanowił niegdyś część kompleksu produkcyjnego żyrdowskiej fabryki. Gmach muzeum ozdabiają tematyczne murale. Absolutnym unikatem jest wystawa „Tkane sita” – pierwsza i jedyna w Europie wystawa prezentująca proces technologiczny sitodruku.

📍 ul. Karola Dittricha 18, 96-300 Żyrardów

🌐 www.muzeumlniarstwa.pl



MUZEUM MAZOWSZA ZACHODNIEGO W ŻYRARDOWIE



39

Mieszczące się w zabytkowej willi Karola Dittricha z końca XIX w. muzeum prezentuje historię Żyrardowa i jego zakładów włókienniczych oraz tradycję i kulturę materialną dawnych mieszkańców miasta. Stałe ekspozycje obejmują wspaniałą panoramę Żyrardowa z 1899 r., izbę żyrdowskiej rodziny robotniczej z początku XX w. oraz galerię prac Józefa Rapackiego. Nieopodal znajduje się oddział muzeum – gabinet pisarza Pawła Hulki-Laskowskiego.

📍 ul. Karola Dittricha 1, 96-300 Żyrardów

🌐 www.muzeumzyrdow.pl



WIEŻA CIŚNIENI PRZY DWORCU PKP W ŻYRARDOWIE



41

Znajdująca się nieopodal dworca dawnej Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej wieża od wielu lat stoi opuszczona. Zbudowano ją ok. 1925 r. według typowego projektu z lat 20. XX w. (podobne wieże znajdują się np. na stacjach w Sochaczewie, Radomsku, Koninie, Nasielsku, Pilawie, Białej Podlaskiej). Jego autorstwo przypisuje się Bronisławowi Brochwicz-Rogowskiemu i Romualdowi Millerowi. Konstrukcja wieży jest żelbetowa. Architektonicznie nawiązuje do tzw. polskiego baroku.

📍 przy ul. Polskiej Organizacji Wojskowej





1811–1825

w Chlewiskach powstały walcownia blachy i fabryka gwoździ (surowiec do produkcji dostarczany był przez wielki piec w Aleksandrowie, powstały już w 1727 r.).



1882 rok – rozpoczęła się budowa wielkiego pieca, opalanego węglem drzewnym, który pracował do 1940 r., dając 5 tys. ton surowki rocznie.

Ludwik Kazimierz Broel-Plater – przedsiębiorca i animator przemysłu w Chlewiskach na przełomie XIX i XX w. Był synem powstańca listopadowego, którego majątek skonfiskowano. Pracował jako robotnik we Francji, a dzięki zdobytej wiedzy na temat produkcji żelaza wybudował stalowe imperium, które jednak nie oparło się kryzysowi na rynku w roku 1900.



Ekspozycja muzealna

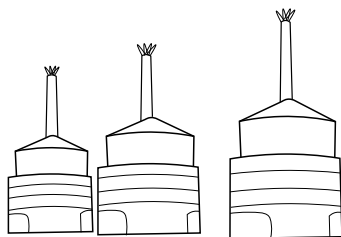
Wielki piec



Chlewiska – miejsce, w którym do II wojny światowej pracował jedyny w Europie Środkowej wielki piec opalany węglem drzewnym. To właśnie on był źródłem energii dla nieczynnej od 1940 r. huty żelaza, stanowiącej unikat wśród europejskich zabytków techniki. Powstałe tu w 1957 r. Muzeum Hutnictwa i Przemysłu Maszynowego działa jako terenowy Oddział Muzeum Techniki i Przemysłu NOT w Warszawie.

Rozwój Chlewisk wiąże się z hutnictwem żelaza. Produkcję rozpoczęto tu już w średniowieczu. W XVII w. dobra Chlewickich obejmowały kuźnie w Stefanowie i Aleksandrowie, w XIX w. dodatkowo wielkie piece w Nadolnej, Stefanowie i Chlewiskach, pudlingarnię i walcownię w Pawłowie oraz fryszerki w Koszarowie. W XIX w. Chlewiska weszły w skład Staropolskiego Okręgu Przemysłowego. Samą hutę, obejmującą wielki piec, produkujący 13 ton surowki na dobę, prazarki, wieżę wyciągową (tzw. gichtociąg wodny), wybudowano w latach 1882–1892 Francuskie Towarzystwo Metalurgiczne. Kres jej działalności związany był z wybuchem II wojny światowej. W 1939 r. Niemcy przejęli zakład. Pod koniec tego samego roku, by uniemożliwić okupantom produkcję stali, polscy hutnicy ostudzili wielki piec wraz z pełnym wsadem. Stoi tak do dzisiaj.

Choć minęło kilkadziesiąt lat, nadal możemy zobaczyć zachowaną unikalną formę architektoniczną zabudowań huty, nawiązującą do stylu neoromańskiego – budynki wykonano z kamienia łupanego z detalami z cegły. Ustawione są w ciągu technologicznym, toteż można poznać dawny proces wytopu i przeróbki żelaza, tym bardziej że we wnętrzach kryją się zachowane urządzenia zespołu wielkiego pieca. Obecnie w skład zabudowań wchodzi kilkanaście budynków produkcyjnych i pomocniczych. Przy wejściu znajdują się portiernia, waga wozowa konna oraz laboratorium i budynek administracyjny, a za nimi kuźnia



Zabudowania starej huty

i warsztaty mechaniczne. Po lewej stronie stoją trzy XIX-wieczne prażaki rudy, czyli specjalne piece na węgiel drzewny. Po prawej zaś są zabudowania wielkiego pieca, do którego przylegają: wieża wyciągowa z windą wodną (gichtociągami), hale dmuchaw i nagrzewnic dmuchu oraz hala odlewnicza z żeliwnikiem. Z tyłu mieszczą się: budynek modelarni, magazyny na węgiel drzewny oraz łaźnia.

Od 2009 r. w wolnych pomieszczeniach dawnych budynków huty znajdują się wystawy stałe, przeniesione z dawnego Muzeum Przemysłu Norblina w Warszawie. Można tu obejrzeć znane marki samochodów i motocykli z XX w. oraz maszyny do szycia i do obróbki metalu. Są to też maszyny do produkcji zbrojeniowej, na czele z przyrządem do prostowania luf karabinowych. Atrakcją stanowi także możliwość zwiedzenia dawnego warsztatu szewskiego.

Piękny, 2-hektarowy kompleks użytkowo-wystawieniowy, w skład którego wchodzi zabytkowe budynki będące pozostałością po dawnej hucie żelaza, usytuowane na rozległych terenach zielonych, to idealne miejsce na organizowanie imprez. Muzeum proponuje ich wiele. Warto tu przyjechać na zlot zabytkowych pojazdów czy piknik rodzinny. Sztandarowym wydarzeniem jest odbywające się w sierpniu Święto Żelaza i Stali, podczas którego odbywają się pokazy wytopu żelaza w tradycyjnej dymarce.

Od 2017 roku Muzeum jest Oddziałem Terenowym Narodowego Muzeum Techniki w Warszawie.



Zachowane maszyny



Kolekcja maszyn do szycia

Huta Żelaza

📍 ul. Szkolna 34, 26-510 Chlewiska

🌐 www.nmt.waw.pl/huta-zelaza-w-chlewiskach



Kolekcja muzeum obejmuje również zabytkowe samochody, motocykle, maszyny do szycia oraz urządzenia do obróbki metalu.

ŻELBETOWY MOST PIŁSUDSKIEGO W BIAŁOBRZEGACH



2

Pisali o nim poeci i prozaicy, tacy jak Agnieszka Osiecka, Jarosław Iwaszkiewicz czy Stanisław Dygat. Wybudowany w latach 1932–1936 niemal 250-metrowy most na rzece Pilicy połączył niegdyś województwo warszawskie z województwem kieleckim. W okresie międzywojennym zaprojektowana przez inż. Waclawa Straszynskiego konstrukcja była wówczas największą tego typu przeprawą w Polsce. Stworzona z okazji 80-lecia jego istnienia iluminacja pręseł nadaje mu niezwykłego charakteru zwłaszcza po zapadnięciu zmroku.



ZABYTKOWY PIĘC GARNCARSKI W IŁŻY



4

Iłża była ważnym ośrodkiem garncarskim pod koniec XVI i na początku XVII w. Zabytkowy piec pochodzi jednak z późniejszego okresu. Jego najstarszą część stanowi kamienna obudowa wzniesiona prawdopodobnie w I połowie XIX w. przez Kacpra Pastuszkiewicza. Obiekt posiada dużą wartość naukową. Jego unikatową w skali kraju cechą jest zachowana wapienna obudowa, której zadaniem była ochrona przed zaprószeniem ognia.

📍 ul. Wójtowska 63, 27-100 Iłża

🌐 www.muzeumilza.pl



ELEKTROWNIA KOZIENICE



3

Druga co do wielkości elektrownia węgla w Polsce. Jej kominy już na stałe wpisały się w krajobraz ziemi kozienickiej. Pierwszy z 10 bloków oddano do użytku w 1972 r., ostatni zaś 7 lat później. W 2017 r. zainstalowano nowy blok o największej jak do tej pory mocy. Obecnie Elektrownia Kozienice jest własnością spółki Enea Wytwarzanie.

📍 Al. Józefa Zielińskiego 1, 26-900 Świerże Górne

🌐 www.elektrowniakozienice.com



FABRYKA BRONI „ŁUCZNIK” W RADOMIU



5

Miejsce, z którego Radom zastąpił nie tylko w kraju, ale i poza jego granicami. Potężne zakłady zbrojeniowe powstały w latach 1923–1926. Produkowano tu nie tylko broń, ale również maszyny do szycia, pisania, a przed II wojną światową również rowery. Pierwszym produktem FB Radom był karabinek wz. 98. Kompleks fabryczny to kilkanaście budynków połączonych siecią uliczek. Dzisiaj mieszczą się w nich biura, lokale usługowe i sklepy. Sama fabryka przeniosła się do nowej siedziby przy ulicy Grobickiego.

📍 ul. 1905 roku, 26-610 Radom



IWANOGRODZKO-DĄBROWSKA DROGA ŻELAZNA W RADOMIU



Eklektyczny gmach radomskiego dworca powstał pod koniec XIX w., kiedy to w Radomiu pojawiła się kolej. Połączyła pobliski Dęblin (wówczas Iwanogrod) z Dąbrową Górniczą i Zagłębiem (stąd nazwa drogi kolejowej), służąc przede wszystkim do przewozu węgla do fabryk. Sam budynek – monumentalny, reprezentacyjny, wzbogacony w dwudziestolecie międzywojennym nawiązaniami do renesansu polskiego – został w całości przebudowany wewnątrz w latach 80. i 90. ubiegłego wieku.

📍 ul. Władysława Beliny-Prażmowskiego 2, 26-600 Radom



ZAKŁADY NAPRAWCZE TABORU KOLEJOWEGO W RADOMIU



Zdjęcie archiwalne z budowy kolei
Warszawa – Radom, 1934 r., Polonia

ZNTK są jednym z najstarszych i nieprzerwanie działających przedsiębiorstw przemysłowych w Radomiu. Powstały wkrótce po oddaniu do użytku Kolei Iwanogrodzko-Dąbrowskiej, jako jej zaplecze remontowo-mechaniczne. Zespół budynków zlokalizowany jest pomiędzy ulicami Słowackiego i Mazowieckiego. Hale wzniesiono w industrialnym, zbliżonym do neogotyku stylu. Charakterystycznymi obiektami są: okazały, łączący cechy renesansu i baroku, budynek biurowy, wieża ciśnieniowa oraz budynek strażnicy z drewnianą wieżyczką.

📍 ul. Mazowieckiego 2, 26-600 Radom

🌐 www.zntkradom.pl



KASA PRZEMYSŁOWCÓW RADOMSKICH



Reprezentacyjny neogotycki gmach wzniesiony w 1897 r. według projektu Augusta Załuskiego. Powstał jako siedziba Kasy Przemysłowców Radomskich. Z finansami związana jest cała jego historia, mieściły się tu bowiem siedziby różnych banków. Dzisiaj to siedziba Banku Pekao S.A. Oko cieszy nie tylko zewnętrzny wystrój budynku, ale także jego wnętrze. Na parterze, za przedsiönkiem, zachował się duży fragment oryginalnej posadzki, otoczony współczesnymi płytkami oraz żeliwne schody z balustradą.

📍 ul. Piłsudskiego 15, 26-610 Radom



DRUKARNIA TRZEBIŃSKICH W RADOMIU



Perłęka ukryta w sercu miasta. Osadzony w XIX-wiecznej zabudowie radomskiego śródmieścia niewielki budynek z czerwonej cegły został zaprojektowany przez jednego z najlepszych ówczesnych architektów, prof. Adolfa Szyszko-Bohusza. Od 1920 r. funkcjonował w nim Zakład Drukarsko-Litograficzny Jana Kantego Trzebińskiego uważanego za jednego z pionierów przemysłu poligraficznego w Radomiu. Dzisiaj zabytkowy budynek stoi opuszczony.

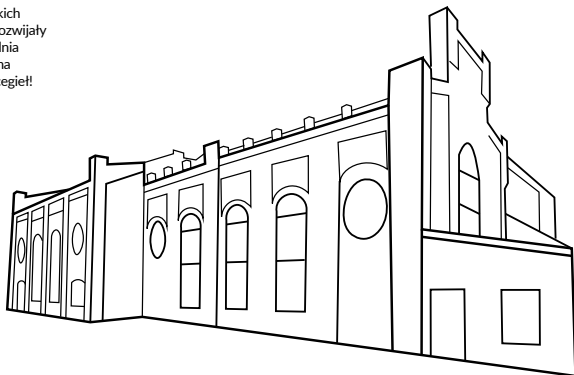
📍 ul. Żeromskiego 28, 26-610 Radom



MAZOWIECKIE CENTRUM SZTUKI WSPÓŁCZESNEJ „ELEKTROWNIA” W RADOMIU

Początek XX wieku

w Radomiu działało wiele fabryk i zakładów należących do żydowskich przedsiębiorców. Bardzo prężnie rozwijały się cegielnie oraz drukarnie. Cegielnia „Firlej”, należąca do Abrahama Dena produkowała rocznie ok. 2,4 mln cegieł!



1901 rok – uruchomienie elektrowni w Radomiu (1903 r. w Warszawie i 1907 r. w Łodzi)

58 tyle lamp łukowych, rozmieszczonych na ulicach w odległości 44 m, zabłysło w 1901 r. w Radomiu

60% urzędzeń elektrowni zdemontowano i wywieziono do Rosji podczas I wojny światowej

1902 rok – w Radomiu z energii elektrycznej korzystał kościół bernardynów, gimnazjum męskie, szkoła handlowa, rząd gubernialny, magistrat, reursa obywatelska, klub oficerski, 54 sklepy, 5 restauracji, 5 warsztatów oraz 47 mieszkań prywatnych.

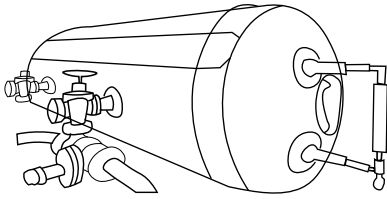
150 tys. rubli – koszt realizacji elektrowni porównywalny z ceną budowy radomskiej katedry



Współczesna sztuka lubi surowość obiektów poprzemysłowych. Nic więc dziwnego, że przykładów ich adaptacji na galerie i przestrzenie dedykowane twórczym aktywnościom nie brakuje. Na rewitalizacji obiektów poprzemysłowych zyskują artyści i zwiedzający. Wśród mazowieckich obiektów poindustrialnych, które zyskały drugie życie, na pewno wyróżnia się Mazowieckie Centrum Sztuki Współczesnej „Elektrownia” w Radomiu. To przykład niezwyklej rewitalizacji i adaptacji obiektu poprzemysłowego, do którego przyczynił się m.in. wybitny reżyser Andrzej Wajda. Ale zacznijmy od początku.

Elektrownia jest dumą Radomia i jego mieszkańców od 1901 r., kiedy to nastąpiło jej uruchomienie. Podobne zakłady w pobliskiej Warszawie czy Łodzi powstały dopiero kilka lat później, co wskazuje na wysoką pozycję miasta wśród ośrodków przemysłowych Królestwa Polskiego oraz świadczy o dużej skuteczności działania ówczesnych władz zarówno gubernialnych, jak i miejskich. Kilkakrotnie modernizowana ciepłownia funkcjonowała z niedługimi przerwami do 1998 r. Po kilku latach zrodził się pomysł ulokowania w starej elektrowni siedziby Centrum Sztuki Nowoczesnej. Pierwszą wystawę otwarto tutaj już w 2006 r. z okazji 80-tych urodzin Honorowego Obywatela Miasta Radomia, Andrzeja Wajdy, który już kilka lat wcześniej przekazał wraz z żoną kilkadziesiąt dzieł dla Muzeum Sztuki Współczesnej. Przebudowa starego gmachu elektrowni i jego adaptacja na potrzeby ekspozycyjne trwała do 2014 r., a w latach kolejnych realizowane były inwestycje, dzięki którym radomska „Elektrownia” to obecnie artystyczna przestrzeń na miarę europejską. W ramach adaptacji do zabytkowej bryły neogotyckiego budynku z czerwonej cegły dobudowano od





Gmach elektrowni



Odrestaurowane wnętrza



strony południowej i zachodniej nowe skrzydła, a na potrzeby ekspozycji przystosowano również piec węglowy o powierzchni ok. 100 m². Charakterystycznym elementem i symbolem Centrum jest umieszczony na dachu nowej części obiektu neon w kształcie chmury, którego autorem jest niemiecki artysta Thorsten Goldberg, berliński artysta wizualny, znany specjalista sztuki w przestrzeni publicznej.

Przenieśliśmy się z fabryki do fabryki wyobraźni – mówiono podczas oficjalnego otwarcia „Elektrowni”. Dzisiaj to wspaniała przestrzeń ekspozycyjna, w której organizowane są wystawy artystów polskich i zagranicznych. Zbiory „Elektrowni” to ogromna kolekcja dawnego Muzeum Sztuki Współczesnej oraz prace zebrane w latach 2005–2014, m. in. Tadeusza Brzozowskiego, Zdzisława Beksińskiego, Jerzego Beresia, Wojciecha Fangora i wielu innych. Działalność instytucji to m.in. szeroko pojęta edukacja, zarówno dzieci i młodzieży, jak i osób dorosłych – organizowane są tutaj niezliczone warsztaty o przeróżnej tematyce. Na terenie „Elektrowni” funkcjonuje także biblioteka oraz jedyne w Polsce kino z systemem dźwięku Meyer Sound, którego sala jest niemalże kopią prywatnego kina studyjnego pod Paryżem, należącego do twórcy „Gwiezdných wojen”, Georga Lucas’a. Działa tu również Cafe Elektrownia – klimatyczna kawiarnia otwarta na kulturę i dobry smak, będąca często plenerem koncertów i innych artystycznych eventów. Nowoczesne, otwarte przestrzenie „Elektrowni” zapraszają do ciekawego spędzania czasu i delektowania się atmosferą miejsca, którą z jednej strony wypełnia jego industrialna historia i architektura, a z drugiej duch sztuki nowoczesnej i interdyscyplinarnego doświadczania kultury współczesnej w różnych jej wymiarach.

Mazowieckie Centrum Sztuki Współczesnej
„Elektrownia”

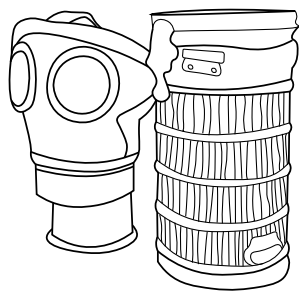
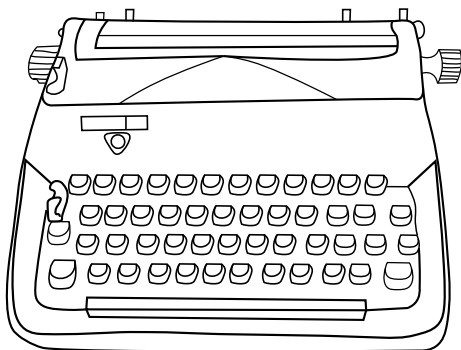
📍 ul. Mikołaja Kopernika 1, 26-600 Radom

🌐 www.mcswelektrownia.pl

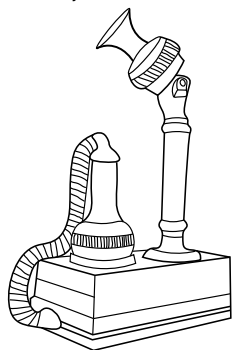


Maszyna do pisania Łucznik 1301.

Urządzenie było wytwarzane przez Zakłady Metalowe Łucznik im. Gen. Waltera. Początkowo w wersji ręcznej, następnie elektrycznej, ostatecznie walizkowej. Maszyny wytwarzano w różnych wersjach językowych, także dla alfabetu arabskiego.



Maska przeciwgazowa wz. 24. Była to pierwsza maska na wyposażeniu Wojska Polskiego. „Brała też udział” w kampanii wrześniowej.



Aparat telefoniczny Malwa. To produkt z Radomskiej Wytórni Telefonów. Projekt z 1978 roku nawiązywał do wzornictwa z przełomu XIX i XX wieku i cieszył się wielkim uznaniem klientów.

Z chwilą odzyskania niepodległości Radom II Rzeczypospolitej zaczął rozkwitać. Wchodząc w zasięg Centralnego Okręgu Przemysłowego stał się ważnym ośrodkiem produkcji i zapleczem wytwórczości na rzecz odradzającej się polskiej armii. Powstała fabryka broni, telefonów, obuwia, zakłady przemysłu tytoniowego i gazownia miejska. W 1933 roku linia kolejowa połączyła Radom z Warszawą. W wielonarodowościowym mieście (30% ludności stanowili Żydzi) kwitła także kultura. Powołano Teatr Rozmaitości, otwierano kolejne kina, biblioteki i wydawnictwa. Czasy prosperity przerwała II wojna światowa, która przekreśliła istnienie wielu fabryk. Lata powojenne to czas odbudowy i wznowienia działalności wielkich zakładów przemysłowych, na ten czas w reżimie gospodarki centralnie sterowanej. Dawne fabryki rozpoczęły produkcję na rynek krajowy oraz na eksport do ZSRR i krajów bloku wschodniego. Ostatecznie lata 90. XX wieku to okres transformacji ustrojowej i gospodarczej. Ów czas okazał się trudny dla wielu radomskich zakładów, z których przemiany rynkowe przetrwało niewiele.

Współcześnie o flagowych gałęziach przemysłu radomskiego, a także o sławnych ich wyrobach przypomina niedawno rozbudowany Szlak Symboli Radomia. To propozycja dla miłośników przemysłowej historii w pigułce. Przestrzeń radomskiego Śródmieścia ozdabia 19 odlewów radomskich wyrobów przemysłowych. Każda rzeźba to odwzorowanie oryginału w skali 1:1! Ponadto przy każdym obiekcie znajdują się tabliczki ze szczegółowym opisem. Kolejne obiekty na trasie to m.in.:



Papierosy z radomskiej „Tytoniówki”. Przy ulicy Tytoniowej, nieopodal wejścia do fabryki znajdują się odwzorowane paczki znanych w całym kraju marek, m.in. „Radomskich”, „Popularnych”, „Stołecznych” czy „Klubowych”;

Rower wyścigowy szosowy Łuczniczka. Model produkowany od 1929 roku w radomskiej Fabryce Broni, służył polskim kolarzom podczas licznych zawodów;

Płytki posadzkowe. Popularnym elementem dekoracyjno-użytkowym radomskich kamienic były płytki produkowane przez Fabrykę Wyrobów Ceramicznych i Cementowych „Marywil”;

Farba Rafil GR-TIX. Popularny produkt Radomskiej Fabryki Farb i Lakierów RAFIL, przeznaczony był do stosowania w trudnych warunkach atmosferycznych;

Stolik okolicznościowy. Charakterystyczne meble były wytwarzane m.in. przez zakład Mebli Giętych „Johann Kohn i S-ka”. Na symbolicznym stoliku znajduje się filiżanka kawy oraz ciastko, tzw. radomianka;

Kuchnia gazowa 333. To dzieło Radomskiej Fabryki Wyrobów Metalowych „Polmetal”. Stojący na niej model rondla nawiązuje z kolei do wyrobów Fabryki Naczyni Emaliowanych;

Aparat telefoniczny CB-49. Charakterystyczny model produkowany do 1963 roku w Radomskiej Wytwórni Telefonów wykonany był z czarnego bakelitu;

Serek homogenizowany. Legendarny wyrób marki „Rolmlecz”, produkowany od 1974 r.;

Waga domowa WD-2. Pomagała paniom domu odmierzać produkty do wagi 2 kg. Produkowana w 1984 roku w Zakładzie Mechaniki Precyzyjnej;

Aparat telefoniczny Bratek. Produkowany w Radomskiej Wytwórni Telefonów w latach 1978–1980, mógł być użytkowany zarówno jako telefon biurkowy jak i ścienny!

Pistolet Vis wz. 35. Najstłyniejsza broń Fabryki w Radomiu. Do seryjnej produkcji wszedł w 1936 roku. Stanowił wyposażenie kadry zawodowej Wojska Polskiego;



Rower wojskowy Łuczniczka typ XX. Kolejny słynny wzór wytwarzany w Fabryce Broni. Posiadał uchwyty na karabin i maskujące kolory.



Maszyna do szycia Łuczniczka Kl. 82. Była to pierwsza maszyna do użytku domowego, produkowana w Zakładach Metalowych im. gen. Waltera.



Półbuty damskie. Wyrób największego producenta butów w PRL, Radomskich Zakładów Przemysłu Skórzanego „Radoskór”.

Kozaki Sofix. Efekt doświadczenia w branży obuwniczej, poprzedzony produkcją tzw. „cichobiegów”. W „Sofixach” wystąpili polscy sportowcy podczas igrzysk olimpijskich w Calgary;

Kłódka Łuczniczka. Kolejny renomowany produkt Zakładów Metalowych im. Gen. Waltera.

Śródmieście Radomia
 www.symbole.radom.pl

WIEŻA CIŚNIENI



Zbudowana w latach 1926–1927 wieża ciśnień to dziś jeden z reprezentacyjnych zabytkowych budynków miasta. Niegdyś była częścią systemu wodociągowego, a swoją pierwotną funkcję pełniła do 1983 r. Poddana rewitalizacji w latach 2009–2011, dzisiaj mieści biura. Ogrodzenie od frontu pięknie podkreśla mur z czterema wielkimi kolumnami, a wjazd do obiektu ozdobiony jest bramą z kutymi skrzydłami, zwieńczoną herbem Radomia.

📍 ul. Słowackiego 112, 26-604 Radom



HUTA SZKŁA CZECHY W TRĄBKACH



Tutejsza huta szkła i kryształów, założona na przełomie lat 30. i 40. XIX w. przez Czecha Ignacego Hordliczkę, w II połowie XIX w. była jedną z największych w zaborze rosyjskim. Jej wyroby (kryształy, serwisy, stołowizna, szkło opakowaniowe, perfumeryjne, apteczne i laboratoryjne) były znane i poszukiwane za granicą. Jej Właściciele bardzo dbali o swoją załogę, dla której pobudowano całe osiedle z domami, szkołą i miejscami do odpoczynku. Kompleks zabudowań huty to dzisiaj zabytkowe, XIX-wieczne obiekty oraz te postawione już w XX w. Od 2011 r. huta działa w ramach włoskiego koncernu Zignago Vetro.

📍 ul. Osadnicza 8, 08-440 Trąbki



BROWAR SASKICH W RADOMIU



Browar wraz z pałacikiem i budynkiem administracyjnym został wzniesiony w latach 1879–1896. Przez lata z powodzeniem funkcjonował tu „Browar J. Saski i spółka Radom”. Po II wojnie światowej znacjonalizowany, w latach 90. został przejęty przez Grupę Żywiec. Piwo produkowano tutaj aż do 1997 r., kiedy to zabytkowy obiekt przejęło miasto. Dzisiaj działa tam m.in. Browar Czarny Kot oraz Piernikarnia Pana Kota.

📍 ul. Limanowskiego 29, 26-610 Radom



BROWAR WARKA



Warka to legenda polskiego piwowarstwa, którego tradycje sięgają tu XV w. Świadczy o tym także etymologia nazwy miasta i flagowej marki tutejszego browaru – warka w fachowym słowniku piwowarskim to jednostka miary oznaczająca porcję piwa uzyskaną podczas jednego warzenia. Warecki browar jest jednym z najmłodszych należących obecnie do Grupy Żywiec, wybudowano go bowiem w latach 1973–1975 r. Na terenie zabudowań browaru funkcjonuje centrum konferencyjno-szkoleniowe.

📍 ul. Gośniewska 65, 05-660 Warka

🌐 www.grupazywiec.pl/brewery/browar-warka/





MUZEUM POŻARNICTWA W KOTUNIU



1

Mieszczące się w remizie Ochotniczej Straży Pożarnej muzeum jest oddziałem Muzeum Regionalnego w Siedlcach. W swoich zbiorach posiada 1326 muzealiów, w tym 500 technicznych i 826 artystyczno-historycznych. Zgromadzono tu największy w Polsce zbiór sikawek ręcznych. Zobaczymy także wozy konne, beczkowóz konny, samochody pożarnicze, sprzęt gaśniczy, alarmowy i oświetleniowy, aparaty oddechowe i inne urządzenia. Dużą atrakcją jest uruchamianie syreny ręcznej oraz słuchanie głosu tyfonu – dawnej syreny pneumatycznej.

📍 ul. Wiejska 9, 08-130 Kutno

🌐 www.muzeumpozarnictwakutno.pl



PODLASKA WYTWÓRNIA WÓDEK POLMOS S.A. W SIEDLCACH



2

Historia siedleckiego Polmosu rozpoczyna się w 1896 r. Wówczas carskie władze, po przejęciu Wytwórni Laku, włączyły ją do Państwowego Monopolu Spirytusowego. Po II wojnie światowej fabrykę znacznie rozbudowano i unowocześniono. Ostatecznie sprywatyzowana została w 2003 r. Pośród zabudowań fabryki dojrzeć można fragmenty oryginalnych budynków z czerwonej cegły. Słynna wódka Chopin wytwarzana jest niedaleko, w gorzelnii w Krzesku, należącej do Polmosu.

📍 ul. Kolejowa 10, 08-110 Siedlce

🌐 www.chopinvodka.pl



GORZELNIA CHOPIN W KRZESKU



3

Gorzelnia Chopin, której historia sięga 1896 r., to kameralny, klimatyczny obiekt otoczony sadami i polami, z których plony stanowią podstawę produkcji. To właśnie tu w procesie fermentacji, destylacji, a następnie rektyfikacji powstaje luksusowy i znany na świecie spirytus. Charakterystycznym elementem zabudowań gorzelnii jest czerwony komin z napisem „Chopin”. Wyjątkowe wnętrza zabytkowej gorzelnii można zwiedzać po wcześniejszym umówieniu.

📍 Krzesk-Majątek 72A, 08-111 Krzesk-Majątek

🌐 www.chopinvodka.pl/o-gorzelnii/



ODLEWNIA DZWONÓW BRACI KRUSZEWSKICH W WĘGROWIE



4

Tradycje ludwisarskie Węgrowa sięgają XIX wieku. Już wówczas istniała tutaj odlewnia dzwonów Antoniego Włodkowskiego, którą po jego śmierci w 1920 r. przejęła rodzina Kruszevskich. Arkana sztuki ludwisarskiej przekazywane są z pokolenia na pokolenia. Do dzisiaj w Węgrowie odlano ponad 2,5 tys. dzwonów, które biją nie tylko w wielu miastach w Polsce, ale również w tak egzotycznych krajach, jak Rwanda czy Papua Nowa Gwinea.

📍 ul. Ludwisarska 14, 07-100 Węgrów

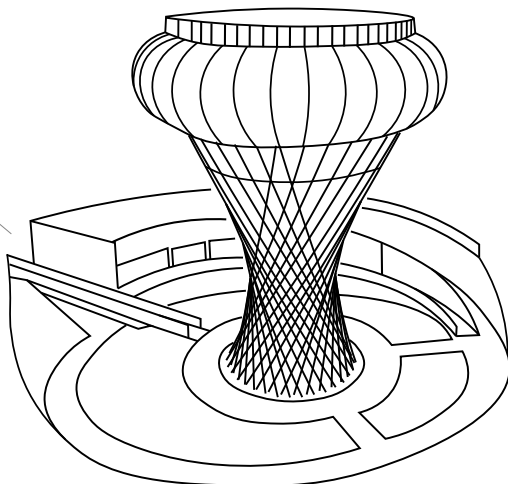
🌐 www.kruszewscy.pl





TORUS – WIEŻA I PARK NAUKI W CIECHANOWIE

Wieżowy zbiornik wyrównawczy na wodę potocznie nazywany wieżą ciśnień. Pierwotnie obiekt budowlany o charakterze technicznym, w górnej części ze zbiornikiem wody, tłoczonyj doń za pomocą pomp. Obecnie zabytek techniki.



143 m n.p.m. – położenie zbiornika;
średnie położenie Ciechanowa
to 118 m n.p.m.

3 lata – tylko przez taki okres zbiornik
był użytkowany.

1560 m³ kubatura
zbiornika

22 metry – wysokość podstawy, na
której umieszczony jest zbiornik
zwany Torusem.



Park Nauki, ekspozycja

Park Nauki, ekspozycja



Grzyb, oponka, torus. Umieszczony w 2013 r. przez portal The World Geography na 5. miejscu listy najbardziej niezwykłych wież na świecie. W rankingu pokonał znane wieże z USA, Francji, Japonii, Tajlandii i Kanady. Jedna z najbardziej charakterystycznych budowli na Mazowszu, unikalna nie tylko dzięki swojej architekturze, ale również historii. Ciechanowska wieża ciśnień, bo o niej mowa, w zasadzie nigdy wieżą ciśnień nie była. W rzeczywistości zbudowana została jako wieżowy zbiornik wyrównawczy na wodę. Nigdy nie była w pełni wykorzystywana zgodnie z przeznaczeniem, a nawet częściowe użytkowanie również nie trwało długo.

Zbiornik wybudowano w latach 70. ubiegłego stulecia. Była to wówczas absolutna nowinka techniczna. Czegoś takiego w Polsce jeszcze nikt nie widział. Zdecydowano się na konstrukcję stalową. Architekci z „Miastoprojekt Budopol”, w tym Michał Jerzy Bogusławski, przy współpracy z kilkoma instytucjami stworzyli rozwiązanie, które miało kumulować wodę w godzinach nocnych, gdy następował jej mniejszy pobór. Chodziło o to, aby zebrana woda odciążała miejską sieć w ciągu dnia. Prace budowlane ruszyły w 1974 r. Ażurową konstrukcję stanowią 64 rury nachylone pod kątem 60° do podstawy i tworzące hiperboloidę obrotową jednopłaszczyznową. Na pierścieniu znajduje się torus, który tworzą 32 segmenty łukowatych odcinków rurowych. Ciężar całej konstrukcji to 165 ton. 29 lipca 1976 r. obiekt oddano do użytku. Jedną z istotniejszych cech obiektu było to, że był bezobsługowy – nie wymagał ani prądu, ani pracy człowieka. Niestety, już po trzech latach wieża została z użytku wyłączona.

Po niemal 40 latach obiekt doczekał się rewitalizacji. Konstrukcję wzmocniono, oczyszczono i pomalowano, torus pokryto nowym poszyciem tytanowo-cynkowym. Wieżę podświetlono, a wokół niej wybudowano fontannę. Pomysł na inwestycję nie skupiał się tylko i wyłącznie na wieży, lecz na uczynieniu z niej punktu wyjścia dla parku nauki. Obok powstał więc nowoczesny dwukondygnacyjny budynek Parku Nauki „Torus”.

Park nauki to przede wszystkim znakomita zabawa dla rodzin z dziećmi. Tutaj duzi i mali, dzieci i dorośli mogą eksperymentować, badać, odkrywać prawa i zależności w obszarach fizyki, matematyki, techniki i architektury. Swoje miejsce znajdują tutaj zarówno miłośnicy nauk ścisłych, jak i sztuki. Stanowiska umieszczone na ekspozycji edukacyjnej są zaprojektowane tak, by uwidocznić interdyscyplinarność – relacje między zagadnieniami opisywanymi przez różne dziedziny nauki. Ekspozycja jest interaktywna, a nauka połączona jest ze świetną zabawą. Można m.in. sprawdzić, na jakiej zasadzie działają wieże ciśnienia, przekonać się o praktycznym zastosowaniu równań Bernoulliego czy doznać iluzji i złudzeń optycznych. W parku działa kawiarnia Cafe Pitagoras. Przez cały rok organizowane są zajęcia, warsztaty i pikniki naukowe.

Torus – Wieża i Park Nauki
ul. Płocka 34, 06-400 Ciechanów
www.parknaukitorus.pl



**Płaszcz zbiornika
zaprojektowano z blachy
stalowej o grubości 5 mm.**



BROWAR CIECHAN W CIECHANOWIE



Jeden z najstarszych browarów na Mazowszu. Powstał jako browar książęcy w XVIII w. Złoty okres jego rozwoju przypada jednak na 2. połowę XIX w., kiedy to właścicielami zostali Karol Majcheld i Maurycy Blumenthal. Dzisiaj należący do holdingu Marka Jakubiaka zakład jako jeden z nielicznych w Polsce warzy swoje piwa przy użyciu naturalnego procesu fermentacji w otwartych kadziach. Browar można zwiedzać po wcześniejszym telefonicznym umówieniu. W cenie biletu jest degustacja piwa w pubie „Ciechan”, działającym przy browarze.

📍 ul. Kilińskiego 8, 06-400 Ciechanów

🌐 www.ciechan.com.pl



RAFINERIA (PKN ORLEN) W PŁOCKU



Płocka rafineria należy do największych i najnowocześniejszych zakładów produkujących wyroby petrochemiczne w Europie Środkowo-Wschodniej. Jej zabudowania powstały w latach 60. XX w. Gdy w 1964 r. ruszyła produkcja, kompleks należał do nielicznych w ówczesnej Europie, które łączyły produkcję paliw z wytwarzaniem petrochemikaliów.

📍 ul. Chemików 7, 09-411 Płock

🌐 www.ornlen.pl



MUZEUM OCHOTNICZEJ STRAŻY POŻARNEJ W NIEPOKALANOWIE



Muzeum unikalne, pokazuje bowiem historię strażaków w habitach. Znajduje się pod klasztorem – sanktuarium w Niepokalanowie, w którym to w 1931 r. powstała jednostka ochotniczej straży pożarnej. Funkcjonuje ona do dziś, dysponuje profesjonalnym sprzętem i jest jedną z najlepszych w Polsce. Ekspozycja mieści się w budynku remizy. Do najważniejszych eksponatów należą strażacki samochód Minerva sikawka konna oraz ręczne pompy z XIX w.

📍 Paprotnia, ul. M. Kolbego 5, 96-515 Teresin

🌐 niepokalanow.pl/klasztor/muzeum/muzeum-strazackie



BROWAR KASZTELAN W SIERPCU



Piwo warzono w Sierpcu już w XVI w., i to nie tylko na potrzeby okolicznej ludności, ale również na eksport. W XIX w. istniały tu trzy browary, jednak funkcjonujący obecnie powstał w latach 70. XX w. W 1972 r. zakończona została jego budowa i uruchomiona produkcja piwa. Obok browaru powstała jedna z największych w Europie słodowni. Zakład należy obecnie do dużego międzynarodowego koncernu piwowarskiego.

📍 ul. Świętokrzyska 27, 09-200 Sierpc

🌐 www.carlsbergpolska.pl



OKRĘGOWA SPÓŁDZIELNIA MŁĘCZARSKA „SIERPC”



Początki działalności Okręgowej Spółdzielni Mleczarskiej w Sierpcu sięgają 1927 r., kiedy to okoliczni rolnicy i właściciele ziemscy wspólnymi siłami założyli sierpecką mleczarnię. Początkowo produkowała masło i gęstą śmietaną, a przed wybuchem II wojny światowej w ofercie pojawiły się sery. Obecnie spółdzielnia produkuje sery typu szwajcarskiego, włoskiego i holenderskiego oraz masło.

📍 ul. Żeromskiego 2a, 09-200 Sierpc

🌐 www.osm-sierpc.pl



FABRYKA SZTUCZNEGO JEDWABIU W SOCHACZEWIE



Chodakowska Fabryka Włókiem Chemicznych „Chemitex” zajmowała się produkcją sztucznego jedwabiu. Początki z nieco inną nazwą i francuskim inwestorem datuje się na lata 1927–1928, gdy ruszyła pierwsza linia produkcyjna. Przed wybuchem II wojny światowej fabryka zatrudniała ponad 2 tysiące pracowników, przeszła modernizację i rozbudowę, osiągając wydajność 1740 ton przędzy wiskozyennej dziennie. Znacjonalizowana po wojnie, funkcjonowała do 1999 r. Część budynków została przejęta przez firmę Terplast, a część należy do miasta.

📍 ul. Chodakowska 10, 96-503 Sochaczew



MŁYN REPSZ W SOCHACZEWIE



Zachowany w niemal niezmienionym kształcie, wciąż funkcjonujący młyn pochodzi najpewniej z II połowy XVIII w. W 1906 r. zakupiła go rodzina Repszów, która na stałe zapisała się w historii Sochaczewa. W ich młynie w czasie II wojny światowej znajdowało się centrum dowodzenia strukturami AK, tu także ukrywano żydowskie rodziny. Młyn wodny nad Utratą do niedawna działał i wytwarzał mąkę przy użyciu zabytkowego mechanizmu.

📍 ul. Młynarska 4, 96-503 Sochaczew



MŁYN WILKANOWO

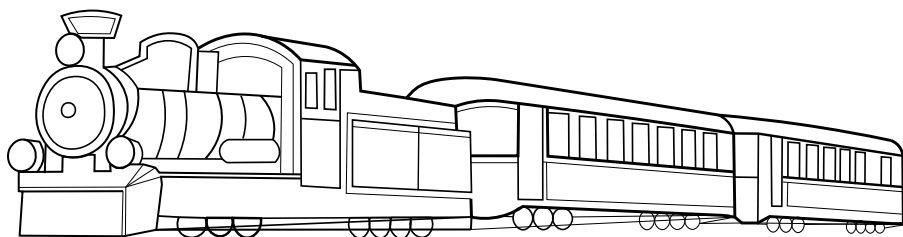


Początkowo jako wiatrak, z biegiem lat przebudowany na młyn elektryczny, pracuje do dziś, produkując mąki bez dodatków chemicznych. Pierwszy zbudowany został w 1908 r. przez Franciszka Gruszczyńskiego. Odbudowany po zniszczeniach I wojny światowej, przetrwał II wojnę, po której na kilka lat przejął go państwo. Poza tym okresem cały czas znajduje się w rękach rodziny Gruszczyńskich. Młyn jest udostępniony do zwiedzania dla dzieci i młodzieży po wcześniejszym umówieniu (organizacja zajęć edukacyjnych).

📍 Wilkanowo 35, 09-460 Mała Wieś

🌐 www.mlynwilkanowo.pl





226 jednostek taboru kolejowego stacjonujących w muzeum.

140 jednostek taboru kolejowego wystawionych na ekspozycji w skansenie.

Renowacja taboru – często obejmuje oczyszczenie ze starych powłok malarskich, usunięcie ognisk rdzy, pomalowanie farbą olejną na docelowe kolory.

Brankard – wagon służbowy przystosowany do przewozu personelu kolejowego w pociągu towarowym.

1937 rok – na tory w Sochaczewie wyjechał pierwszy pociąg motorowy PKS M1.

2022 rok – jubileusz stulecia sochaczewskiej kolei wąskotorowej.

George Stephenson (1781–1848) – brytyjski inżynier, który jako jeden z pierwszych budował lokomotywy parowe; uważany jest za „ojca kolei parowych”. Najstynniejsza zaprojektowana przez niego maszyna nosiła nazwę Rocket.



Ciuchcią po Mazowszu? Czemu nie. Sochaczewska wąskotorówka to kolejna z unikalnych propozycji przemieszczania się po regionie. Z Sochaczewa jej tory wiodą wprost do Puszczy Kampinoskiej. Przejazdy turystyczne pociągami retro to niezapomniana przygoda. Trasa nie jest długa (18 km), pociąg jedzie nieśpiesznie (ok. 15 km/h). Skład prowadzi lokomotywa spalinowa Lxd2-342 produkcji rumuńskiej lub odrestaurowany polski parowóz Px29-1704 z 1929 r., ten sam, który zagrał w piątym odcinku kultowego serialu „Alternatywy 4”. Sama jazda to wielka przyjemność, a dodatkową jest zwiedzanie okolic. Z pociągu podziwiać możemy dolinę Bzury, zobaczyć słynny kościół obronny w Brochowie, w którym chrzczył był Fryderyk Chopin, oraz kontemplować piękno Puszczy Kampinoskiej. W programie wycieczki jest też piknik na polanie w Osadzie Puszczańskiej nad kanałem Łasica w Tułowicach.

Tak wygląda to dzisiaj, a jak było kiedyś?

Kolejkę wąskotorową w Sochaczewie uruchomiono w 1922 r. Dowożono nią drewno z Puszczy Kampinoskiej potrzebne do odbudowy miasta zrujnowanego w czasie I wojny światowej. Do jej budowy wykorzystano materiały z rozbiórki niemieckiej kolei polowej, a następnie połączono ją z przebudowaną linią tzw. kolei leśnej, prowadzącej przez puszcę do przystani nad Wisłą. W 1922 r. otwarto dla komunikacji publicznej 16-kilometrowy odcinek o rozstawie szyn 750 mm z Sochaczewa do Tułowic, a w 1923 r. poprowadzono linię do Piasków Królewskich w Puszczy Kampinoskiej i wsi Kamion (stacja Wyszogród). Cały ówczesny szlak kolei miał długość ponad 32 km, w tym pięć stacji

i dziewięć przystanków osobowych. W latach 1922–1930 kolej tę nazywano Sejmikową Kolejką Wąskotorową w Sochaczewie, a w latach 1930–1939 zmieniono nazwę na Powiatową Kolej Sochaczewską. W czasie kampanii wrześniowej w roku 1939, podczas bitwy nad Bzurą Sochaczew i jego okolice uległy bardzo poważnym zniszczeniom, z wyjątkiem kolei, która nie odniosła wielkich zniszczeń. Od 1949 r. kolej nosiła nazwę Sochaczewskiej Kolei Dojazdowej. Pod koniec funkcjonowania na pełnym szlaku do puszczy jeździła już tylko we wtorki i w piątki, gdy w Sochaczewie odbywał się targ. Jej działalność zakończono w 1984 r.



Pociąg RETRO, fot. Tomasz Kurowski

Po zamknięciu kolei, w dawnej jej siedzibie, a zarazem stacji w Sochaczewie, uruchomiono muzeum. Nosi nazwę Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie i obecnie stanowi filię warszawskiej Stacji Muzeum. Stałe ekspozycje dokumentują historię sochaczewskiej kolei wąskotorowej, a wystawy czasowe mają różną tematykę, najczęściej jednak powiązaną z szeroko pojętym kolejnictwem. W 2015 r. przy muzeum otwarto Centrum Edukacyjno-Turystyczne. Przestronny gmach ma kilka pomieszczeń, które służą działalności wystawienniczej, edukacyjnej i turystycznej.



Stacja Wilcze Tułowskie, fot. Marta Przygoda

W ubiegłych wiekach kolejki wąskotorowe odgrywały istotną rolę zarówno w przewozach pasażerskich, jak i towarowych. Dzisiaj ciekawia i wzruszają. W Sochaczewie znajduje się 226 jednostek wąskotorowego taboru kolejowego, w tym 140 wyeksponowanych na wystawie plenerowej – jest to największy tego typu zbiór w Polsce. Zobaczyć tu możemy różnego rodzaju lokomotywy, wagony (np. wagon pasażerski ostatniego w Polsce tramwaju konnego Rudka – Mrozy), wyposażenie dawnych stacji i taboru, a także urządzenia służące organizacji ruchu kolejowego.



Ekspozycja w Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie

Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie

📍 ul. Licealna 18, 96-500 Sochaczew

🌐 www.kolejkasochaczew.pl

🌐 <https://mkw.e-sochaczew.pl/>



30 listopada 1984 r. o 15:35 odjechał ostatni pociąg Sochaczewskiej Kolei Dojazdowej. Na tej właśnie godzinie symbolicznie zatrzymano wskazówki wszystkich zegarów stacyjnych, które teraz prezentowane są na muzealnej wystawie stałej pt. „Dzieje sochaczewskiej kolei wąskotorowej 1922–1984”.

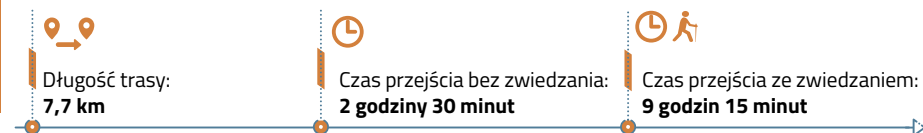


Ekspozycja w Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie

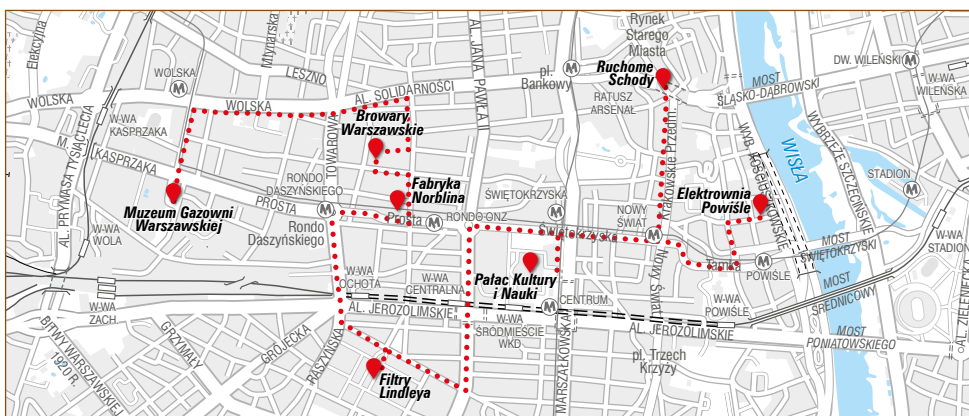
W INDUSTRIALNYM SERCU WARSZAWY

Industrialne Mazowsze najlepiej zacząć zwiedzać w jego sercu – Warszawie. Niejednego z pewnością zadziwi, jak wspaniałe miejsca można zobaczyć w stolicy. Jedne zachwycają nowoczesnością (Muzeum Gazowni Warszawskiej), inne myślą techniczną (Filtry Lindleya, PKiN, system wind i schodów pod Placem Zamkowym), a jeszcze inne przeprowadzoną rewitalizacją i adaptacją.

Proponowana trasa nie jest długa (niecałe 10 km), można ją przejść pieszo, przejechać rowerem, samochodem, czy też pokonać, korzystając z komunikacji publicznej. Należy wziąć pod uwagę dostępność obiektów, zwłaszcza Filtrów Lindleya, które zwiedzać można jedynie przy specjalnych okazjach.



Gazownia Warszawska – Browary Warszawskie – Fabryka Norblina – Filtry Lindleya – Pałac Kultury i Nauki – Elektrownia Powiśle – System wind i ruchomych schodów pod placem Zamkowym



Trasa rozpoczyna się w **Muzeum Gazownictwa** – interaktywnym, nowoczesnym, a jednak osadzonym w historycznych wnętrzach. Pod wieloma względami wyraża ono ideę turystyki przemysłowej, łączy bowiem ciekawą historię z myślą techniczną i nowoczesnym podejściem do zwiedzania.

Z muzeum przemierzamy się w kierunku **Browarów Warszawskich**, które zostały poddane największej w stolicy rewitalizacji. Dzięki temu dziś tworzą kompleks łączący funkcje mieszkalne, usługowe, biurowe i gastronomiczne. Po drodze mijamy okazały zespół budynków elektrowni Tramwajów Miejskich, siedzibę Muzeum Powstania Warszawskiego.

W zasięgu krótkiego spaceru znajduje się **Fabryka Norblina**. To teraz m.in. galeria handlowa. Kryje w sobie również nietypowe muzeum urządzone w formie gry miejskiej. To świetna rozrywka dla całej rodziny.

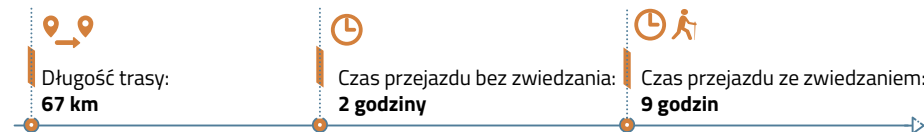
Dalej podążamy na południe ulicami Żelazną i Koszykową. Przed nami ukazują się Filtry Lindleya. Choć zbudowane w XIX w., nadal służą Warszawie. Zwiedzanie odbywa się tu rzadko, ale jest niebываłą przygodą. Warto sprawdzić, kiedy instytucja organizuje dzień otwarty.

Kolejny na trasie jest **Pałac Kultury i Nauki** z systemem pełnych tajemnic podziemi. Dalej, przechodząc przez centrum Warszawy, trafiamy nad Wisłę, do kolejnej galerii handlowej – **Elektrowni Powiśle**. Naszą wycieczkę kończymy przejażdżką **najstarszymi schodami ruchomymi w Warszawie**. To doskonały wstęp do zwiedzania Starego Miasta, które – przypomnijmy – jest najnowszą starówką na świecie i jednocześnie jedynym na świecie zabytkowym obszarem tej skali w całości odbudowanym po niemal całkowitym zniszczeniu w 1944 r. Co ważne, znajduje się na liście Światowego Dziedzictwa UNESCO.

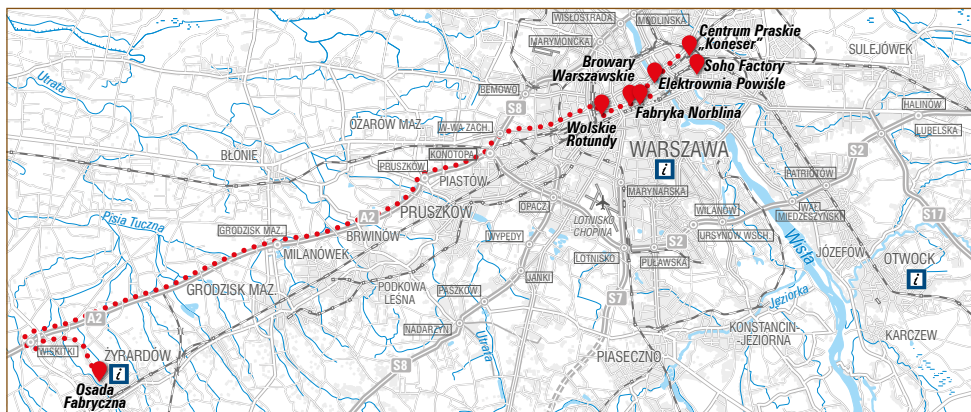
NOWE ŻYCIE – SPEKTAKULARNE REWITALIZACJE

Współczesne oblicze industrialnego Mazowsza byłoby zupełnie inne, gdyby nie spektakularne rewitalizacje. To one przywracają genius loci całym miastom, takim jak Żyrardów, i niepowtarzalny charakter miejscom, które dzięki adaptacji do pełnienia nowych funkcji tętnią ponownie życiem, wypełnione atmosferą ducha historii połączonego z nowoczesnością.

Proponowana trasa, choć dość długa (niemal 70 km), jest idealna na niezapomniany wypad weekendowy lub wypiejoną co do minuty jednodniową wycieczkę. W dużej mierze przebiega w Warszawie, ale nie mogło na niej zabraknąć położonego 50 km od stolicy Żyrardowa. Ma charakter samochodowy, choć można ją przejechać, korzystając z komunikacji miejskiej i podmiejskiej (Koleje Mazowieckie).



Osada fabryczna w Żyrardowie – Wolskie Rotundy – Browary Warszawskie – Fabryka Norblina – Elektrownia Powiśle – Warszawska Wytwórnia Wódek „Koneser” – Soho Factory



Wycieczkę zaczynamy w **Żyrardowie**, mieście, w którym niemal na każdym kroku czuć ducha historii. Otacza nas wspaniała architektura, zarówno dawnego osiedla robotniczego, które dziś również pełni funkcje mieszkaniowe, jak i dawnych zabudowań fabrycznych – obecnie nowoczesnych loftów i galerii handlowych. Warto przy okazji wstąpić do Centrum Informacji Turystycznej.

Z Żyrardowa do Warszawy najlepiej pojechać autostradą A2. Na dzień dobry w stolicy zobaczymy **Wolskie Rotundy**. Te przypominające twierdzę ceglane obiekty były niegdyś magazynami gazu. Dziś po rewitalizacji pełnią funkcje ekspozycyjne. Na co dzień nie są dostępne, ale i z zewnątrz robią niesamowite wrażenie.

Dalej kierujemy się w stronę centrum miasta i galerii handlowych stanowiących symbole przemysłowego charakteru stolicy. Niezwykłe kompleksy łączące funkcje usługowe, gastronomiczne,

mieszkalne i biurowe powstały w rezultacie rewitalizacji **Browarów Warszawskich** i **Fabryki Norblina**.

Jedziemy dalej w kierunku warszawskiej Pragi. Na Powiślu szczególnie wrażenie robi **Elektrownia Powiśle**, zwłaszcza pięknie odnowione ceglane mury gmachu, wysokie kominy oraz stalowa konstrukcja podtrzymująca poddasze.

Wycieczkę kończymy po prawej stronie Wisły. Tu czeka na nas **Centrum Praskie „Koneser”**. To nie tylko mieszczące się w oryginalnym budynku rektyfikacji Muzeum Polskiej Wódki, ale również Campus Google Polska, luksusowe lofty, hotel i przestrzeń, którą często wypełniają muzyka, śpiew, tańce i masa ludzi.

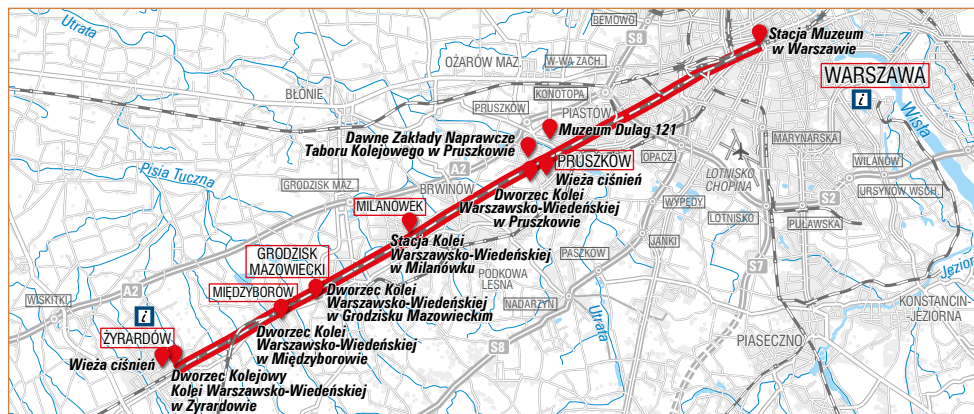
Ostatnim punktem wycieczki niech będzie **Soho Factory**. To tutaj, pod wpływem inspiracji nowojorskim Soho, w miejscu starych zabudowań pofabrycznych narodziło się tętniące życiem centrum kulturalne, rozrywkowe i biznesowe.

KOLEJĄ WARSZAWSKO-WIEDEŃSKĄ DO ŻYRARDOWA

A może tak poznać industrialne Mazowsze koleją? To z pewnością najlepszy sposób na poznanie historycznej Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Jej oficjalne otwarcie, uznawane przez wielu za początek ery węgla i pary w Polsce, miało miejsce 14 czerwca 1845 r., kiedy to o godz. 15:00 pociąg składający się z 15 wagonów ruszył do Grodziska. Od Warszawy, przez Pruszków, Grodzisk Mazowiecki, aż do Żyrardowa – do dziś istnieją zabudowania związane z Drogą Żelazną Warszawsko-Wiedeńską.

📍➔ Długość trasy: **33 km**
🕒 Czas przejazdu bez zwiedzania: **30 minut**
🕒🚶 Czas przejazdu ze zwiedzaniem: **4–8 godzin**

„Stacja Muzeum” w Warszawie – dawne Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego w Pruszkowie – dworzec Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej w Pruszkowie – wieża ciśnień w Pruszkowie – stacja Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej w Milanówku – dworzec Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej w Grodzisku Mazowieckim – dworzec Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej w Międzyborowie – dworzec Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej w Żyrardowie – wieża ciśnień w Żyrardowie – osada fabryczna Żyrardów (zwiedzanie)



Wycieczkę najlepiej zacząć w „Stacji Muzeum” znajdujący się w towarowej części budynku dawnego dworca Warszawa Główna Osobowa. Tutaj poznamy historię Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej.

Dalej ruszamy pociągiem Kolei Mazowieckich w relacji do Skierniewic. Z okien widać będzie różne obiekty związane z pierwszą linią kolejową na ziemiach ówczesnego Królestwa Polskiego i jednocześnie najdłuższą jednorazowo budowaną linią kolejową w Europie.

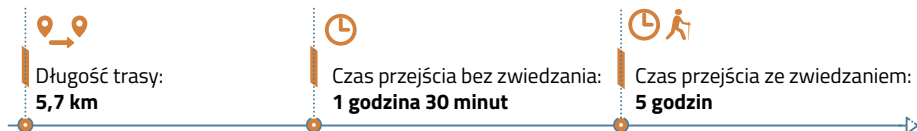
Pierwszym ważnym przystankiem jest **Pruszków**. Jeszcze z pociągu widać park logistyczny na terenie dawnych **Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego**. Dziś miejsce to nie jest już związane z koleją, ale warto tu przyjść do jednego z swoim rodzaju **Muzeum Duląg 121**. Powstało ono dla upamiętnienia 650 tysięcy warszawiaków, którzy zostali wygnani do obozu przejściowego, utworzonego tutaj po przejściu ZNTK przez Niemców. W Pruszkowie znajduje się też

zabytkowy dworzec i zaraz obok wysoka na niemal 30 m zabytkowa wieża ciśnień. Warto więc sobie tutaj zrobić przerwę w podróży.

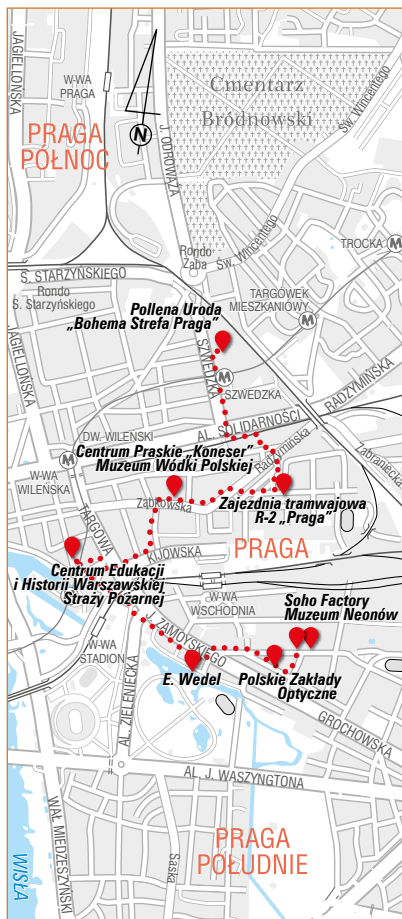
Dalej na trasie mijamy **stację kolejową w Milanówku** i **zabytkowe dworce w Grodzisku Mazowieckim i Międzyborowie**, by zakończyć podróż pociągiem w **Żyrardowie**. Niemal wszystkie mijane po drodze dworce (oprócz stacji kolejowej w Milanówku i dworca w Międzyborowie) zostały wzniesione w okresie międzywojennym, w stylu dworcowym według projektu Romualda Millera. Pierwotne zabudowania zostały bowiem zniszczone podczas I wojny światowej. Trasa kończy się w **Żyrardowie**, który stanowi obowiązkowy punkt zwiedzania na industrialnej mapie Mazowsza. Unikalne w swoim charakterze zabudowania **dawnej osady fabrycznej** tworzą niezwykle klimat miasta. Koniecznie trzeba tu odwiedzić **dwa muzea: Lniarstwa im. Filipa de Girarda i Mazowsza Zachodniego**.

INDUSTRIALNA PRAGA

Warszawska Praga to mekka dla miłośników industrialu. Jedyna w swoim rodzaju, z klimatem nie do podrobienia, przez wiele lat zapomniana i zaniedbywana, dzisiaj odzyskuje swój blask. Oryginalna zabudowa – w przeciwieństwie do niemalże w całości odbudowanej lewobrzeżnej Warszawy – robi wrażenie i kryje w sobie ciekawe historie związane z przemysłowym aspektem funkcjonowania miasta. To tu powstały najstarsze zabudowania Warszawskiej Wytwórni Wódek „Koneser”, to tutaj swoją fabrykę przeniósł legendarny Jan Wedel, tu wreszcie dzisiaj podziwiać możemy efekty jednych z najbardziej spektakularnych projektów rewitalizacji obiektów poprzemysłowych w Polsce.



Pollena Uroda – zajezdnia tramwajowa R-2 „Praga” – Centrum Praskie Koneser – Centrum Edukacji i Historii Warszawskiej Straży Pożarnej – E. Wedel – Polskie Zakłady Optyczne – Soho Factory



Proponowana trasa nie jest długa – to niecałe 6 km, idealnie nadaje się więc na spacer. Na prawobrzeżną stronę Warszawy najlepiej dostać się metrem (II linia, stacja Szwedzka).

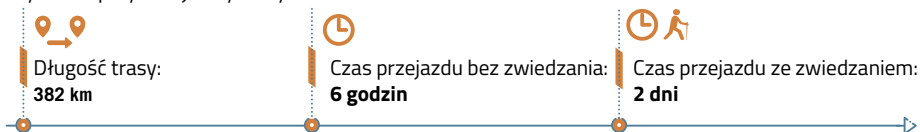
Industrialny charakter warszawskiej Pragi zaczynamy poznawać na Nowej Pradze, przy zabudowaniach legendarnej **Polleny Uroda**. Dzisiaj to „**Bohema Strefa Praga**”, zrewitalizowana przestrzeń do życia, pracy i spędzania czasu wolnego. Dalej idziemy ul. Szwedzką, by przeciąć główną arterię tej części stolicy – ul. Radzymińską i tory kolejowe. Jesteśmy już na Starej Pradze. To tu, przy ul. Kawęczyńskiej, mieści się jedna z najstarszych i najciekawszych instytucji w Warszawie, jedyna po tej stronie Wisły **zajezdnia tramwajowa R-2 „Praga”**. Na co dzień nie można jej zwiedzać, dla chętnych otwiera swe podwoje podczas specjalnych okazji, np. Nocy Muzeów. Ale już sam kompleks zabytkowych budynków z siecią szyn od frontu robi niemałe wrażenie. Podobnie jak znajdujące się nieopodal **Centrum Praskie „Koneser”** – niesamowita przestrzeń powstała w oparciu o industrialnego ducha tego miejsca.

Opuszczamy „Konesera” i ulicami Żąbkowską i Markowską docieramy do ul. Targowej, którą przecinamy, a przy okazji dostrzeżemy do kontynuującego tradycję Muzeum Pożarnictwa **Centrum Edukacji i Historii Warszawskiej Straży Pożarnej**. Na co dzień organizowanie są tutaj zajęcia dla grup szkolnych, indywidualne zwiedzanie możliwe jest np. podczas Urodzin Pragi. Idąc dalej ul. Zamoyskiego, trafiamy na monumentalne zabudowania **Fabryki Wedla**. To nadal funkcjonujący zakład produkcyjny, więc nie można go zwiedzać, ale warto przysiąść na chwilę w **Pijalni Czekolady**, by spróbować czekoladowych słodkości.

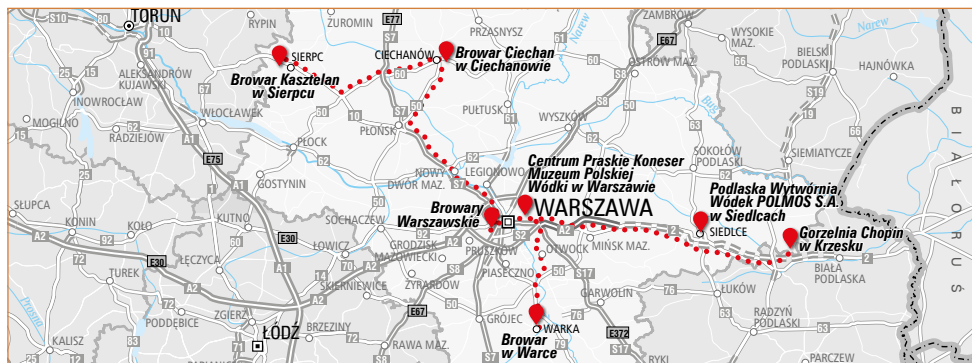
Po drodze do **Soho Factory** mijamy poddane w ostatnich latach rewitalizacji budynki **Polskich Zakładów Optycznych**. Docieramy do ostatniego punktu naszej wycieczki – centrum kulturalnego, rozrywkowego i biznesowego powstałego pod wpływem inspiracji nowojorskim Soho w miejscu starych zabudowań fabrycznych. Wisienką na torcie jest **Muzeum Neonów**, unikat na skalę europejską i ostatni punkt na trasie po industrialnej Pradze.

SZLAKIEM MAZOWIECKICH BROWARÓW I GORZELNI

Warka, Kasztelan, Królewskie, Polmos – to tylko niektóre z marek, których historia związana jest z Mazowszem. Czyż nie byłoby ciekawie ruszyć ich szlakiem? Trasa Mazowieckich Browarów i Gorzelni stworzona została z myślą o miłośnikach bursztynowych, i nie tylko, alkoholi. Polecana jest również dla tych, których fascynują procesy produkcyjne, daje bowiem niepowtarzalną możliwość zwiedzania czynnych zakładów przemysłowych. Choć na mapie województwa mazowieckiego nie brakuje historycznych browarów i wytwórni wódek, nieliczne otwierają swoje podwoje dla turystów. Niemniej jednak warto zobaczyć je wszystkie, tym bardziej że nierzadko w ich pobliżu funkcjonują puby i restauracje serwujące produkowane w nich trunki. Trasa jest długa (niemal 400 km), należy więc ją traktować bardziej jak selekcję mazowieckich obiektów związanych z produkcją napojów alkoholowych niż propozycję linearnej jednodniowej wycieczki. Warto podzielić ją na kilka dni, przy okazji zwiedzając inne obiekty industrialne na Mazowszu lub też zaglądać do browarów i wytwórni przy okazji innych wycieczek.



Browar Kasztelan w Sierpcu – Browar Ciechan w Ciechanowie – Browary Warszawskie – Muzeum Polskiej Wódki w Warszawie, Centrum Praskie Koneser – Browar w Warce – Podlaska Wytwórnia Wódek POLMOS S.A. w Siedlcach – Gorzelnia Chopin w Krzesku



Przygodę z mazowieckimi browarami zaczynamy w **Sierpcu**. Choć funkcjonujący tu dziś pod marką Carlsberg browar powstał w latach 70. XX w., tradycje piwowarskie sięgają tu XVI w. Najstarszym działającym browarem na Mazowszu jest **Browar Ciechan** – kolejny na naszej liście. Po wcześniejszym umówieniu można go zwiedzać, a w cenie biletu jest degustacja piwa w Pubie „Ciechan” działającym przy browarze.

W Warszawie czekają na nas **Browary Warszawskie**. W zabytkowych budynkach produkowano niegdyś m.in. słynne piwo „Królewskie”. Dzisiaj natomiast to niezwykła przestrzeń handlowo-usługowa, w której nadal czuć ducha historii. Podobnie jak w praskim Koneserze, na terenie którego funkcjonuje jedyne w Polsce **Muzeum Polskiej Wódki**. Nowoczesna i interaktywna ekspozycja prezentuje ponad 600-letnią historię polskiej wódki, jej tradycję i miejsce we

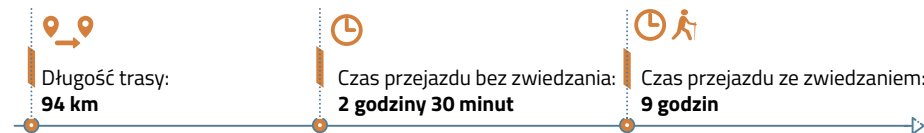
współczesnym świecie. Mieści się w oryginalnym budynku rektyfikacji z 1897 r. Na południowym Mazowszu działa z powodzeniem należący do grupy Żywiec **browar w Warce**. Podobnie jak w przypadku sierpeckiego Kasztelana, choć tradycje piwowarskie sięgają tu kilku wieków wstecz, funkcjonujący dziś zakład mieści się w nowych, powstałych w latach 70. XX w. obiektach.

Wycieczkę kończymy na wschodnich krańcach regionu. Tu czeka na nas **Podlaska Wytwórnia Wódek POLMOS S.A.** w Siedlcach. Niestety jej zabudowania możemy zobaczyć jedynie z zewnątrz. Inaczej jest jednak w **Gorzelnia Chopin** w pobliskim Krzesku. Ten kameralny, klimatyczny obiekt otoczony sadami i polami, można zwiedzać po wcześniejszym umówieniu się. Zobaczymy tu, jak w procesie fermentacji, destylacji i rektyfikacji powstaje najlepszy na świecie spirytus.

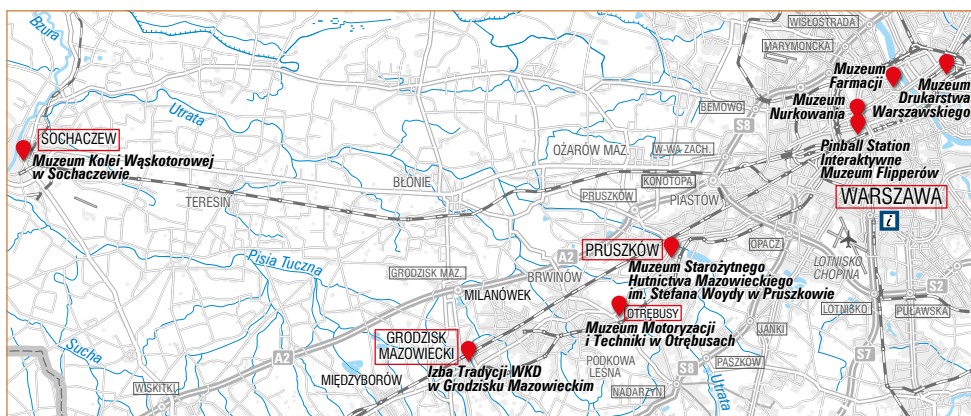
DLA KONESERÓW MAŁYCH I DUŻYCH

Pociągi, samochody, flippery, nurkowanie i inne – ta trasa jest tak różnorodna, że zachwyci każdego. Ale selekcja obiektów dokonana została z myślą o hobbystach. Na trasie znajdują się wyjątkowe w skali kraju miejsca wyspecjalizowane w bardzo konkretnych dziedzinach, w których spotkać można prawdziwych pasjonatów pragnących dzielić się z odwiedzającymi ich turystami swoją wiedzą, doświadczeniem i pasją. Jest to także świetna propozycja na rodzinną wycieczkę, sporo tu bowiem atrakcji dla najmłodszych.

Trasa jest długa (ponad 90 km), ale częściowo przebiega w Warszawie. Poza stolicą polecana jest jako trasa samochodowa lub kolejowa, wszystkie miejscowości leżą bowiem na trasie Warszawskiej Kolei Dojazdowej WKD.



Warszawa (Muzeum Nurkowania – „Pinball Station” Interaktywne Muzeum Flipperów – 2 oddziały Muzeum Warszawy: Muzeum Farmacji oraz Muzeum Drukarstwa Warszawskiego) – Muzeum Starożytnego Hutnictwa Mazowieckiego im. Stefana Woydy w Pruszkowie – Muzeum Motoryzacji i Techniki w Otrębusach – Izba Tradycji WKD w Grodzisku Mazowieckim – Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie



Wycieczkę rozpoczynamy w Warszawie. Pierwszą perełką na trasie jest **Muzeum Nurkowania** – polecane nie tylko dla nurków. Poza oryginalną ekspozycją, jest to miejsce organizacji pokazów filmowych, gawęd i spotkań miłośników podwodnych głębin. Świetną zabawę gwarantuje kolejna miejscówka – „**Pinball Station**”. Choć nazywana muzeum, jest niezwykłą przestrzenią wypełnioną atmosferą pubu, do którego przychodzą starzy przyjaciele, dzielący wspólną pasję – grę na flipperach. To absolutny ewenement na mapie turystycznej Polski. W Warszawie możemy także poczuć się jak prawdziwy farmaceuta. Takie doświadczenie gwarantuje **Muzeum Farmacji** noszące imię Antoniny Leśniewskiej, jednej z pierwszych polskich farmaceutek. Niezwykłym doświadczeniem będzie z pewnością także możliwość własnoręcznego wytoczenia druku okolicznościowego na zabytkowej prasie drukarskiej w **Muzeum Drukarstwa Warszawskiego**.

Opuszczamy Warszawę i ruszamy dalej w kierunku południowo-zachodnim. W Pruszkowie kierujemy się do **Muzeum Starożytnego Hutnictwa Mazowieckiego**. To wyjątkowe miejsce na industrialnej mapie Mazowsza, opowiada bowiem o czasach, gdy o przemysł nie wiadomo jeszcze zbyt wiele. Dalej jedziemy do Otrębus, znanych przede wszystkim z **Muzeum Motoryzacji i Techniki**. Zrodzone z pasji i miłości do samochodów stanowi gratkę dla miłośników zabytkowych aut. Można tu zobaczyć m.in.: Austina Six prezydenta Bieruta, Buicka Widcat prymary Wyszyńskiego czy pancernego Peugeota gen. Jaruzelskiego. Na trasie czekają na nas jeszcze dwa obiekty związane z koleją: **Izba Tradycji WKD** w Grodzisku Mazowieckim oraz **Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie**. Warto przyjechać tu w sezonie, kiedy kursuje pociąg turystyczny do Tułowic na skraj Puszczy Kampinoskiej.

PODWARSZAWSKIE MIASTECZKA

Industrialny duch Mazowsza zachował się w dużej mierze w podwarszawskich miasteczkach. To właśnie w nich zobaczyć można najwięcej historycznych zabudowań, ale również działających po dziś dzień fabryk. Choć trasa nie jest długa znajduje się na niej kilkanaście obiektów. Jest wprost wymarzoną na rowerową wędrowkę, którą można połączyć z przejazdem pociągiem na trasie Pruszków – Milanówek – Grodzisk Mazowiecki.



Długość trasy:
31,7 km



Czas przejazdu bez zwiedzania:
2 godziny



Czas przejazdu ze zwiedzaniem:
4 godziny 30 minut

Pruszków – Milanówek – Grodzisk Mazowiecki



Trasa rozpoczyna się na **dworcu PKP Pruszków**, który jest zabytkiem z czasów Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Po drugiej stronie widzimy monumentalną **kolejową wieżę ciśniów** wybudowaną przez Niemców w czasie II wojny światowej. Dalej jedziemy do legendarnej **Fabryki Kredek St. Majewski**. Na drugą stronę autostrady przejeżdżamy we wsi Koszajec w kierunku górującego nad okolicą komina **pruskowskiej elektrowni**, która nigdy nie została ukończona. Dalej ulicą Promyka jedziemy do dawnych **Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego**. Teren ten został zajęty przez park logistyczny, ale pozostało wiele zabytkowych zabudowań. Na skraju dawnych Warsztatów Kolejowych swoją siedzibę ma **Muzeum Dulağ 121** upamiętniające setki tysięcy warszawiaków wypędzonych przez Niemców z Warszawy po upadku Powstania Warszawskiego do utworzonego tu obozu przejściowego – miejsce ważne, warte zwiedzenia.

Wracamy na drugą stronę torów. Tamże we wnętrzach oficyny dworskiej pałacu Potulickich znajduje się **Muzeum Starożytnego Hutnictwa Mazowieckiego**. Warto tu zatrzymać się na dłużej i zwiedzić placówkę, w której dzięki połączeniu nowych

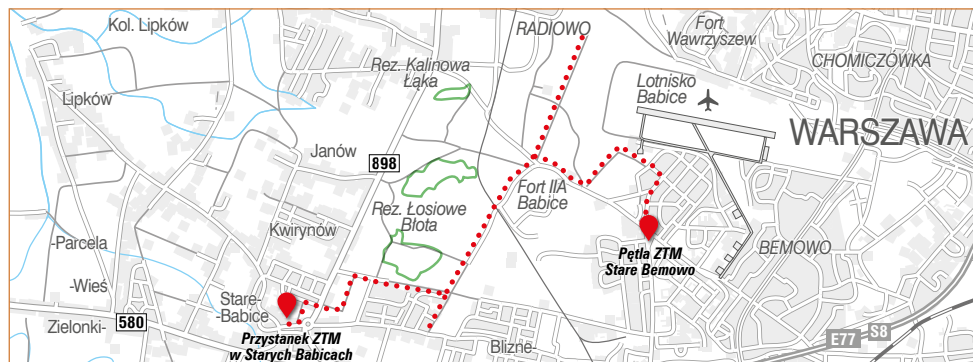
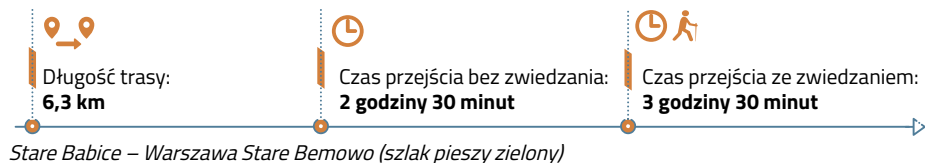
technologii z klasycznymi rozwiązaniami ekspozycyjnymi możemy się przenieść do metalurgicznej osady z przełomu er.

Wracamy do stacji PKP (13,5 km) i dalej jedziemy do Milanówka. Rowerem (przez Parzniew, ulicą Solidarności, ścieżką rowerową, następnie ulicami Brwinowa) lub pociągiem. W **Milanówku** przy ulicy Warszawskiej przejeżdżamy na drugą stronę torów, by trafić do **Wytwórni Cukierków L. Pomorski i Syn**. To tutaj produkowane są słynne milanowskie krówki. W Milanówku warto jeszcze zobaczyć zabudowania **Fabryki Jedwabiu**, w której od 1924 r. produkuje się znane na całym świecie ręcznie malowane i drukowane jedwabne tkaniny.

Ostatni na trasie jest **Grodzisk Mazowiecki**, do którego jedziemy pociągiem lub wjeżdżamy rowerem ulicą 3 Maja. Jego zwiedzenie najlepiej rozpocząć od **zabytkowego dworca kolejowego dawnej Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej** i zwanej „lokomotywką” **Willi „Foksal”**, która niegdyś pełniła rolę domu zajezdnego dla podróżnych. Następnie wzdłuż torów jedziemy do Willi Haerberlego na terenie byłej **Fabryki Tarcz Ściernych „Elephant”**. Trasa kończy się w **Izbie Tradycji WKD** (31,7 km) obok końcowej stacji kolejki.

ŚLADAMI RADIOSTACJI TRANSATLANTYCKIEJ

Ciekawa wycieczka śladami wzniesionej w okresie międzywojennym Radiostacji Transatlantycznej. Doskonała na spacer i rowery, świetna na rodzinną wędrownkę z historią w tle. Szlak na całej swojej długości jest oznakowany kilkunastoma tablicami informacyjnymi, dzięki którym można poznać dzieje największego tego typu obiektu w Europie i drugiego co do wielkości na świecie. Uruchomiona w 1923 r. radiostacja była na tamte czasy ogromną inwestycją. W pasie długości 4 km zbudowano 10 par stalowych kratownicowych słupów radiostacyjnych, z których każdy miał wysokość 126,5 m! Podobnej wielkości radiostacja znajdująca się w szwedzkim Grimeton wpisana jest na listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. Niestety Transatlantyczna Radiotelegraficzna Centrala Nadawcza Babice nie przetrwała II wojny światowej. Zniszczona przez Niemców w 1945 r., do dzisiaj stanowi przedmiot zainteresowania pasjonatów. To właśnie miłośnicy tego typu zabytków, stworzyli Stowarzyszenie Park Kulturowy Transatlantyczna Radiotelegraficzna Centrala Nadawcza. W jego planach jest utworzenie Muzeum Radiostacji Babice.



Trasa rozpoczyna się na przystanku ZTM pod starym ratuszem w Starych Babicach. Prowadzi do nowego ratusza, przy którym znajduje się oryginalna metalowa płyta z wieży nr 10 **Radiostacji Transatlantycznej**, którą uratował od zapomnienia płk inż. Ireneusz Dobiech (0,2 km). Wędrując szlakiem dalej docieramy do zabytkowego cmentarza wojennego z czasów II wojny światowej. Następnie podążamy krętą drogą przez Las Babicki do ulicy Decowskiego (1,4 km). Na północ od tej drogi w niewielkiej odległości znajduje się rezerwat „Łosiowe Błota”. Na granicy Warszawy szlak prowadzi w lewo (2,3 km), w prawo zaś można dojść za znakami szlaku dojściowego do masy odciągowej (odciągi utrzymujące maszt), mijając jednocześnie pierwszą z radiostacyjnych wartowni, tzw. **czuwałkę**.

Główna trasa biegnie prosto przez Las Bemowski po drodze, która stanowi granicę Warszawy. To na niej stały maszty radiostacji. Pozostały po nich solidne, ogromne fundamenty, a przy każdym z tych punktów postawiono informacyjne tablice. Na szlaku

zobaczyć możemy również kolejne czuwałki. W okresie międzywojennym nie rości tu ani jedno drzewo. Za torami kolejowymi po prawej stronie ulicy Pułkownika Kazimierza Leskiego widzimy **Centrum Reagowania Epidemiologicznego Sił Zbrojnych RP**. To obiekt niedostępny, objęty zakazem fotografowania. Na zakręcie warto zboczyć do lasu, znajdują się tam bowiem kolejne ruiny i pozostałości radiostacji oraz duża tablica informacyjna.

Szlak dochodzi do ulicy Radiowej (3,9 km). Śmiałkowie mogą dalej wędrować prosto zarastającą ścieżką, aby odkryć kolejne pozostałości masztów i jeszcze jedną czuwałkę. Trasa znakowana doprowadza do budynków przy ulicy Radiowej 26 i 27, w których mieszkali pracownicy radiostacji (4,4 km). Ciekawostką dla miłośników przyrody: po zachodniej stronie trasy znajdują się 2 rezerваты przyrody, przez które prowadzi szlak turystyczny.

PRZEMYSŁOWY RADOM

Maszyna do szycia, rower, aparat telefoniczny – to tylko nieliczne z przemysłowych symboli Radomia, które znajdują się w miejskiej przestrzeni, intrygując niejednokrotnie turystów. Industrialne dzieje miasta, zarówno te przed-, jak i powojenne, fascynują miłośników tej tematyki, a dla nas stanowią świetny punkt wyjścia do zaproponowania jednego w swoim rodzaju spaceru po Radomiu.



Długość trasy:
8,2 km



Czas przejścia bez zwiedzania:
3 godziny



Czas przejścia ze zwiedzaniem:
5 godzin

Wieża ciśnień – dworzec Iwanogrodzko-Dąbrowskiej Drogi Żelaznej – Mazowieckie Centrum Sztuki Współczesnej „Elektrownia” – Kasa Przemysłowców Radomskich – Drukarnia Trzebińskich – Browar Saskich – Strefa „Łucznik”

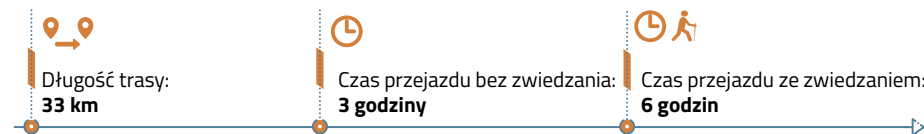


Nasz spacer rozpoczynamy przy reprezentacyjnym budynku zrewitalizowanej **wieży ciśnień**. W jej wnętrzu mieszczą się dziś biura, nie można więc jej zwiedzać. Warto natomiast zwrócić uwagę na muryne ogrodzenie i wjazd zdobiony bramą z kutymi skrzydłami, zwieńczoną herbem Radomia. Kierujemy się ulicą Słowackiego na północ i skręcamy w lewo do parku im. J. Ruzika. Za nim ulicą Graniczną docieramy do ulicy Mazowieckiego, przechodzimy przez tory i naszym oczom ukazuje się monumentalny gmach **radomskiego dworca**. Ulicą Traugutta docieramy do industrialnego opus magnum, czyli **zabytkowej elektrowni**, mieszczącej dziś **Mazowieckie Centrum Sztuki Współczesnej „Elektrownia”**. Warto wejść do środka, chociażby na filiżankę dobrej kawy w Café Elektrownia. Na pewno czekać będzie tu na nas ciekawa wystawa, a może uda się trafić na seans filmowy w jedynym w Polsce kinie z systemem dźwięku Meyer Sound? W „Elektrowni” atrakcji z pewnością nie zabraknie, ale ruszamy dalej. Cofamy się kawałek do ulicy Piłsudskiego. To tu znajduje się kolejny reprezentacyjny gmach, tym razem

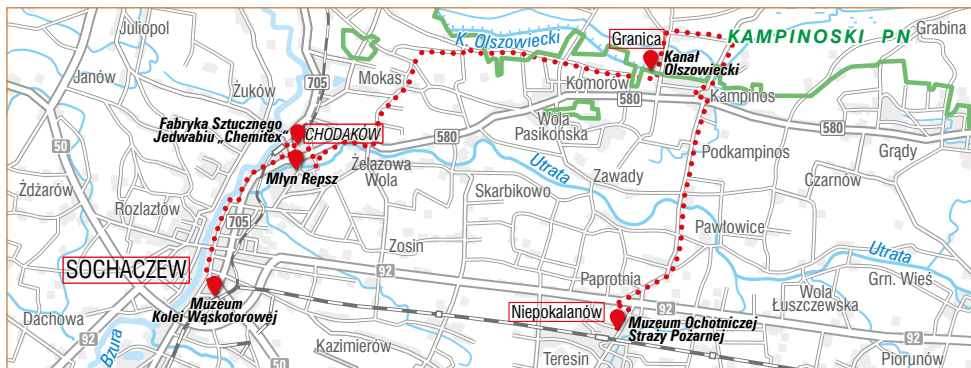
neogotycki – dawna siedziba **Kasy Przemysłowców Radomskich**, a dziś oddział jednego z banków. Warto wejść do środka, by zobaczyć duży fragment oryginalnej posadzki i żeliwne schody z balustradą. Dosłownie kilkaset metrów dalej, na podwórku, za bramą przy ulicy Zeromskiego, czeka na nas kolejny obiekt – perełka ukryta w sercu miasta, czyli **Drukarnia Trzebińskich**. Choć stoi opuszczona i nieco zaniedbana, nadal urzeka stylem i architekturą. Do przedostatniego punktu na trasie przy ulicy Limanowskiego mamy do przejścia niewiele ponad 1 kilometr. To **Browar Saskich** wraz z pałacikiem i budynkiem administracyjnym. Obecnie najlepiej prezentuje się część magazynowa, która została zaadaptowana na pub i piernikarnię. Zwieńczeniem naszej wycieczki jest miejsce, z którego Radom zaszynała nie tylko w kraju, ale również poza jego granicami – dawne zabudowania **Fabryki Broni „Łucznik”**. Dzisiaj obszar znajdujący się pomiędzy ulicami Młodzianowską, 1905 Roku, Grzecznarowskiego oraz torami kolejowymi to nowoczesna dzielnica biznesowo-usługowa „Strefa Łucznik”.

ROWEREM DO PUSZCZY KAMPINOSKIEJ

Trasa doskonała na rodzinną podróż z dziećmi, idealnie skomunikowana z koleją. Obejmuje kilka odcinków szlaków rowerowych: VeloMazovia i Kampinoskiego Szlaku Rowerowego. Jej atutem jest połączenie zwiedzania obiektów przemysłowych i doświadczania piękna mazowieckiej przyrody. Prowadzi po płaskim terenie, w większości z niskim lub bardzo niskim natężeniem ruchu drogowego. Trasa nie jest długa (niecałe 35 km), świetnie nadaje się więc na całodzienną wycieczkę. W trwającym od kwietnia do września sezonie warto ją połączyć z przejażdżką sochaczewską wąskotorówką.



Sochaczew (Muzeum Kolei Wąskotorowej – Fabryka Sztucznego Jedwabiu „Chemitex” – młyn Repsz) – system kanałów w Puszczy Kampinoskiej – Muzeum Ochotniczej Straży Pożarnej w Niepokalanowie



Wycieczkę rozpoczynamy przy dworcu PKP w Sochaczewie, na szlaku VeloMazovia. Podążając nim docieramy do pierwszej atrakcji – **Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie**, największej tego typu placówki w Europie. To właśnie stąd ruszają pociągi retro do Puszczy Kampinoskiej, my jednak kontynuujemy wycieczkę rowerem. Jadąc szlakiem VeloMazovia, przejeżdżamy obok rynku, nad którym górują ruiny zamku książąt mazowieckich. Warto poświęcić chwilę i wspiąć się na skarpe usytuowaną nad prawym brzegiem Bzury – rozciąga się stąd piękna panorama okolic. Dalej kierujemy się w stronę **Chodakowa**. Dziś to dzielnica Sochaczewa, której symbolem była niegdyś **Chodakowska Fabryka Włókien Chemicznych „Chemitex”**. Jej zabudowania częściowo zostały przejęte przez inną firmę, a częściowo należą do miasta. Teren ten jest wprost wymarzony dla urbexowców. Dostawnie po drugiej stronie drogi DW 580 zobaczymy pochodzący z II połowy XVIII w., nadal działający **młyn Repsz**. To jedna z najstarszych i najciekawszych budowli ziemi sochaczewskiej, której historia jest nierozdzielnie związana z II wojną światową.

Opuszczamy Sochaczew i Traktem Królewskim podążamy w kierunku Żelazowej Woli, gdzie z powrotem wjeżdżamy na szlak VeloMazovia. Dalej, wraz z Kampinoskim Szlakiem Rowerowym, doprowadzi nas on do **Kanału Olszowieckiego**. To ważny element stworzonego w połowie XIX w. systemu melioracyjnego Puszczy Kampinoskiej, inwestycji niechlubnej na kartach historii tego terenu. Stąd mamy już blisko do parkingu w Granicy i znajdującego się tuż przy nim Skansenu Budownictwa Puszczańskiego.

Po opuszczeniu Granicy jedziemy w kierunku skrzyżowania, na którym Kampinoski Szlak Rowerowy i VeloMazovia ponownie się rozdzielają. Chętni mogą w tym miejscu pojechać w lewo i dotrzeć do głównego kanału Puszczy Kampinoskiej – **kanału Łasica w Górkach**. To dodatkowe 5,7 km w jedną stronę.

Trasa kończy się w **Muzeum Ochotniczej Straży Pożarnej przy klasztorze-sanktuarium w Niepokalanowie**. Placówka mieści się budynku remizy, OSP bowiem nadal aktywnie tu działa. Muzeum można zwiedzać po wcześniejszym umówieniu telefonicznym.

Źródła:

1. Paweł Ajdacki, Joanna Janicka „Mińsk Mazowiecki i okolice. Przewodnik turystyczno-krajoznawczy”, PTTK Mińsk Mazowiecki 2008
2. Paweł Ajdacki, Jacek Katuszko, Wojciech Sobociński, „Garwolin i okolice. Przewodnik turystyczny”, Studio Fotografii Przyrodniczej „Hajstra” 2004
3. Wojciech Borowski [red.] „Garwolin. Dzieje miasta i okolicy”, Książka i Wiedza 1980
4. Czesław Brodź, „Marki koło Warszawy”, Scan Com 2002
5. Marek Tadeusz Ciosek, Katarzyna Piórek, Janusz Krechowski „Interesujące gatunki roślin naczyniowych rezerwatu jodłowego 'Rudka Sanatoryjna'”, Zakład Botaniki Akademii Podlaskiej w Siedlcach 2006
6. Izabella Galicka, Hanna Sygietyńska i Dariusz Kaczmarzyk [opr.], „Katalog zabytków sztuki w Polsce, t. X: województwo warszawskie, zeszyt 2: powiat garwoliński”, 1967
7. Lechośław Herz „Bolimowski Park Krajobrazowy”, Rewasz 2011
8. Lechośław Herz „Chojnowski Park Krajobrazowy”, Rewasz 2021
9. Lechośław Herz „Puszcza Kampinowska”, Rewasz 2017
10. „Inwentaryzacja i waloryzacja obszarów przyrodniczo cennych na terenie powiatu wołomińskiego”, Państwowy Instytut Geologiczny 2006
11. „Katalog zabytków sztuki w Polsce”, t. 10, z. 27, Instytut Sztuki Polskiej Akademii Nauk 1969
12. Sławomir Kordaczuk „Powiat garwoliński. Przewodnik subiektywny”, Mazowiecki Instytut Kultury 2016
13. Sławomir Kuligowski „Sanatorium Rudka w latach 1908-1950” [w:] „Rocznik Mińskomazowiecki”, z. 11, Towarzystwo Przyjaciół Mińska Mazowieckiego 2003/2004
14. Judyta Kurowska-Ciechańska, Ariel Ciechański „Koleje”, Carta Blanca 2009
15. Jerzy Kwiatek, Teofil Lijewski, „Leksykon miast polskich”, Sport i Turystyka - Muza 1998
16. Piotr Libicki „Dwory i pałace wiejskie na Mazowszu”, Rebis 2009
17. Wojciech Markert „Powiat przuszkowski. Przewodnik subiektywny”, Mazowieckie Centrum Kultury i Sztuki 2006
18. Zbigniew Paczorek, „Marki – dzieje, tradycja, kultura”, Urząd Miasta Marki 2004
19. Karol Piasecki, „Radomskie szlaki piesze”, PTTK „Kraj” 1990
20. Monika Pszczółkowska „Żyrardów” [w:] „Kanon krajoznawczy województwa mazowieckiego”, Mazowieckie Forum Oddziałów PTTK / Samorząd Województwa Mazowieckiego 2018
21. Tomasz Zbigniew Staniszewski „Elektrownia miejska w Radomiu 1901-1956”, Mazowieckie Centrum Kultury Współczesnej „Elektrownia” 2017
22. Stanisław Misztal „Atlas Warszawy Przekształcenia struktury przemysłu Warszawy”, 1998, zeszyt 6
23. Janusz Kaliński i Zbigniew Landau „Gospodarka Polski w XX wieku”, 2003
24. <https://odtur.pl/atrakcje/zyrardow-xix-wieczna-osada-fabryczna-w-zyrardowie-712.html>
25. https://wiezeczisnien.eu/mazowieckie/zyrardow_pkp/
26. <http://www.marki.pl>
27. <http://mzm-minskmaz.pl/zaklad-zegarmistrzowski-rodziny-dabrowskich/>
28. <http://www.retopedia.radom.pl/budynek-kasy-pozyczkowej-przemyslowcow-radomskich/>
29. <http://zabytek.pl>
30. <http://www.muzeum-motoryzacji.com.pl>
31. <http://pl.wikipedia.org/wiki/Otrębusy>
32. <https://www.mrozy.pl/tramwajkonny/>
33. <https://www.mcswelektrownia.pl/index.php/historia-elektrowni.htm>
34. <https://mshm.pl/o-muzeum/mazowieckie-centrum-metalurgiczne/>
35. <http://chlewiska.mtip.pl/>

Wydawca:

Mazowiecka Regionalna Organizacja Turystyczna
ul. Nowy Świat 27/2, 00-029 Warszawa
tel. (+48) 22 877 20 10
modanamazowsze.pl / mazowsze.travel
mrot.pl / dziedzictwomazowska.pl

Opracowanie:

EURO PILOT sp. z o.o.
ul. Konarskiego 3, 01-355 Warszawa
tel. (+48) 22 664 50 91
www.europilot.com.pl

Autorzy: Rafał Modzelewski, Monika Jarosz (rozdziały historyczne)

Konsultanci: Robert Andrzejczyk, Artur Zbiegieni, Mieczysław Żochowski

Koordynator projektu: Dorota Zbińkowska

Współpraca: Adam Jasiński, Iwona Majewska, Renata Konewecka

Redakcja: Małgorzata Olszewska, Dominika Borówka, Magdalena Budkiewicz-Suhecka

Kreacja graficzna i skład: Ewa Chmielewska

Mapy: Ewa Czajkowska, Robert Wojniak

Rysunki: Wlada Kryvohubenko

ISBN: 978-83-8218-191-3

Zdjęcia:

Euro Pilot Sp. z o.o.; archiwa administratorów obiektów;
Zdjęcie Warszawskich Filtrów, fot. M. Smółka, przekazane przez MPWiK;
Zdjęcie Narodowego Centrum Badań Jądrowych przekazane przez NCBJ;
Zdjęcie Rafinerii w Płocku przekazane przez PKN ORLEN S.A.,
Zdjęcia tramwaju z koniem przekazane przez GOSiR Mrozy,
Zdjęcia komina Elektrociepłowni Pruszków II przekazane przez Wirtualne Muzeum Ożarów Mazowiecki.

Zdjęcia archiwalne:

Zbiory Biblioteki Narodowej udostępniane za pośrednictwem portalu Polona, domena publiczna,
Narodowe Archiwum Cyfrowe udostępniane za pośrednictwem bazy online, domena publiczna.

*Ten przewodnik wyprodukowano na papierze Nautilus SuperWhite, pochodzącym w 100%
z recyklingu, z certyfikatem FSC Recycled oraz EU Ecolabel.*



Rafał Modzelewski – autor i współautor przewodników, map turystycznych i turystycznych aplikacji mobilnych z terenu Mazowsza, wiceprezes PTTK O/”Mazowsze”, przewodniczący Warszawskiej Grupy Znakarskiej, twórca i znakarz wielu mazowieckich szlaków znakowanych: pieszych, jeździeckich i kolarskich (w tym „VeloMazovia”), instruktor krajoznawstwa regionu PTTK, instruktor ochrony przyrody PTTK, przodownik turystyki pieszej i kolarskiej PTTK.



Monika Jarosz – absolwentka Wydziału Historii Uniwersytetu Adama Mickiewicza w Poznaniu. Dziennikarka. Pracowała m.in. w Polskiej Agencji Prasowej i TVN. Autorka wielu publikacji historycznych, m.in. o firmie Wedel „Od cukierni do fabryki, czyli historia firmy E. Wedel”, Torze Służewiec „Historia Toru Służewiec”, czy o warszawskich zakładach Schicht-Lever/Pollena-Uroda „Historia, która trwa”.

autorzy

główni konsultanci



Artur Zbiegieni – magister inżynier architekt absolwent Politechniki Śląskiej w Gliwicach, studia podyplomowe na Politechnice Wrocławskiej z Archeologii Przemysłowej. Projektuje na rzecz ochrony zabytków od ponad 40 lat. W ODZ prowadził Pracownię Zabytków Techniki. Pełnił funkcję z-cy Stołecznego Konserwatora Zabytków przez 9 lat. Prowadził wykłady z Archeologii Przemysłowej na UKSW. Jako z-ca dyr. w Łazienkach Królewskich animował, nadzorował projekty konserwacji zabytków. Będąc z-cą dyr. Muzeum Warszawy zrealizował projekt rewitalizacji 11 kamienic, siedziby muzeum. Jest rzeczoznawcą MKiDN ds. rewitalizacji zabytków i zabytków techniki.



Mieczysław Żochowski – historyk, dr nauk humanistycznych, Członek Honorowy PTTK, honorowy przodownik turystyki pieszej i górskiej, zasłużony instruktor krajoznawstwa PTTK. Przez szereg lat współpracownik i wykładowca na Wydziale Turystyki, Hotelarstwa i Promocji Środowiska Akademii Humanistycznej im. A. Gieysztora w Pułtusku. Autor i współautor kilku monografii i szeregu artykułów, w szczególności na temat historii i walorów krajoznawczych Mazowsza. Współautor Kanonu Krajoznawczego Województwa Mazowieckiego (2018).