INDUSTRIALNE MAZOWSZE

PRZEWODNIK **TURYSTYCZNY**

Mazowsze przemysłowców i wynalazców

MAZOWIECKA REGIONALNA ORGANIZACJA TURYSTYCZNA

Mazowsze. serce Polski

SPIS TREŚCI

HENRYK ŁUBIEŃSKI 12
BŁAŻEJ HABERBUSCH, KONSTANTY SCHIELE i JAN HENRYK KLAWE 16
WILLIAM LINDLEY 20
LEOPOLD STANISŁAW KRONENBERG 24
EMIL WEDEL 28
STANISŁAW LILPOP 32
ANDRZEJ ARTUR ZAMOYSKI i MAURYCY FAJANS 36
KAROL TEODOR HIELLE i AUGUST DIETRICH 40
JULIAN JÓZEF RÓŻYCKI 44
LUDWIK NORBLIN 48

WIELKIE WYNALAZKI – SILNIKI PAROWE W PAROWCACH 52
WIELKIE WYNALAZKI – APARAT 54
WIELKIE WYNALAZKI – PAROWÓZ 56
WIELKIE WYNALAZKI – AEROSKOP 58
WIELKIE WYNALAZKI – SAMOLOTY 60
WIELKIE WYNALAZKI – POBÓR I UZDATNIANIE WODY W WARSZAWIE 62

FRANCISZEK KSAWERY DRUCKI-LUBECKI 64
FILIP HENRI DE GIRARD 66
BRACIA EVANS 68
PIOTR ANTONI STEINKELLER 70
STANISŁAW WYSOCKI 72
JAN GOTTFRIED TEMLER i LUDWIK SZWEDE 74
LUDWIK SPIESS 76
WILHELM RAU 78
JÓZEF FRANASZEK 80
KAZIMIERZ OŁDAKOWSKI 82

Objaśnienia znaków

miejsca warte odwiedzenia

ciekawostki

INDUSTRIALNE MAZOWSZE

MAZOWSZE PRZEMYSŁOWCÓW I WYNALAZCÓW

Szanowni Państwo,

Rewolucja przemysłowa przypadła na czas bardzo trudny dla naszego kraju. Choć postać Napoleona rozbudziła w Polakach wielkie nadzieje, to upadek Cesarza i postanowienia kongresu wiedeńskiego na długo zamknęły drogę do wybicia się na niepodległość. Mimo dramatycznej sytuacji Polacy zabiegali o rozwój, sięgali po zdobycze nowoodkrytych technologii i budowali gospodarczy potencjał naszego kraju. Dzięki takiej postawie, nawet pod jarzmem zaborcy, Polska mogła przetrwać. Współcześnie województwo mazowieckie jest siedzibą blisko 30 polskich firm rodzinnych z rocznymi dochodami powyżej 100 mln zł każda! Taka skala onieśmiela i zachwyca, a nade wszystko rozpala wyobraźnię. Ów trend zapoczątkował nie kto inny, jak fabrykanci i wytwórcy epoki industrialnej. Dzięki kapitałowi początkowemu, towarzystwom kredytowym, zdolności zjednywania sobie inwestorów i przekonywania do swojej wizji tworzyli imperia, przekazywane następnym pokoleniom. Przemysłowcy i wynalazcy to także bohaterowie tamtych czasów. Kim byli, z jakimi przeciwnościami się mierzyli i jak wpłynęli na losy Polski i Mazowsza? Tego dowiedzą się Państwo z naszego nowego przewodnika, który prócz losów tych niezwykłych ludzi, prowadzi również do miejsc z nimi związanych.

Serdecznie zapraszam

Adam Struzik

Marszałek Województwa Mazowieckiego

Szanowni Podróżnicy,

Dzięki rewitalizacji i nowym funkcjom użytkowym ślady mazowieckiego dziedzictwa przemysłowego stają się coraz bardziej dostępne. Przykładów jest wiele, choćby warszawska Fabryka Norblina, Elektrownia w Radomiu, Brofaktura w Siedlcach czy Cukrownia w Sokołowie. Industrialne zabytki Mazowsza pięknieją i „jest o nich głośno". Każde z tych fascynujących miejsc ma swoją historię – o ludziach, którzy tam pracowali, o wytwarzanych produktach i … o założycielach. Fabrykanci – wizjonerzy, ryzykanci, a przede wszystkim ludzie czynu. Ci, którym dopisało szczęście, wstąpili w szeregi burżuazji przemysłowej. Byli też tacy, od których los się odwrócił lub ściągnęli na siebie gniew zaborcy. Jednak, gdyby nie wszyscy oni, nie byłoby Mazowsza i Polski, jaką znamy dziś. Warto pamiętać o tych niezwykłych ludziach, a z naszym przewodnikiem także odkrywać wyjątkowe miejsca z nimi związane. Czytajcie, zwiedzajcie, cieszcie się naszym pięknym województwem i jego dziedzictwem!

Życzę niezapomnianych wycieczek

Izabela Stelmańska

Prezes Zarządu Mazowieckiej Regionalnej Organizacji Turystycznej

Drodzy Czytelnicy,

Francuskiemu pisarzowi, Jules'owi de Goncourt, któremu dane było obserwować niezwykłe zmiany spowodowane rewolucją przemysłową, przypisuje się słowa: „[…] historia jest powieścią, która się zdarzyła". Zachęcam do czytania nowego przewodnika industrialnego po Mazowszu jak fascynującej powieści przygodowej. I to powieści z bohaterami, których ślady są wciąż żywe. Nasz nowy przewodnik to kontynuacja i rozwinięcie pierwszego Przewodnika Industrialne Mazowsze, który został przyjęty z wielką sympatią i ciekawością. Owa ciekawość sprawiła, że część z miłośników tematycznych podróży, zaczęła dopytywać o losy wizjonerów – fabrykantów i wynalazców, którzy „stoją za" przemysłowym dziedzictwem województwa mazowieckiego. Oto historia bohaterów z krwi i kości, którzy budowali w trudnych czasach nowoczesny przemysł. Co ciekawe, nie wszyscy urodzili się na ziemiach polskich, ale wielu z nich po prostu wybrała bycie Polakami. To postaci barwne, charyzmatyczne, odważne, choć niekiedy tragiczne. Zapraszamy do lektury i podróży śladami mazowieckich przemysłowców!

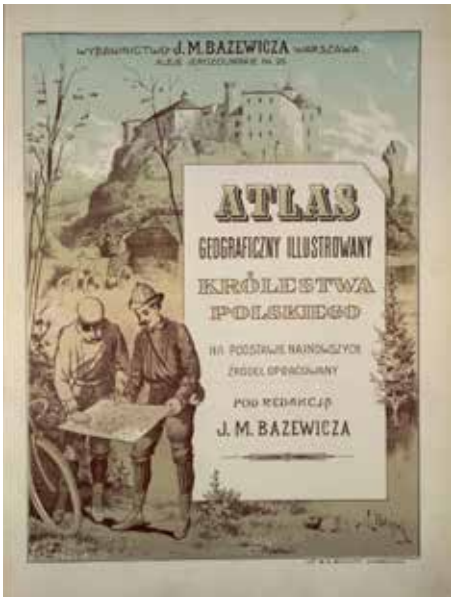
Zapraszam

Dorota Zbińkowska

Dyrektor Mazowieckiej Regionalnej Organizacji Turystycznej

Śladami mazowieckich wizjonerów

Przewodnik ukazujący losy najwybitniejszych przemysłowców związanych z obszarem współczesnego zasięgu województwa mazowieckiego stanowi kontynuację Przewodnika Industrialne Mazowsze. Jest zarazem jego uzupełnieniem i rozwinięciem. Jednocześnie stwarza sposobność do zagłębienie się w dzieje fabrykanckich rodów na tle burzliwej historii Polski wieku XIX oraz początków XX. Nie bez znaczenia pozostają tło polityczne, sytuacja w Europie, skutki wojen napoleońskich, postanowienia Kongresu Wiedeńskiego, a nawet rola Wielkiej Brytanii – państwa wyspiarskiego, które jednak nieprzerwanie wpływało na układ sił na kontynencie, starając zapewnić sobie supremację w pozostałej części świata i koloniach. Przemysł w Polsce pod rozbiorami to rozkwitał, to przygasał. Skutki retorsji, które spadały na Polaków w konsekwencji zrywów niepodległościowych, często sprawiały, że kolejne przedsiębiorstwa podupadały, a majątki obracały się w perzynę. Jednak rynek „nie znosi próżni". W miejscu zamkniętej fabryki wznoszono kolejną, kto inny zdobywał monopol, a o skonfiskowany majątek ubiegali się nowi kupcy i wizjonerzy. To wszystko działo się na tle społeczeństwa nader multikulturowego. Dla poparcia tego stwierdzenia warto przytoczyć rosyjski spis powszechny z 1897 roku. Ludność ówczesnego Królestwa Polskiego stanowili w zaledwie 72% Polacy. Obok nich żyli i pracowali Żydzi, Niemcy, Ukraińcy i Rosjanie. Podobnie rzecz się miała z wyznaniem, choć w tym przypadku należy odnotować, że udział protestantów sukcesywnie i wyraźnie rósł na przestrzeni wieku XIX. Polskę pod zaborami charakteryzowała wielka

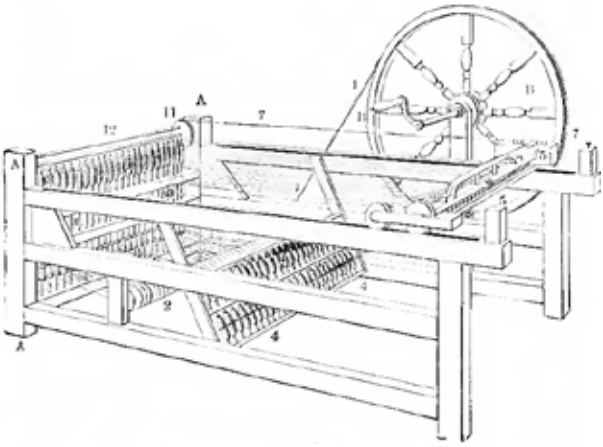


Atlas Królestwa Polskiego, 1907 rok, wybitne dzieło krajoznawcze. obecnie „biały kruk", zbiory Polona

wola wybicia się na niepodległość. Wśród licznych poglądów na odzyskanie państwowości wyraźnie zaznaczały się dwa spolaryzowane koncepty. Jeden zakładał osiągnięcie pewnej stabilizacji gospodarczo-politycznej, wzmocnienie, a poprzez to zdobycie „lepszej pozycji" do ewentualnych „renegocjacji" sytuacji polskiej. Drugi odrzucał zgodę na funkcjonowanie pod jarzmem zaborców i drogę do wyzwolenia wytyczał ścieżką waleczną i patriotyczną. Dziś, spoglądając wstecz, mając świadomość przeciwności i cierpień, których doznał naród polski, rozumiemy, że nie doświadczyliśmy takich warunków dla rozwoju przemysłu, jak miało to miejsce choćby w Anglii czy Francji. A jednak nawet pozbawieni państwowości i niezależności byliśmy w stanie budować nowoczesny przemysł i rozwijać naukę. O wizjonerach, ryzykantach i wynalazcach, także obcokrajowcach, którzy z czasem zasymilowali się, jest ten przewodnik.

Rewolucja przemysłowa na ziemiach polskich

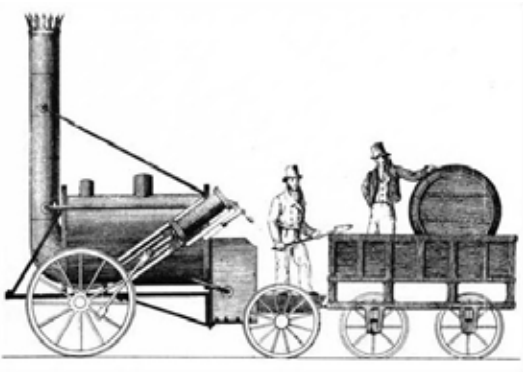
Industrializacja na ziemiach Polskich nie jest tożsama z rewolucją przemysłową, która objęła w pierwszej kolejności kraje Europy Zachodniej z Anglią na czele. Proces przejścia od gospodarki opartej na rolnictwie i wytwórstwie rzemieślniczo-manufakturowym do produkcji maszynowej rozpoczął się w Wielkiej Brytanii jeszcze w wieku XVII. Zaczątkiem i przyczyną tej wiekopomnej zmiany był kryzys energetyczny (brak drewna opałowego i węgla), którego doświadczono na wyspach jeszcze w XVI wieku. Polska natenczas nie doznała podobnych niedoborów. W wieku XVIII zaś, kiedy w Anglii padały kolejne rewolucyjne odkrycia[1] , Rzeczpospolita stanęła w obliczu katastrofalnego osłabienia, którego dramatycznym finałem stały się kolejne rozbiory Polski od 1772 po 1795 rok. Kiedy Polacy zabiegali o odzyskanie niepodległości, upatrując szansy na przywrócenie państwa u boku Napoleona, na zachodzie Europy rozwijano na niespotykaną dotąd skalę włókiennictwo i metalurgię. Po węglu brunatnym i kamiennym zaczęto stosować do wytopu surówki wysokokaloryczny koks. Kopalnie „pracowały pełną parą" wspierane teraz przez „nowoczesne" maszyny. Obok hutnictwa i górnictwa rozwijał się transport.



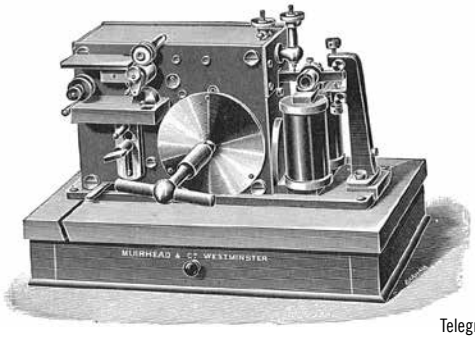
„Przędząca Jenny" („Spinning Jenny")

1 W roku 1733 John Kay wynalazł maszynę tkacką „Latające czółenko mechaniczne" („Flying Shuttle"), w 1764 James Hargreaves uruchomił „Przędzącą Jenny" („Spinning Jenny"), a rok wcześniej James Watt znacząco ulepszył silnik parowy Thomasa Newcomena z roku 1712.

Budowano drogi, mosty, kanały. W ślad za wielkimi żaglowcami, z portów Europy zaczęły wypływać statki parowe. Zawrotnie rosnąca ilość towarów w obrocie światowym zmusiła do rozwoju kolejnego środka transportu – kolei. W roku 1804 na tory wyjechała lokomotywa Richarda Trevithicka. Kiedy na Polaków spadały kolejne złe wieści o postanowieniach Kongresu Wiedeńskiego (1814–1815), w Anglii powstawały plany przebiegu kolei żelaznej. Linia towarowa połączyła miejscowości Stockton i Darlington już w 1825 roku, a 1832 roku, kiedy po upadku powstania listopadowego autonomia Królestwa Kongresowego została ograniczona do wymiaru iluzorycznego, kolej osobowa połączyła Liverpool z Manchesterem. Początki II połowy XIX wieku na świecie to m.in. przekop kanału Sueskiego (1859–1869), upowszechnienie się odkrycia Samuela Morse'a (telegraf elektromagnetyczny), wynalezienie telefonu w 1876, a trzy lata potem żarówki. Dla Królestwa Polskiego (Kongresowego) II połowa XIX wieku to chwilowa odwilż posewastopolska, która nastąpiła po klęsce wojsk rosyjskich w wojnie krymskiej, a niedługo potem kary, które spadły na Polaków ze zwielokrotnioną siłą - po upadku powstania styczniowego. Choć ten najdłuższy i największy zryw narodowy zyskał poparcie i zrozumienie opinii publicznej w wielu krajach świata, to represje, które nastąpiły po jesieni 1864 roku, były dramatyczne. W ramach kary Rosja Carska zniosła Radę Stanu i Radę Administracyjną, obniżyła rangę urzędu namiestnika, miastom, które poparły powstanie, odebrała prawa miejskie, spychając je w niebyt. Z czasem Królestwo Polskie zaczęto nazywać nawet Krajem Nadwiślańskim, co świadczyło o stopniu podporządkowania administracji rosyjskiej i marginalizacji na arenie politycznej.



Parowóz „Rocket"



Telegraf

Ważna jest świadomość ów dramatycznych wydarzeń militarno-politycznych, które targały pozbawioną państwowości Polską, aby w dwójnasób docenić wysiłki ludzi, którzy – mimo okoliczności - zabiegali o budowanie, tworzenie i trwanie. Bardziej niż w Europie Zachodniej, na Ziemiach Polskich sytuacja fabrykantów, nawet tych, którzy weszli do grona tzw. burżuazji

przemysłowej, była krucha. Warto przytoczyć choćby przykład przemysłowców angielskich, działających prężnie w Królestwie Polskim, których sytuacja polityczna uległa istotnemu pogorszeniu po klęsce Rosji w wojnie krymskiej, w której Wielka Brytania była sprzymierzona z Imperium Osmańskim. Ów kontekst polityczny nie ominął Braci Evansów, ostatecznie „wykupionych" przez Lilpop'a i Rau'a. Gniew Rosji Carskiej dosięgnął m.in. wpływową postać na polskiej scenie przemysłowo-transportowej, hrabiego Andrzeja Artura Zamoyskiego, twórcę „Spółki Żeglugi Parowej na Rzekach Spławnych Królestwa hrabia Zamoyski et Compania". W 1863 roku, po zamachu na Fiodora Berga (ładunki wybuchowe zrzucono na karocę namiestnika z poddasza Pałacu Zamoyskich), hrabia został wydalony i pozbawiony majątku. Co ciekawe, skonfiskowana flota stała się zaczątkiem imperium transportowego Maurycego Fajansa.

William Bell Scott, „Stal i Węgiel" 1855 r.

Cudzoziemcy mile widziani

Należy podkreślić, że przez cały wiek XIX Polacy dostrzegali potrzebę tworzenia przemysłu i doceniali możliwości rozwoju gospodarczego, które zapewniała nowoczesna mechanizacja. Dla rosyjskiego zaborcy industrializacja Ziem Polskich była zarówno korzystna, jak i niebezpieczna – z uwagi na możliwość zbytniego uniezależnienia się Polaków. Jak zwraca uwagę Jerzy Topolski w „Historii Polski" (Wydawnictwo Poznańskie, 2015) niezwykle ważną rolę dla gospodarki Kongresówki odegrał książę Franciszek Ksawery Drucki-Lubecki. Już w pierwszych latach istnienia Królestwa Polskiego rząd starał się sprowadzać z zaboru pruskiego wysoko wykwalifikowanych robotników (otrzymywali zachęty m.in. w postaci gruntów i ulg podatkowych). Jednak to dzięki zabiegom księcia Kongresówka zdobyła korzystną taryfę celną w handlu z Rosją. Cło od towarów wytworzonych w polskich fabrykach wynosiło zaledwie 3%, a tranzyt przez Rosję do Chin był wolny od opłat. W tym samym czasie dobra z Prus i Austrii zostały obarczone cłem w wysokości 40% i więcej! Natenczas rynki wschodu otworzyły się dla Królestwa Kongresowego. Ważnym ośrodkiem produkcji była Warszawa. Powstawały tu coraz to większe zakłady włókiennicze, metalowe i chemiczne. Z uwagi na rangę miasta było też wiele zakładów dostarczających artykuły luksusowe (galanteria,

Aleksander Gierymski, Piaskarze 1887 r., zbiory Muzeum Narodowego w Warszawie

biżuteria, srebra stołowe, itp.). Drucki-Lubecki, zarazem minister skarbu oraz zarządca górnictwa i hutnictwa, był twórcą perspektywicznego planu rozwoju przemysłu ciężkiego. Z jego inspiracji powstało Towarzystwo Kredytowe Ziemskie (1825) i Bank Polski (1828). Od 1830 roku po rok 1860 Warszawa zwiększyła liczbę mieszkańców o blisko 100 tys. Około 1870 roku gospodarka Kongresówki silnie przyspieszyła. Przytoczmy dane zebrane przez Jerzego Topolskiego. Otóż, jeśli przyjąć za produkcję bazową (rolnictwo i przemysł) jej poziom z przełomu wieków XVIII i XIX, to w 1870 roku produkcja rolna wzrosła o 57%, a przemysł o 100%, zaś w 1913 roku odpowiednio o 270% i 1900%!!! Tak, przemysł zwiększył się nieomal 20-krotnie. Trwały rozwój linii kolejowej, pożyczki, gwarancje i przywileje gospodarcze skłaniały do osiedlania się niemieckiej, angielskiej, a nawet francuskiej klasy średniej, której przedstawiciele odebrali dobre wykształcenie, posiadali wiedzę inżynierską i aspiracje, lecz brakowało im np. dostatecznego kapitału początkowego. Trzeba również wspomnieć, że w Królestwie Polskim nie istniała ochrona pracy. Robotnik pracował 16 godzin dziennie, a obok kobiet i mężczyzna pracowały również małe dzieci. Takie okoliczności, choć brutalne, również sprzyjały ówczesnym fabrykantom. Obok księcia Druckiego-Lubeckiego postacią, która niezwykle wiele zdziałała dla sytuacji gospodarczo-edukacyjnej Polski pod zaborami, był Stanisław Staszic. Członek Izby Edukacyjnej Księstwa Warszawskiego (1808 r.), minister, a potem radca stanu Księstwa Warszawskiego, ostatecznie minister Królestwa Polskiego. Z perspektywy historii nazwiemy go wielkim reformatorem i prekursorem spółdzielczości, którą wprowadzał w ramach Towarzystwa Rolniczego Hrubieszowskiego. Był także prezesem Towarzystwa Przyjaciół Nauk oraz członkiem Izby Edukacyjnej. Prócz zakładania uczelni wyższych zapisał się także jako wybitny znawca geologii. Pokłosiem tej wiedzy był przygotowany przez Staszica plan rozbudowy

Staropolskiego Okręgu Przemysłowego, wznowienie wydobycia węgla w Dąbrowie Górniczej oraz uruchomienie pierwszych w Królestwie Polskim hut cynku (huty nazwie „Konstanty").

Oblicze fabrykanta

W II połowie XIX wieku zaszły istotne zmiany w rolnictwie, które w kolejnych latach przyczyniły się do zasilenia rzesz taniej siły roboczej. W roku 1861 car Aleksander II zniósł pańszczyznę wprowadzając w zamian okup pańszczyźniany, a potem oczynszowanie. Rząd Narodowy, dla przyciągnięcia chłopów do powstania styczniowego, obiecał uwłaszczenie chłopów w Królestwie Polskim. Ostatecznie, po upadku powstania, w 1864 roku car zniósł okup pańszczyźniany i czynsz dzierżawny na rzecz właściciela gruntu. Wprowadził natychmiastowe uwłaszczenie chłopów i jednolity podatek gruntowy, z którego m.in. wypłacano odszkodowania pieniężne dla byłych właścicieli (szlachta i kler). Jak zauważa Elżbieta Kaczyńska („Dzieje robotników przemysłowych w Polsce pod zaborami", 1970), część szlachty „przejadła" wypłacone odszkodowania i popadła w zubożenie, zasilając najczęściej klasę urzędniczą. Jednak wielu właścicieli folwarków zainwestowało zdobyte środki, zmodernizowało produkcję rolną i nie tylko pomnożyło kapitał ziemiański, ale także uzbierało istotne kwoty, pozwalające rozwinąć biznes w przemyśle. Inwestowali oni głównie w cukrownictwo, ale także włókiennictwo i przemysł ciężki. Równolegle do tych zjawisk zachodziły zmiany w rzemiośle, które nie mogło konkurować z produkcją maszynową i masową. E. Kaczyńska szacuje, że w latach 1866–1897 z niedużych warsztatów do przemysłu przeszło 34 tys. rzemieślników. Pod koniec XIX wieku rozwój przemysłu był na tyle intensywny, a potrzeby związane z siłą roboczą tak duże, że fabrykanci byli zmuszeni do

Szpularki i szpularze, Żyrardów XIX wiek

podjęcia nowych kroków w celu drenażu wsi z potencjalnych pracowników. To właśnie dało asumpt do tworzenia osiedli robotniczych, ochronek czy przyzakładowych szpitali. Konieczność „przywiązania" robotników do fabryki wywierała na burżuazji przemysłowej presję zapewnienia godnych warunków życia. Oczywiście nie należy rozpatrywać tych działań w kategoriach hipokryzji czy wyrachowania. Budowanie osiedli robotniczych i zapewnianie podstawowych potrzeb klasie robotniczej istotnie podnosiło jej poziom życia. Z czasem również dochodziły do głosu idee pozytywistycznej pracy u podstaw i apele elit intelektualnych o polepszanie życia pracowników fizycznych. Powoli koncepcja opieki zdrowotnej i elementarnej nauki zaczynała docierać do wyższych klas społecznych.

Style i obyczaje z przemysłem w tle

Przyglądając się losom mazowieckich fabrykantów warto spróbować wyobrazić sobie zmiany kulturowo-obyczajowe, które zachodziły w tle rewolucji przemysłowej. Najbardziej oczywiste to intensywna urbanizacja, wynikająca z masowej migracji ze wsi do miast, a w konsekwencji nowa klasa robotnicza. Choć niedostatecznie wynagradzana, generowała ona popyt na towary masowe, często takie, które w przededniu industrializacji stanowiły atrybuty klasy wyższej. Nagle, dzięki produkcji masowej, ludzie - dotąd wyraźnie odróżniający się strojem od swoich pracodawców – mogli, w krótkich chwilach wolnego, sięgnąć po elementy stroju „zarezerwowane" dla klasy wyższej – rękawiczki, eleganckie buty, melonik czy parasolkę. Był to zapewne szok dla szlachty, ludzi „dobrze urodzonych". Szczególnie przedstawicielki klasy wyższej musiały doznać niejakiego szoku kulturowego i poczytywać okoliczności za „zmiany". Styl empire, z początku XIX wieku, rozpromowany postacią Napoleona, przygasł wraz z końcem I Cesarstwa. Lukę po nim wypełnił styl ukształtowany pod wpływem industrializacji właśnie, eklektyczny i miejski, z wątkami historyzmu, naśladującego najlepsze cechy stylów minionych. W architekturze często pojawiał się neogotyk, neorenesans czy neobarok. Do konstrukcji budowli zaczęto używać stali, włączano śmiało wielkopowierzchniowe elementy szklane, a wkrótce także żelbet. W budownictwie pojawiły się tzw. elementy stypizowane, które pozwalały na szybkie wznoszenie wysokich budynków. Kolejne kamienie milowe w architekturze to pierwszy

UBIÓR Z I POŁOWY XIX W.

gmach z metalu i szkła (Crystal Palace, 1851 r.), zastosowanie dźwigu osobowego (1852 r.), powstanie windy elektrycznej (1880 r.), budowa Wieży Eiffel'a (1889 r.). Przełom XIX i XX wieku rozświetliły już nie lampy gazowe, a żarówki, które niebawem montowano w pierwszych drapaczach chmur. Sam fin de siècle odznaczał się pełną bogactwa i fantazji ornamentyką secesyjną. Także wille i kamienice polskich fabrykantów zyskały secesyjne dekoracje w postaci bogatych sztukaterii (liście, owoce, kwiaty, wstęgi). Kolejnym, wszechobecnym i silnie odznaczającym się w przestrzeni miast stylem był art deco. To styl międzywojnia i II Rzeczypospolitej, który zachował się w tak pięknych gmachach, jak Gmach Urzędu Telekomunikacyjnego i Telegraficznego, Hotel Warszawa czy Kamienica Horowitzów w Warszawie. Aby wczuć się w nastroje i estetykę tamtej epoki warto sięgnąć po ówczesne produkcje kinematografii – Metropolis (Niemcy, 1926 r.), Aelita (ZSRR, 1924 r.) czy ABC Miłości (Polska, 1935 r.).

Za sprawą industrializacji na ziemiach polskich, w szczególności terenach obecnego Mazowsza, zaszły zmiany fundamentalne i dotykające wszystkich dziedzin życia.

Zapraszamy do poznania historii najwybitniejszych przedstawicieli dawnego, polskiego przemysłu, bez których nie byłby współczesnej Polski.

UBIÓR Z II POŁOWY XIX W.

UBIÓR Z POCZĄTKÓW XX W.

HENRYK ŁUBIEŃSKI
ŻYRARDÓW I DROGA ŻELAZNA WARSZAWSKO-WIEDEŃSKA

Feliks Łubieński (1758–1848)

Henryk Łubieński (1793–1883)

Wśród przedstawicieli rodziny **Łubieńskich** znalazło się wiele sławnych osobistości – ziemian, handlowców, duchownych, prawników oraz bankierów. Opowieść o tej wpływowej rodzinie rozpoczniemy od **Feliksa Łubieńskiego**, który był ministrem sprawiedliwości w czasach Księstwa Warszawskiego. To on wybrał Żyrardów na główną siedzibę rodu. Za zgodą króla pruskiego zamienił się dobrami ziemskimi z urzędnikiem pruskim i tak wszedł w posiadanie dóbr guzowskich, w skład których wchodził Guzów, miasto Wiskitki i 11 wsi, w tym Ruda Guzowska – czyli tereny obecnego Żyrardowa. Z żoną, Teklą z Bielińskich, mieli 10 dzieci, z których najbardziej znany jest **Henryk Łubieński**.

Na stałe zapisał się na kartach historii polskiej gospodarki jako współzałożyciel wielu zakładów przemysłowych i przedsiębiorstw prywatnych. Po ukończeniu studiów prawniczych w Warszawie i Paryżu został radcą stanu i posłem na sejm Królestwa Polskiego. Przyczynił się do rozwoju przemysłu polskiego, m.in. żelaznego, tkackiego i cukrowniczego.

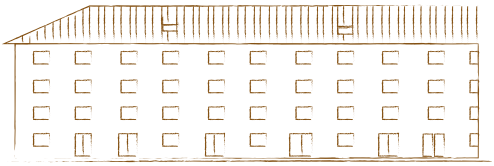
Hrabia Henryk Łubieński w historii zapisał się przede wszystkim jako założyciel Żyrardowa. To z jego inicjatywy została zbudowania Fabryka Przędzalni Lnu w Żyrardowie. Na cel ten przekazał ziemię oraz materiały do budowy pierwszych domów i budynków fabrycznych. Ze swoich planów budowy fabryki nie zrezygnował nawet pomimo trudnej sytuacji politycznej i gospodarczej po wybuchu powstania listopadowego.

roślina lnu

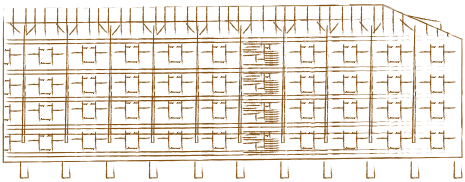
Hrabia Henryk Łubieński był jednym z inicjatorów powstania Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej i to właśnie dzięki niemu Żyrardów posiada połączenie kolejowe. Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska była pierwszą linią kolejową w Królestwie Polskim i jedną z najdłuższych w ówczesnej Europie. Początkowo planowano zastosować trakcję konną, ostatecznie jednak zdecydowano się na nowatorskie rozwiązanie – trakcję parową. 14 czerwca 1845 roku został otwarty pierwszy odcinek kolei – od Warszawy do Grodziska.

Parowóz firmy Borsing kursujący po Drodze Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej

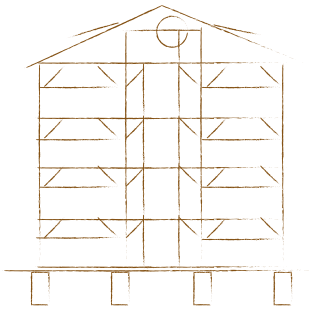
WIDOK Z BOKU



PRZECIĘCIE PODŁUŻNE



PRZECIĘCIE POPRZECZNE



Młyn parowy na Solcu – pierwszy w Królestwie Polskim

1829 Henryk Łubieński został pierwszym dyrektorem Banku Polskiego, a następnie, w latach 1832–1842, wiceprezesem tej instytucji. Pozwoliło mu to na realizację wielu przedsięwzięć biznesowych, w tym budowę pierwszej nowoczesnej Fabryki Przędzalni Lnu w rodzinnym majątku i tym samym budowę Żyrardowa.

1830 Wspólnie z bratem Tomaszem otworzył dom handlowy Bracia Łubieńscy i Spółka, który rozwinął działalność w czasie powstania listopadowego, sprowadzając z zagranicy materiały wojenne i ekwipunek żołnierski. W tym okresie założył również fabryki prochu i saletry.

Pałac Łubieńskich, ryc. Polona

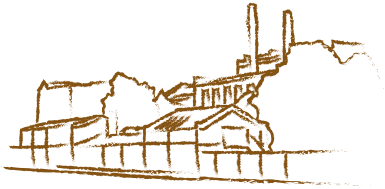
1834 Z inicjatywy Henryka Łubieńskiego powstała Huta w Dąbrowie Górniczej. Był to największy zakład metalurgiczny w Rosji i pierwsza huta na terenie Królestwa Polskiego, która stosowała koks w procesie produkcji surówki, co stanowiło przełom w ówczesnej technologii.

1835 Henryk Łubieński i przemysłowiec Piotr Steinkeller jako pierwsi powzięli zamiar budowy Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, łączącej Warszawę i inne miasta Królestwa Kongresowego z Zagłębiem Dąbrowskim.

1838 Z inicjatywy Łubieńskiego i Steinkellera utworzono Towarzystwo Akcyjne Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej z początkowym zamiarem wprowadzenia trakcji konnej.

1842 Henryk Łubieński, wiceprezes oraz Józef Gabriel Lubowidzki, prezes Banku Polskiego zostali aresztowani. Zarzucono im finansowanie prywatnych inwestycji z środków publicznych. Ostatecznie wyrok zapadł 1848 roku. Łubieńskiemu zasądzono 8 lat więzienia, jednak ostatecznie został zesłany do Kurska, skąd powrócił w 1854 roku.

Wycieczka śladami Henryka Łubieńskiego zaczyna się w samym sercu Warszawy. Przy ulicy **Krakowskie Przedmieście 26/28** znajduje się piękna, neobarokowa brama najsłynniejszej uczelni stolicy. W roku 1826, kiedy Łubieński kończył studia prawnicze, nosiła nazwę Królewskiego Uniwersytetu Warszawskiego. Przechadzkę kontynuujemy do **Muzeum Etnograficznego** – niedaleko, bo przy **ul. Kredytowej 1**. W pięknej kamienicy projektu Henryka Marconiego i Józefa Góreckiego działało **Towarzystwo Kredytowe Ziemskie**, którego współzałożycielem, obok księcia Druckiego-Lubeckiego, był Łubieński. Już wcześniej piastował prestiżowe funkcje. Zaledwie 3 lata po ukończeniu studiów powierzono mu stanowisko dyrektora, a potem wiceprezesa nowo powołanego **Banku Polskiego**. Gmach banku mieścił się przy **placu Bankowym 1**. Ów klasycystyczny budynek, wzniesiony w latach 1825–1828 według projektu Antonia Corazziego, podziwiać można do dziś. Jedynie w wyobraźni zwiedzimy natomiast dwa inne, wspaniałe obiekty. Pierwszym z nich jest rokokowy **Pałac Łubieńskich**, zajmujący przed laty działkę przy ul. Królewskiej. To tu, w roku1830 bracia Łubieńscy (Henryk i Tomasz) otworzyli dom handlowy. Drugi obiekt, który nie zachował się do czasów współczesnych, to **młyn parowy na Solcu** Towarzystwa Wyrobów Zbożowych. Znajdował się u podnóża Wiślanej Skarpy, w pobliżu wiaduktu prowadzącego do Mostu Poniatowskiego. W 1825 roku ziemianie i przemysłowcy założyli Towarzystwo Wyrobów Zbożowych, w którego władzach znalazł się Henryk Łubieński. Rok później rozpoczęto budowę czteropiętrowego młyna, gigantycznego gmachu, który mimo zmiennych kolei losu i licznych pożarów dotrwał do II wojny światowej.

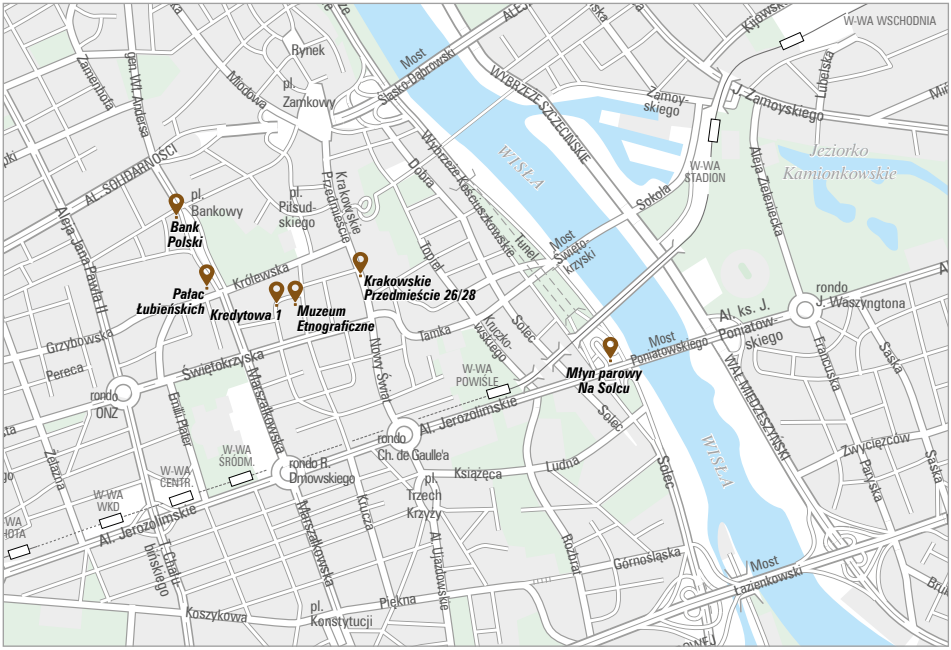


1827

Pierwsza cukrownia w Królestwie Polskim (na terenie ówczesnego zaboru rosyjskiego) powstała w 1827 roku w Częstocicach. Założył ją Henryk Łubieński, uznany za jednego z polskich pionierów w przemyśle cukrowym.

1827

W 1827 roku dobra guzowskie zostały oddane jednemu z synów Feliksa – właśnie Henrykowi Łubieńskiemu. Na zdjęciu Pałac w Guzowie.

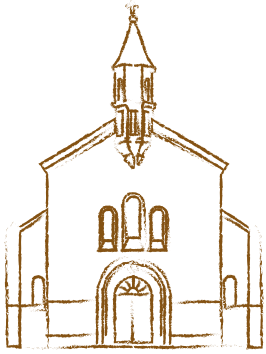


1834

Huta Bankowa została zbudowana we wsi Dąbrowa w latach 1834–1840 przez Bank Polski, od którego pochodzi jej nazwa, fot. z 1935 roku.

1883

Henryk zmarł w Warszawie 11 września 1883 roku jako ostatni z braci Łubieńskich. Pochowany został w Wiskitkach w grobie rodzinnym.

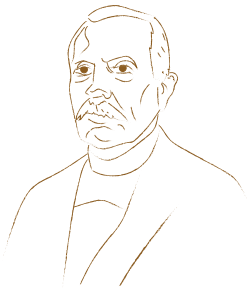


BŁAŻEJ HABERBUSCH, KONSTANTY SCHIELE i JAN HENRYK KLAWE

BROWARY WARSZAWSKIE

Błażej Haberbusch (1806–1878)

Konstanty Edward Schiele (1817–1886)



Henryk Klawe (syn Jana Henryka) (1832–1926)

Założycielami firmy „**Haberbusch i Schiele**" byli **Błażej Haberbusch** i **Konstanty Schiele**. Połączyła ich wspólna praca dla Jana Schöffera, właściciela słynnego niegdyś w Warszawie browaru. W 1846 roku dwaj przyjaciele, wspólnie z Janem Henrykiem Klawem, który sfinansował całe przedsięwzięcie, zakupili browar przy ulicy Krochmalnej i rozpoczęli produkcję piwa bawarskiego.
W pierwszych latach działalności ich browar produkował około 20 tys. wiader piwa rocznie, czyli około 2,5 tys. hektolitrów tego trunku. Firma warzyła piwo wówczas jedynie sezonowo, od późnej jesieni do wiosny.
Z czasem browar „Haberbusch, Schiele i Klawe" stał się rodzinnym biznesem. Wspólników związały w końcu koligacje rodzinne. Haberbusch i Schiele poślubili córki Jana Henryka Klawego. Najpierw w 1847 roku Błażej Haberbusch poślubił Annę Mariannę Klawe, a w 1851 roku Konstanty Schiele ożenił się z jej siostrą – Dorotą Karoliną Klawe. Po pewnym czasie Jan Henryk Klawe ustąpił pola zięciom i w 1865 roku odszedł ze spółki, przeprowadzając się do swojego majątku ziemskiego pod Ożarowem.

- Zjednoczone Browary Warszawskie posiadały własne nieruchomości w Łodzi, Kaliszu i Białymstoku. W zakładach produkowano przeszło 150 000 hektolitrów piwa, co stanowiło prawie 10% produkcji ogólnokrajowej.

- W dwudziestoleciu międzywojennym Zjednoczone Browary Warszawskie posiadały imponujący tabor, w skład którego wchodziło 25 własnych wagonów z chłodniami, 19 samochodów ciężarowych i 100 koni.

archiwum NAC

- Na terenie dawnych Browarów Warszawskich zostały odrestaurowane zabytkowe budynki – Warzelnia, Laboratorium, Willa Fabrykanta oraz 170-letnie piwnice Leżakowni. Historia Browaru Haberbuscha i Schielego zatoczyła koło i dzisiaj w Browarach Warszawskich od 2021 roku warzone są rzemieślnicze piwa.

Zjednoczone Browary Warszawskie po rewitalizacji

1846 Trzej wspólnicy: Błażej Haberbusch, Konstanty Edward Schiele i Henryk Klawe założyli browar.

1898 Kolejne pokolenie przejęło stery w firmie. W 1877 roku Błażej Haberbusch przekazał swoje udziały trzem synom: Henrykowi, Karolowi i Aleksandrowi, a po kilku latach Konstanty Schiele poszedł w ślady wspólnika i również odstąpił swoje udziały synom: Feliksowi, Kazimierzowi Ludwikowi i Karolowi. Nowi prezesi przekształcili browary w towarzystwo akcyjne z kapitałem wynoszącym 1 500 000 rubli. W tym okresie browar prężnie się rozwijał i przeszedł imponującą modernizację.

1907 Firma kupiła browar towarzystwa akcyjnego „W. Kijok". Przed wybuchem I wojny światowej produkcja nie tylko zaspokajała rynek krajowy, ale również skutecznie opanowała rynki rosyjskie.

1921 Doszło do fuzji pięciu browarów warszawskich i tym samym powstania nowego giganta: Zjednoczonych Browarów Warszawskich. Do spółki przystąpiły browary, które obok firmy Haberbusch i Schiele były pionierami wielkiego przemysłu piwowarskiego w Królestwie Polskim.

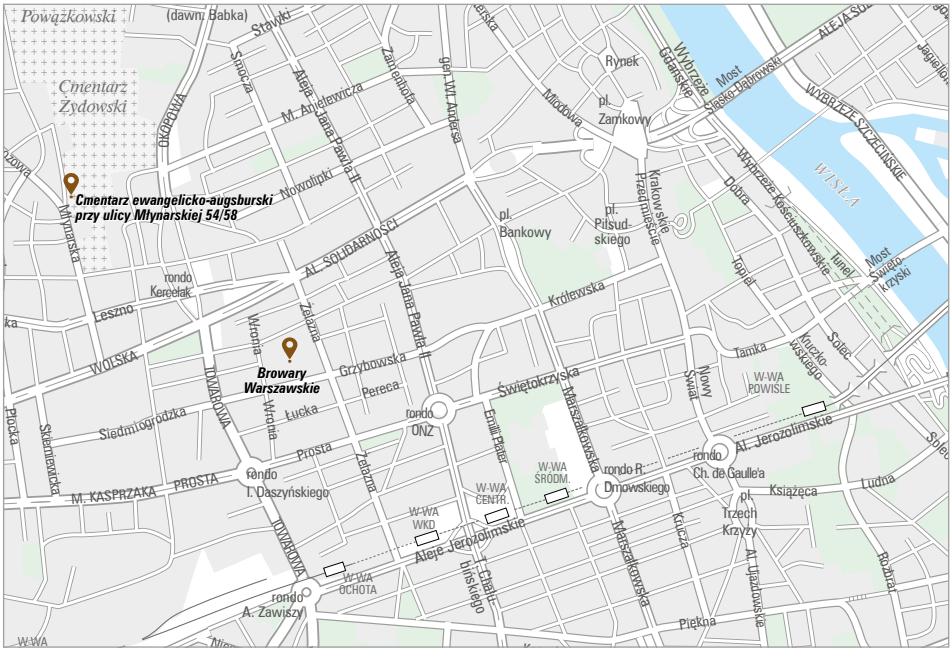
Pocztówka reklamowa, 1929, archiwum Polona

1946 Po zakończeniu II wojny światowej browar został znacjonalizowany, lecz z powodu zniszczeń dopiero w 1954 roku wznowiono produkcję piwa.

1968 Zakład na Woli został połączony z browarami w Wyszkowie, Ciechanowie i Ciechomicach, w wyniku czego powstało jedno przedsiębiorstwo pod nazwą Warszawskie Zakłady Piwowarskie.

1970 Warszawskie Zakłady Piwowarskie rozpoczęły produkcję kultowego piwa „Królewskie".

1972 Z linii produkcyjnej w warszawskim browarze zjechały pierwsze w Polsce butelki coca-coli produkowanej na amerykańskiej licencji.



LATA 20–30. XX W.

Charakterystyczny kształt butelki z dwudziestolecia międzywojennego, gdy producent działał pod nazwą Zjednoczone Browary Warszawskie pod firmą Haberbusch i Schiele.

1932

Zdjęcie archiwalne, Zjednoczone Browary Warszawskie "Haberbusch i Schiele" S.A. w Warszawie. Pożar i akcja ratunkowa w browarze przy ulicy Grzybowskiej 58, arch. NAC

Śladów dawnych wspólników browarników - Haberbuscha, Schiele oraz Klawe – szukać możemy zarówno w Warszawie, jak i okolicach Ożarowa Mazowieckiego. Nieopodal tej drugiej destynacji we **wsi Duchnice** wciąż istnieje majątek, który około 1850 roku nabył Jan Klawe. Co ciekawe dwór po latach zakupił generał Stanisław Kierbedź, zaś zarządcą dóbr do śmierci był Antoni Szymborski, dziadek Wisławy Szymborskiej. W Warszawie, nim skierujemy kroki do tętniącej życiem nowej odsłony Browarów Warszawskich, warto najpierw odwiedzić **cmentarz ewangelicko-augsburski przy ulicy Młynarskiej 54/58**. Tu spoczywają - ku zaskoczeniu – w skromnych mogiłach wszyscy trzej przedsiębiorcy. Jeśli spacer po nekropolii nastroi nas melancholijnie lub kontemplacyjnie, to na pewno wizyta w **Browarach Warszawskich (Grzybowska 60)** przywróci pogodę ducha. Współczesny obraz dawnej fabryki to połączenie nowoczesnego City z zabytkową tkanką urbanistyczną. Znajduje się tu całe mnóstwo modnych restauracji, a tradycje piwowarskie kultywuje browar ulokowany w najniższej części kompleksu, którego ceglane ściany oświetla charakterystyczny neon z syrenką.

Grobowiec
Konstantego Edwarda Schiele

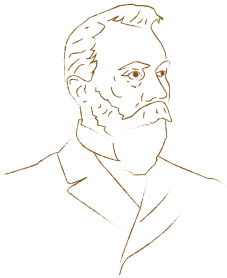
Grobowiec
Błażeja Haberbuscha

1936
Reklama drukowana alkoholi
Haberbusch i Shiele

1939
Barykada pod budynkiem
browaru przy ul. Żelaznej 59,
arch. Warszawski Tygodnik Ilustrowany
"Stolica"

WILLIAM LINDLEY
STACJA POMP I FILTRY WARSZAWSKIE

William Lindley (1808–1900)



William Heerlein Lindley (1853–1917)

Joseph IV Lindley (1859–1906)

William Lindley urodził się w Londynie jako najmłodszy syn Josepha Lindleya, asystenta Królewskiego Astronoma. Talent i długowieczność sprawiły, że stał się jednym z najbardziej znanych projektantów systemów wodno-kanalizacyjnych w Europie drugiej połowy XIX w. Drzwi do kariery otworzyła mu rozpoczęta w 1827 roku praktyka u Francisa Gilesa. Pracował m.in. przy pomiarach rzeki Mersey, oraz kolei w Newcastle i Southampton. Przełomowym zleceniem okazała się realizacja kolei na trasie Hamburg-Bergedorf, w następstwie której otrzymał nominację na głównego inżyniera Hamburga. Cieszył się wielkim uznaniem, a po latach pracy zawodowej włączył do inżynierskiego warsztatu trzech synów – **William'a Heerlein'a**, **Joseph'a** oraz **Robert'a Searles'a** (jedyny nieutalentowany z potomków). W trakcie trwającej ponad 60 lat kariery William senior projektował, nadzorował i doradzał w zakresie budowy infrastruktury w 28 miastach Europy. Także Rosja Carska doceniła jego kunszt, powierzając budowy w wielu ważnych ośrodkach, w tym w Warszawie.

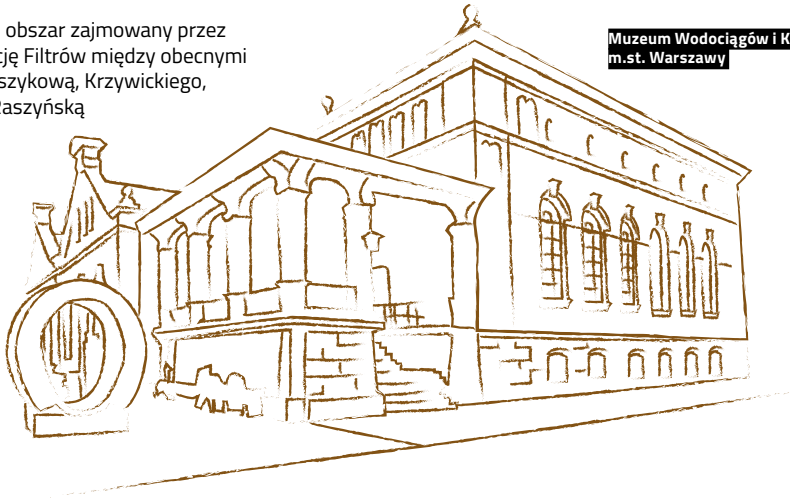
1876 Prezydent Warszawy i rosyjski namiestnik, Sokrates Starynkiewicz, zlecił zaprojektowanie kanalizacji i filtrów. Wówczas „Wenecja Północy", jak nazywano Warszawę, cierpiała z powodu braku powszechnego dostępu do czystej wody i możliwości usuwania nieczystości. William Lindley przyjął kontrakt, odrzucając jednocześnie lukratywne zlecenie z Sydney.

1878 Powstał projekt miejskiej sieci kanalizacyjno-wodociągowej dla Warszawy, a samą budowę infrastruktury przejął najzdolniejszy z synów inżyniera, William Heerlein. Kolejne ulepszenia sieci w latach 1888–1904 wprowadzał najmłodszy z Lindley'ów, Joseph.

1888 Czysta woda, pompowana za pomocą maszyn parowych, popłynęła w warszawskich kranach.

1915 Wycofujące się z Warszawy wojska rosyjskie wysadziły w powietrze środkowe przęsła mostu Kierbedzia niszcząc przewody, którymi przesyłano wodę do prawobrzeżnej części miasta. Aby zapewnić Pradze wodę, tłoczono ją z czterech studni artezyjskich Monopolu przy ul. Ząbkowskiej.

36 ha - obszar zajmowany przez Stację Filtrów między obecnymi ulicami: Koszykową, Krzywickiego, Filtrową i Raszyńską



Muzeum Wodociągów i Kanalizacji m.st. Warszawy

Chociaż Starynkiewicz rozesłał projekt opracowany przez Lindleya do gazet, celem przekonania Warszawy do inwestycji, istniały środowiska upatrujące w przedsięwzięciu spisek i narzędzie szarlatanerii, której celem jest: „[...] wytępienia ludności słowiańskiej nad Wisłą".

Broszura „anty-wodociągowa", arch. Polona

Przed powstaniem warszawskich wodociągów, mieszkańcy Warszawy pozyskiwali wodę ze źródeł, stawów, strumieni płynących na skarpie Wisły. Pierwsze studnie powstały około XV wieku. Następnie **wodę gromadzono w zbiornikach**, m.in. przy **ulicy o symbolicznej dziś nazwie Nalewki**. Projekt „nowoczesnego" wodociągu warszawskiego car Mikołaj powierzył H. Marconiemu. Kierował wodę z Wisły do osadników i na filtry znajdujące się u zbiegu ulic Dobrej i Karowej, jednak konstrukcja okazała się niewystarczająca dla wielkiego miasta.

Z trzech synów Lindley'a szczególnie silnie z Warszawą związał się Joseph. **Mieszkał przy ul. Hortensji 5 (dziś ul. Górskiego)**. Wtedy była to kameralna okolica mieszkalna. W 1893 roku u zbiegu ulic Hortensji i Szpitalnej stanęła inna, reprezentacyjna kamienica – dla rodu Emila Wedla.

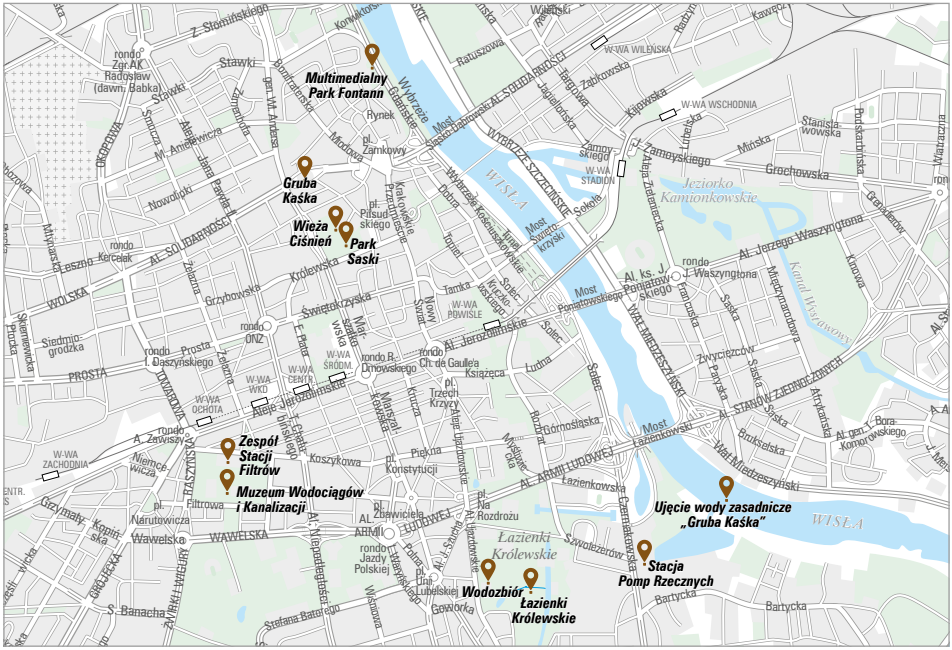
Cegły na budowę kanalizacji warszawskiej pochodziły ze słynnych Zakładów Cegielnianych Kazimierza Granzowa w Kawęczynie (współczesna dzielnica Rembertowa). Fabryka cechowała produkty nazwą „Kawenczyn" lub literami „KG".

Cegła kawenczyńska

Na terenie Stacji Filtrów znajduje się Muzeum Wodociągów i Kanalizacji. Stale dostępne jest tylko online. Jednak o zwiedzanie warto się starać w lipcu i sierpniu podczas Dni Otwartych Filtrów Warszawskich oraz podczas Nocy Muzeów. ul. Koszykowa 81, 02-012 Warszawa
www.mpwik.com.pl

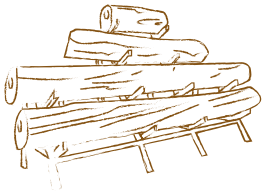
Ławeczka Williama Heerleina Lindleya w Warszawie, wg projektu F. Braumana, znajduje się w **Multimedialnym Parku Fontann** na skwerze 1 Dywizji Pancernej WP.

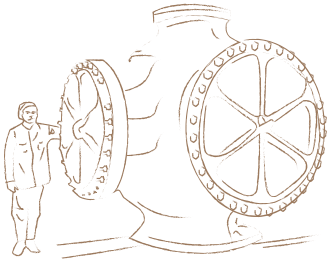
WYCIECZKA ŚLADAMI


Multimedialny Park Fontann
Gruba Kaśka
Wieża Ciśnień
Park Saski
Zespół Stacji Filtrów
Muzeum Wodociągów i Kanalizacji
Ujęcie wody zasadnicze „Gruba Kaśka"
Stacja Pomp Rzecznych
Wodozbiór Łazienki Królewskie
Łazienki Królewskie
WISŁA
Jeziorko Kamionkowskie
Kanał Mazowiecki
Rondo Zgrupowania AK Radosław (dawn. Babka)
Stawki
Z. Stanińskiego
Rondo Dmowskiego
Rondo Ch. de Gaulle'a
Rondo Jazdy Polskiej
Rondo ONZ
Rondo Waszyngtona
Rondo Dashyńskiego
Rondo Kercelak
Rondo Zawisza
Rynek
pl. Zamkowy
pl. Piłsudskiego
pl. Trzech Krzyży
pl. Konstytucji
pl. Na Rozdrożu
pl. Zbawiciela
pl. Unii Lubelskiej
Al. Jerozolimskie
Al. Solidarności
Al. Jerzego Waszyngtona
Al. Armii Ludowej
Al. Stanów Zjednoczonych
Al. Ks. J. Poniatowskiego
Most Łazienkowski
Most Poniatowskiego
Most Świętokrzyski
Most Gdański
Most Śląsko-Dąbrowski
Most Siekierkowski
Most Grota-Roweckiego
Most Łazienkowski
Wybrzeże Gdańskie
Wybrzeże Kościuszkowskie
Wybrzeże Szczecińskie
Aleje Jerozolimskie
Aleje Ujazdowskie
Aleje Niepodległości
Al. Solidarności
Al. Armii Ludowej
Al. Jana Pawła II
Al. Prymasa Tysiąclecia
Al. Gen. A. Bora-Komorowskiego
Al. Gen. Sikorskiego
Al. Gen. Tadeusza Pełczyńskiego
Al. Niepodległości
Al. Ujazdowskie
Al. Wyzwolenia
Al. Jana Pawła II
Al. Jerozolimskie
Al. Solidarności
Al. Armii Ludowej
Al. Stanów Zjednoczonych
Al. Ks. J. Poniatowskiego
Al. Jerzego Waszyngtona
Al. Gen. Sikorskiego
Al. Gen. Tadeusza Pełczyńskiego
Al. Gen. A. Bora-Komorowskiego
Al. Prymasa Tysiąclecia

1605–1607

Pierwszy warszawski wodociąg. Rurociągi wykonane były z sosnowych i jodłowych bali przewierconych w środku i złączonych żelaznymi lub miedzianymi tulejami.

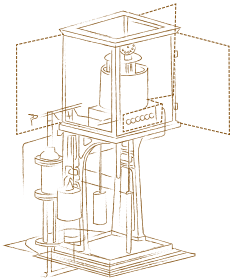




Odlew wykonany dla warszawskich wodociągów przez Mijaczowskie Odlewnie Stali „Bracia Bauerertz".

1900

przy ul. Lipowej nr 2 powstała nowa, powiększona stacja, która mieściła się tam do 1933 roku, tj. do czasu wybudowania Zakładu Naprawy i Sprawdzania Wodomierzy przy ul. Niemcewicza 4. Na rysunku Wodomierz typu „Venturi"



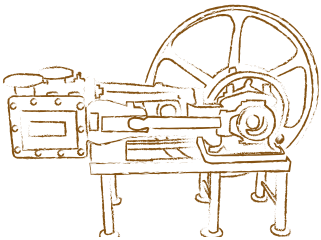
1924–1928

Budowa Osadnika Czerniakowskiego.

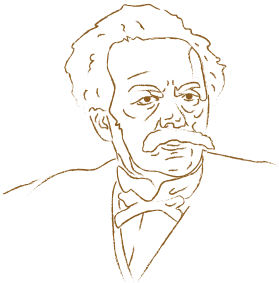
Strój nurka, który pracował przy budowie Osadnika. Waga jednego buta to aż 10 kg

1920

Pompa tłokowa pozioma
Długość: 135 cm
Wysokość: 110 cm
Producent: S.A. des Atelier de Construction BRUCKHARDI



LEOPOLD STANISŁAW KRONENBERG
BANK HANDLOWY, KOLEJ WARSZAWSKO-TERESPOLSKA ORAZ NADWIŚLAŃSKA, DROGA ŻELAZNA WARSZAWSKO-WIEDEŃSKA



Leopold Stanisław Kronenberg (1812–1878)

„najtrudniej jest zarobić pierwszy milion, a następne przychodzą już same”

ulubione powiedzenie Kronenberga

Leopold Stanisław Kronenberg należał do najbogatszych ludzi swojej epoki. Stworzył rodzinne imperium, do którego należały banki, kopalnie, huty, cukrownie i koleje. Jego ojciec, Samuel Kronenberg (1773–1826), z sukcesem prowadził działalność bankową w Warszawie. Po jego śmierci interesy przejęła jego żona Tekla oraz syn Leopold, który w 1833 roku został wpisany na listę kupców. Punktem zwrotnym w karierze Leopolda Kronenberga było uzyskanie zgody na dzierżawę monopolu tytoniowego.

Grobowiec rodziny Leopolda Kronenberga na cmentarzu ewangelicko-reformowanym znajdującym się przy ul. Żytniej 42 róg ul. Młynarskiej

- Kronenberg inwestował także w przemysł cukrowniczy i górniczy. Posiadał trzy cukrownie: w Tomczynie, Ostrowach i Walentynowie, które w 1870 roku zostały przekształcone w Warszawskie Towarzystwo Fabryk Cukru. Było to największe przedsiębiorstwo w przemyśle cukrowniczym na terenie Królestwa Polskiego.
- Był także właścicielem huty żelaza i dzierżawcą kopalni węgla. W 1874 roku powołał do życia Warszawskie Towarzystwo Kopalń Węgla i Zakładów Hutniczych – pierwszą spółkę akcyjną w przemyśle węglowym Królestwa, która miała zaspokoić potrzeby opałowe Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej.
- W 1870 roku Kronenberg założył Bank Handlowy i Warszawskie Towarzystwo Ubezpieczeń od Ognia, a pięć lat później Szkołę Handlową Prywatną. Kronenbergowie mieli duże udziały m.in. w Towarzystwie Węglowym i Spółce Żeglugi Parowej. Zasiadali w radach i zarządach wielu instytucji, m.in. Giełdy Warszawskiej, Resursy Kupieckiej, Towarzystwa do Spraw Wodociągów i Kanalizacji oraz Zgromadzeniu Kupców m. Warszawy.

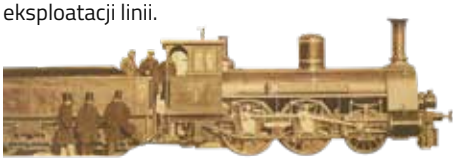
Ozdobna fasada Pałacu była dziełem rzeźbiarza Leonarda Marconiego, bratanka słynnego architekta, Henryka.

Prestiżowy Pałac Kronenberga mieścił nawet Radę Stanu oraz Ministerstwo Spraw Zagranicznych

1860 Leopold Kronenberg założył w Warszawie fabrykę tytoniu, która zatrudniała 700 robotników. Dzięki zyskom z monopolu tytoniowego i wsparciu francuskiego kapitału otworzył własny dom bankowy, który umożliwił mu rozwinięcie usług kredytowo-finansowych.

Historyczna siedziba Banku Handlowego w Warszawie przy ulicy Traugutta

1864 Kronenberg dostał rządową koncesję na budowę linii kolejowej z Warszawy do Terespola. Była to trzecia linia kolejowa na terenie Królestwa Polskiego – po Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej i Warszawsko-Petersburskiej. Kolej Terespolska liczyła 212 km torów i została wybudowana w latach 1866–1867. Łączyła Warszawę z Terespolem i miała szeroki rozstaw szyn, zgodny z normami rosyjskimi. Było to bardzo intratne zlecenie, gwarantujące dochód przez kolejnych kilkadziesiąt lat z tytułu eksploatacji linii.

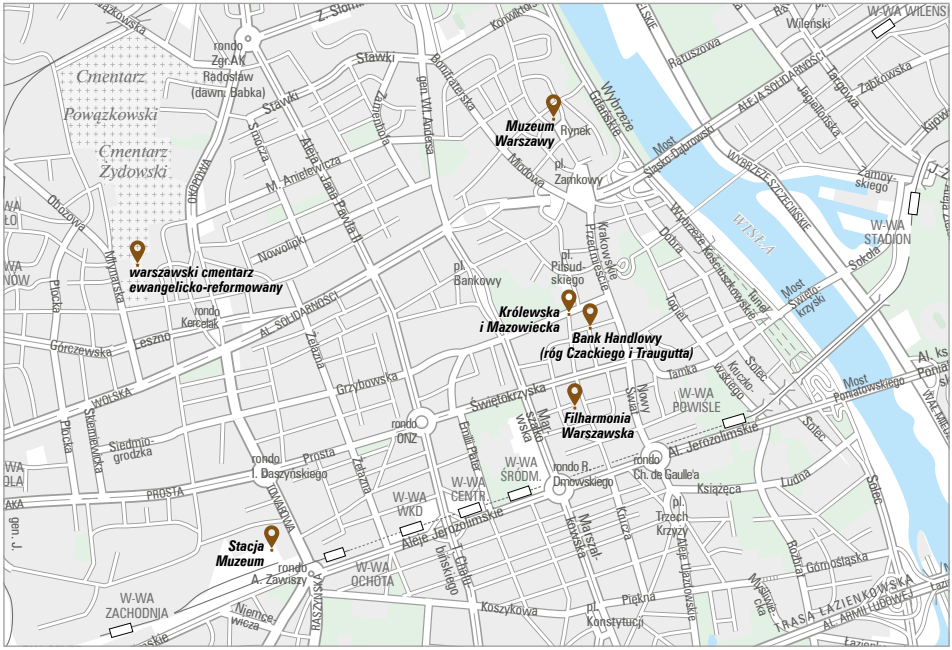


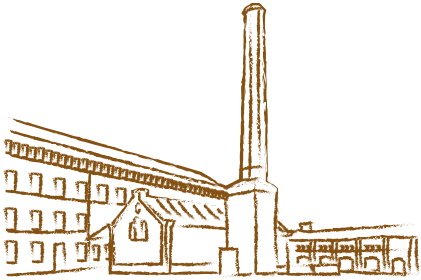
Parowóz „Friedriech Rembert" Kolei Warszawsko-Terespolskiej

1869 Kronenberg przejął Kolej Warszawsko-Wiedeńską i został jej wiceprezesem. Rodzina Kronenbergów zarządzała tą linią przez następnych trzydzieści lat, rozwijając infrastrukturę techniczną i rozbudowując tabor kolejowy. Kolej zapewniała rodzinie ogromne zyski.

1874 Leopold Kronenberg uzyskał koncesję na budowę Kolei Nadwiślańskiej. Linia liczyła 522 km torów i biegła z Kowla przez Chełm i Lublin, Warszawę do Mławy. Główny dworzec tej linii znajdował się w pobliżu warszawskiej Cytadeli. Aby dostać ten kontrakt, Kronenberg musiał stoczyć zaciętą walkę ze swoim największym rywalem – Janem Blochem. Walka toczyła się na łamach „Gazety Polskiej", którą nabył w 1859 roku.

Wycieczkę z Kronenbergami po Mazowszu warto zacząć od historycznej siedziby **Banku Handlowego w Warszawie (róg ulic Czackiego i Traugutta)**. Jest to najstarszy bank komercyjny w Polsce, założony w 1870 roku przez grupę inwestorów pod przewodnictwem Leopolda Kronenberga. Bank Handlowy wspierał finansowo budowę sieci kolejowej i rozwój ważnych zakładów przemysłowych w Królestwie Polskim oraz w Rosji. Na początku XX wieku bank Kronenberga odnotowywał obroty na poziomie 2 mld rubli, czyli więcej, niż wynosił budżet carskiej Rosji. Tuż obok banku Kronenberg zbudował okazałą rezydencję, która niestety nie przetrwała do naszych czasów. Pałac był symbolem jego bogactwa. Powstał w 1871 roku na rogu **ulic Królewskiej** i **Mazowieckiej**, według projektu zamówionego w Berlinie. Budowano go przez trzy lata. Symbol świetności Kronenbergów nie został odbudowany po wojnie. Pamiątki rodzinne Kronenbergów znajdują się w **Muzeum Warszawy** (**Rynek Starego Miasta 28–42**), które zgodnie z wolą ostatniego jej przedstawiciela – Leopolda Jana – zostały tam przekazane w 1983 roku. W zbiorach muzeum znajdują się także pamiątki upamiętniające budowę Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, np. złota odznaka w kształcie breloka, którą został uhonorowany Leopold Kronenberg. Kronenbergowie byli fundatorami **Filharmonii Warszawskiej**, której gmach, znajdujący się przy **ulicy Jasnej 5** w Warszawie, został wzniesiony w latach 1900–1901 pod kierunkiem architekta Karola Kozłowskiego. Budynek wzorowano na Operze Paryskiej. Niestety został zniszczony w czasie II wojny światowej. Pod tym samym adresem już po wojnie, w 1955 roku, otworzono nowy gmach koncertowy. W zbiorach **Stacji Muzeum** (**ul. Towarowa 3**) można zobaczyć muzealia związane bezpośrednio z Koleją Warszawsko-Wiedeńską, m.in.: bilety, modele dworców i parowozów, plansze prezentujące historię powstawania Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej oraz tabor kolejowy. Aby ruszyć w podróż z Kronenbergiem, który w 1869 roku przejął Kolej Warszawsko-Wiedeńską i został jej wiceprezesem, wystarczy kupić bilet Kolei Mazowieckich i niczym XIX-wieczny inwestor podziwiać z okien pociągu **dworzec w Pruszkowie**, następnie stację kolejową w Milanówku oraz zabytkowe **dworce w Grodzisku Mazowieckim**, **Międzyborowie** i **Żyrardowie**. Miejscem ostatniego spoczynku Kronenbergów jest kaplica rodzinna, która znajduje się na **warszawskim cmentarzu ewangelicko-reformowanym** (**ul. Żytnia 42**).





1861

Założenie fabryki tytoniu przez Leopolda Kronenberga. Była uważana za jedną z największych w tej branży w Europie. Wprowadzenie akcyzy na tytoń spowodowało likwidację zakładu w 1898 roku.

1874

Leopold Kronenberg miał sześcioro potomstwa: Stanisława, Władysława i Leopolda oraz Teklę, która zmarła nie skończywszy roku życia, Marię i Różę. Portret z 1874 roku z Józefiną Różą i Leopoldem Janem, arch. Muzeum Warszawy

1878

W Muzeum Warszawy możemy zobaczyć popiersie Kronenberga z 1878 roku stworzone przez Teodora Rygiera.

1900–1901

Kronenbergowie sfinansowali budowę Filharmonii Warszawskiej. Jego bogata fasada była wzorowana na Operze Paryskiej. Koncert inauguracyjny 5 listopada 1901 odbył się pod batutą Emila Młynarskiego, przodka Wojciecha Młynarskiego. Na fortepianie grał Ignacy Jan Paderewski. arch. Polona

1955

Już po wojnie, w 1955 roku, odbudowano i otwarto nowy gmach koncertowy Filharmonii.

EMIL WEDEL
PIJALNIA CZEKOLADY PRZY UL. SZPITALNEJ I FABRYKA CZEKOLADY NA PRADZE

Karol Wedel (1813–1902)

Emil Wedel (1841–1919)

Jan Wedel (1874–1960)

Słodka historia firmy **Wedel** zaczęła się w 1851 roku na ulicy Miodowej w Warszawie. Wtedy to niemiecki cukiernik, Karol Wedel, założył w stolicy pierwszą wedlowską cukiernię wraz z niewielką manufakturą czekolady. Podobnie jak wielu innych obcokrajowców, przyjechał do Kongresówki z zamiarem otwarcia swojego biznesu. Zagraniczni rzemieślnicy byli wtedy zachęcani do przyjazdu do Warszawy licznymi przywilejami, takimi jak swoboda osiedlania się, zwolnienie z podatków czy ze służby wojskowej. Z czasem, w drugim czy trzecim pokoleniu, przybysze z Zachodu asymilowali się i stawali Polakami. Rodzina Wedlów jest tego dobrym przykładem.

„Dom Wedla" przy ul. Puławskiej 28 powstał w latach 1935–1936, według projektu J. Żórawskiego, jako jeden z trzech domów stworzonych przez Jana Wedla dla pracowników fabryki. Był to luksusowy budynek, który zbudowano zgodnie z zasadami Le Corbusiera.

Najstarsza Pijalnia Czekolady w kamienicy przy ulicy Szpitalnej 8, o wspaniałym, wyrafinowanym wnętrzu, nazywana była „bombonierką pana Wedla"

Pijalnia Czekolady z charakterystycznym neonem

Działkę przy ul. Wołowej 7 (obecnie ul. Zamoyskiego), z zamiarem budowy nowej fabryki, Emil Wedel kupił w 1898 roku od rodziny Dmowskich. Dopiero jednak w 1927 roku Jan Wedel, po przejęciu sterów w rodzinnej firmie, rozpoczął **budowę nowej fabryki na warszawskim Kamionku**. Fabryka została otwarta w 1931 roku, ale poszczególnie działy i linie produkcyjne z ul. Szpitalnej 8 były przenoszone stopniowo do 1934 roku.

Zabytkowe eksponaty w Muzeum Warszawy

1851 Karol Wedel otworzył pierwszą cukiernię wraz z małą manufakturą czekolady na ul. Miodowej w Warszawie. Za jego czasów firma prężnie się rozwijała, zdobywając uznanie wśród klientów.

1872 Emil Wedel stał się właścicielem fabryki czekolady i cukierni. W dniu swojego ślubu z Eugenią z Böhmów otrzymał przedsiębiorstwo w prezencie ślubnym od ojca – Karola Wedla.

1878 Na każdej tabliczce czekolady pojawił się odręczny podpis Emila Wedla. Z czasem podpis „E. Wedel" stał się znakiem rozpoznawczym marki.

1894 Otwarcie sklepu firmowego i kawiarni na ulicy Szpitalnej 8 – czyli „Staroświeckiego Sklepu".

1923 Po śmierci swojej matki Jan Wedel przejął prowadzenie rodzinnej firmy. Co ważne, by zająć kierownicze stanowisko w fabryce swojego ojca, Jan musiał najpierw praktykować i cierpliwie wspinać się po szczeblach firmowej drabiny. W 1932 roku spółka „Emil Wedel i Syn" zmieniła nazwę na „Fabryka Czekolady E. Wedel Spółka Akcyjna".

1926 Na zlecenie Jana Wedla powstała jedna z najpopularniejszych grafik reklamowych w Polsce – sylwetka chłopca dosiadającego pasiastą zebrę, dźwigającego tabliczki czekolady. Po dziś dzień neon z chłopcem na zebrze znajduje się na dachu najstarszej Pijalni Czekolady E. Wedel przy ul. Szpitalnej w Warszawie.

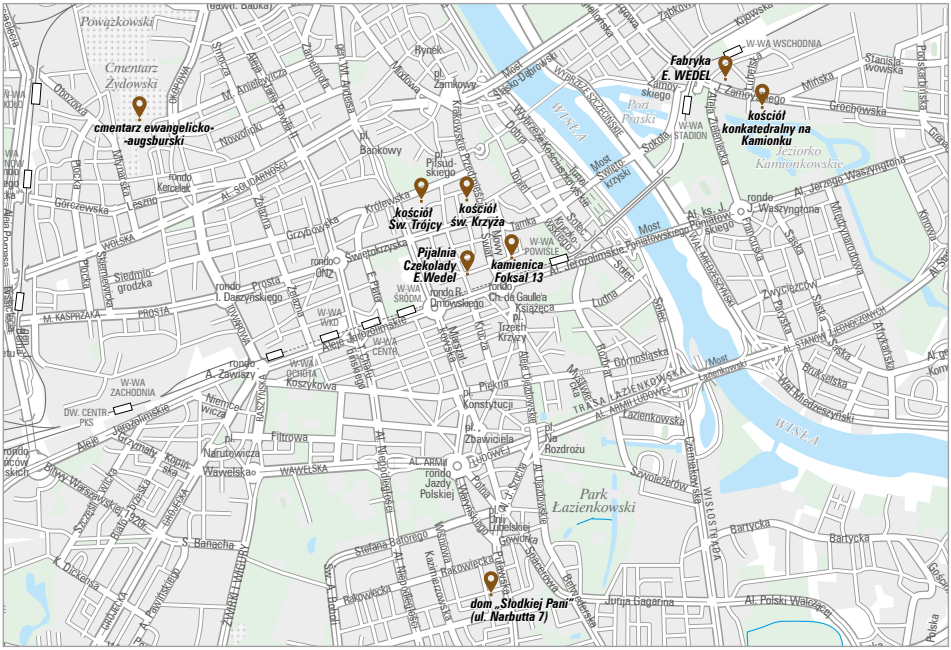
1927 Rozpoczęto budowę nowej fabryki na warszawskiej Pradze. Jan Wedel nie tylko rozbudował i zmodernizował zakład, ale także zapewnił swoim pracownikom opiekę socjalną. Na terenie fabryki funkcjonował dentysta, żłobek i przedszkole dla dzieci z możliwością wyjazdu do zakładowego uzdrowiska w Świdrze. Ponadto fabryka zakupiła samolot typu RWD-13, który stał się latającą reklamą firmy.

1936 Jan Wedel, zainspirowany odbytą po Francji podróżą, rozpoczął produkcję mlecznych pianek, oblanych oryginalną wedlowską czekoladą, czyli ptasiego mleczka.

Wycieczkę śladami rodziny Wedlów po Warszawie warto rozpocząć **od kamienicy na ulicy Szpitalnej 8 i słynnej Pijalni Czekolady**. Ten „Staroświecki Sklep" odwiedzali m.in. Henryk Sienkiewicz, Bolesław Prus i Jarosław Iwaszkiewicz. W czasie powstania warszawskiego siostra Jana Wedla, Zofia Żochowska, zorganizowała w kamienicy kuchnię polową. Tu czas zatrzymał się w miejscu, kamienica przetrwała II wojnę światową, dzięki czemu w jej wnętrzu, niczym w kapsule czasu, można poczuć atmosferę przedwojennej, warszawskiej kawiarni. Spacerując Krakowskim Przedmieściem, warto odwiedzić **kościół św. Krzyża**, w którym znajduje się tabernakulum, ozdobione złotem przekazanym przez Michalinę Czernecką, żonę Jana Wedla. W tym kościele w 1960 roku tłumy warszawiaków żegnały Jana Wedla podczas mszy pogrzebowej. Przez cały okres PRL-u pracownicy zamawiali co roku mszę za duszę śp. Jana Wedla. Wszyscy Wedlowie spoczywają w **rodzinnym grobowcu na cmentarzu ewangelicko-augsburskim przy ul. Młynarskiej** w Warszawie. W **kościele Św. Trójcy** na **pl. Stanisława Małachowskiego 1** można zobaczyć ufundowane przez rodzinę Wedlów witraże. Pierwszym fundatorem witraży był Emil Wedel; niestety w czasie II wojny światowej uległy zniszczeniu i dopiero po śmierci Jana Wedla jego żona, Michalina Czernecka, przekazała nowe fundusze na ich odtworzenie. W świątyni znajdują się także podarowane przez rodzinę Wedlów lichtarze. Zapach czekolady poprowadzi nas na prawy brzeg Wisły, na Pragę, gdzie od lat 30. XX wieku działa fabryka Wedla. **Fabryka E. WEDEL** na **ul. Zamoyskiego 28/30** została zbudowana według projektu architekta Józefa Napoleona Czerwińskiego. Od niedawna działa tu **„pyszne" Muzeum** poświęcone przede wszystkim czekoladzie, ale też historii rodziny Wedlów (fabrykaczekolady.pl). Obok fabryki znajduje się **kościół konkatedralny na Kamionku**, którego budowę Jan Wedel wspierał finansowo. W czasie wojny z fabryki Wedla wysyłano paczki do obozów jenieckich i pomagano chorym w Szpitalu Ujazdowskim. Po zakończeniu II wojny światowej fabryka została upaństwowiona i weszła w skład „Zakładów 22 lipca d. E. Wedel". W przedwojennej Warszawie używano potoczne nazwy „lex E. Wedel", określając w ten sposób ustawę sejmową z 1933 roku, która dawała możliwość korzystania z ulgi podatkowej dla nowo wznoszonych budynków. W praktyce kamienice poddawano generalnym remontom. Tak było m.in. w przypadku **kamienicy na ul. Foksal 13** w Warszawie, którą Jan Wedel przebudował w stylu modernistycznym i w której zainstalował pierwszą panoramiczną windę w stolicy. Spacerując po Warszawie, warto odwiedzić **„Dom Wedla" przy ul. Puławskiej 28**. Z daleka można go poznać po charakterystycznym neonie E. WEDEL CZEKOLADA, znajdującym się na dachu budynku. Po pracy

1932
Stanisław Lewandowski, artysta rzeźbiarz w swojej pracowni przed modelem gipsowym statuy Chrystusa Króla przeznaczonej na grób rodziny Emila Wedla 1932 rok, NAC.

1936
Miedziana płaskorzeźba na froncie zabytkowego Domu Wedla – Tygrys (1936), autor płaskorzeźby: Stanisław Komaszewski.



właściciela fabryki, Jana Wedla, kierowca zawsze odwoził na **ul. Narbutta 7**, gdzie mieścił się **dom „Słodkiej Pani"**, czyli jego wieloletniej partnerki, a potem żony – Michaliny Czerneckiej. Kamienica została zbudowana w 1937 roku, według projektu architekta Zdzisława Mączeńskiego. Tutaj razem mieszkali. Na fasadzie kamienicy została umieszczona płaskorzeźba, przedstawiająca pastuszka przygrywającego na trąbce pasącym się owieczkom. Po wprowadzeniu dekretu Bieruta kamienica ta, jak i pozostałe nieruchomości, została odebrana właścicielom i przejęta przez państwo.

1945

Jan Wedel mieszkał przy Narbutta 7 do wybuchu wojny. Tam znajdowało się lokum jego partnerki, Michaliny Czerneckiej. Znali się wiele lat, a ślub wzięli w 1945 roku, gdy Wedel miał już 71 lat, natomiast jego ukochana 60. Na zdjęciu relief przy Narbutta 7.

2019

Na fabryce Wedla (na ścianie budynku przy ulicy Lubelskiej) powstał mural reklamujący czekoladową firmę. Autorem grafiki jest Martyna Wójcik-Śmierska.

STANISŁAW LILPOP

ZAKŁADY „LILPOP, RAU I LOEWENSTEIN" oraz MIASTO OGRÓD PODKOWA LEŚNA z WKD

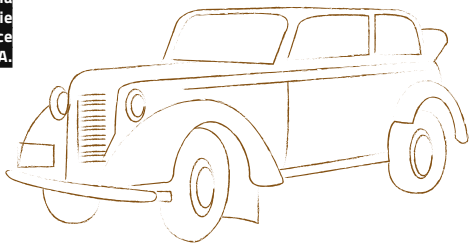
Stanisław Lilpop (1817–1866)

Stanisław Wilhelm Lilpop (1863–1930)

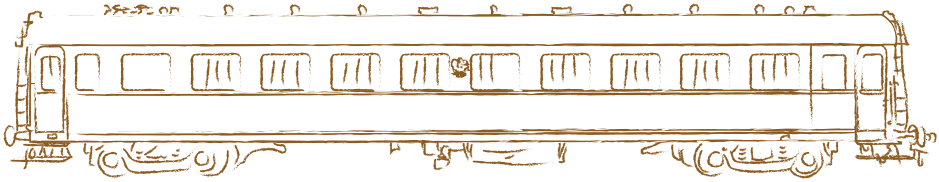
Rodzina Lilpopów odegrała znacząca rolę w rozwoju polskiej gospodarki i przemysłu. Członkowie tego wpływowego rodu byli wybitnymi rzemieślnikami, przemysłowcami, architektami, wynalazcami i konstruktorami. Pierwszym przedstawicielem rodziny Lilpopów w Polsce był pochodzący z Austrii zegarmistrz – Antoni Augustyn Lilpop (1742–1815). Sygnowane jego nazwiskiem zegary znano w całej Europie, a stołeczny zakład, prowadzony przez kolejne pokolenia Lilpopów, przetrwał aż do wybuchu II wojny światowej. Już w drugim pokoleniu Lilpopów pojawił się wybitny przedstawiciel tego rodu, mowa tu o wnuku Antoniego Augustyna – Stanisławie Lilpopie. Był on przemysłowcem i zdolnym konstruktorem, który uważany jest za jednego z pionierów uprzemysłowienia w Królestwie Polskim. Stworzył biznesową potęgę, która w okresie II Rzeczypospolitej przeżywała swój największy rozkwit, produkując na rynek polski m.in. wagony kolejowe, tramwaje i auta. Jego syn Stanisław Wilhelm Lilpop (1863–1930) pozostawił po sobie miasto ogród Podkowę Leśną z Warszawską Koleją Dojazdową (WKD). Wśród zasłużonych Lilpopów znalazł się także architekt, Franciszek Bogusław (1870–1937), barwna i ważna postać okresu międzywojennego. Był wykładowcą budownictwa przemysłowego na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej, współzałożycielem Stowarzyszenia Architektów RP oraz projektantem wielu znaczących obiektów, np. Instytutu Higieny Dzieci na ul. Litewskiej 8, Cynkowni Warszawskiej i innych zespołów przemysłowych w całej Polsce.

Stanisław Lilpop był konstruktorem, który zaprojektował pierwszą na ziemiach polskich żniwiarkę (udoskonalił żniwiarkę amerykańską McCormicka). Tak zwana Amerykanka w 1867 roku otrzymała srebrny medal na Międzynarodowej wystawie w Paryżu.

Hala produkcyjna w Fabryce Lilpop, Rau i Loewenstein



Samochód Opel Olympia montowany całkowicie w Polsce w Fabryce Lilpop, Rau i Loewenstein SA.



Wagon salonowy wyprodukowany przez Towarzystwo Przemysłowe Zakładów Mechnicznych Lilpop, Rau i Loewenstein w Warszawie

1854 Stanisław Lilpop wraz z Wilhelmem Rauem przystąpili do spółki Braci Evansów, przejmując 60% jej udziałów. Powstała firma Evans, Lilpop et Comp., w której skład wchodziła fabryka maszyn i narzędzi rolniczych przy ul. Świętojerskiej.

1866 Lilpop i Rau przejmują pozostałe udziały Braci Evansów i zmieniają nazwę zakładu na „Lilpop i Rau". W tym samym roku umiera Stanisław Lilpop, a stery w zarządzie firmy przejmuje jego żona, Joanna z Petzoldów.

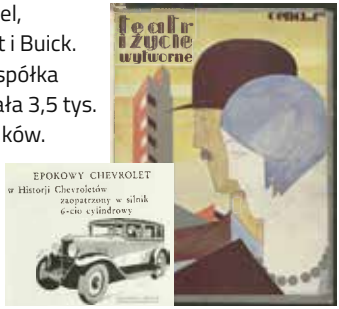
1868 Do spółki dołączył belgijski przemysłowiec, baron Seweryn Loewenstein. Jego kapitał umożliwił dynamiczny rozwój firmy.

1872 Przedsiębiorstwo funkcjonowało od 1873 roku jako Towarzystwo Przemysłowe Zakładów Mechanicznych Lilpop, Rau i Loewenstein Spółka Akcyjna. Fabryka rozpoczęła produkcję szyn kolejowych i wagonów, głównie dla powstającej Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej.

1873 Spółka była wykonawcą drugiego mostu na Wiśle przy Cytadeli projektu inż. Tadeusza Chrzanowskiego. Most był dwupoziomowy, na dolnym poziomie znajdowała się jezdnia, a na górnym – tory kolejowe o dwóch rozstawach szyn: rosyjskim szer. 1524 mm oraz o standardzie europejskim, jak linia warszawsko-wiedeńska, szer. 1435.

1881 W wyniku połączenia 14 zakładów z Królestwa Polskiego i Imperium Rosyjskiego spółka „Lilpop, Rau i Loewenstein" stworzyła pierwszy koncern hutniczo-metalowy w Polsce.

1936 Podpisano umowę licencyjną z amerykańskim koncernem General Motors, gwarantującą spółce wyłączność na produkcję i sprzedaż samochodów marki Opel, Chevrolet i Buick. W 1938 spółka zatrudniała 3,5 tys. pracowników.

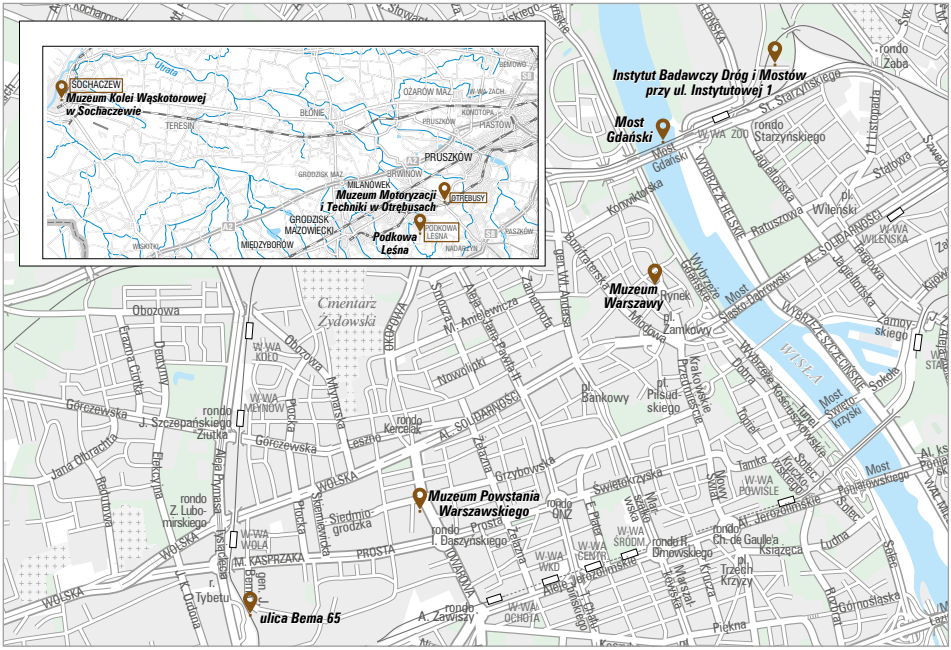


Reklama Chevroleta z czasopisma Teatr i Życie Wytworne, arch. Mazowiecka Biblioteka Cyfrowa

Spacer po Warszawie śladami rodziny Lilpopów zaczynamy od **Muzeum Warszawy** (**Rynek Starego Miasta 28–42**), gdzie można zobaczyć zbiór zegarów, pochodzących z zakładu zegarmistrzowskiego Karola i Ludwika Maurycego Lilpopa. Następnie warto przespacerować się nad Wisłę i zobaczyć **most Gdański**. Powstał on na filarach mostu przy warszawskiej Cytadeli, zbudowanego przez Towarzystwo Przemysłowe Zakładów Mechanicznych Lilpop, Rau i Loewenstein w latach 1873–1875. Most został zniszczony przez Niemców w czasie II wojny światowej. W latach 60. dokładnie w tym samym miejscu powstał most Gdański. Fragment zbudowanego pod koniec XIX w. przez Lilpopa mostu wydobyto z Wisły w 2009 roku i można go zobaczyć w **Instytucie Badawczym Dróg i Mostów przy ul. Instytutowej 1** w Warszawie. Następnie udajemy się na Wolę, gdzie w **Muzeum Powstania Warszawskiego** (**ul. Grzybowska 79**) można zobaczyć replikę samochodu pancernego „Kubuś", który został zbudowany i użyty w czasie powstania warszawskiego. Do jego konstrukcji wykorzystano podwozie samochodu chevrolet model 157, które wyprodukowano w wytwórni samochodów „Lilpop, Rau i Loewenstein" S.A. w Warszawie. Na warszawskiej Woli, przy **ulicy Bema 65**, jedynym śladem po imperium fabrycznym „Lilpop, Rau i Loewenstein" jest pięć budynków z cegły ceramicznej, które powstały w latach 1899–1903. Należą do nich hale fabryczne, biuro i budynki mieszkalne oraz garaże, które w 2006 roku wpisano do rejestru zabytków. Zabudowania te stanowią przykład architektury fabrycznej z końca XIX wieku. Z Warszawy ruszamy do **Muzeum Motoryzacji i Techniki w Otrębusach** (**ul. Warszawska 21**), gdzie możemy zobaczyć samochód **opel 4** oraz jedyny zachowany egzemplarz Buicka, który w warszawskich zakładach na Woli produkowała spółka „Lilpop, Rau i Loewenstein". Żeby zobaczyć wagony kolejowe budowane przez Lilpopa, musimy pojechać do **Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie**. Tam można obejrzeć m.in. wagony pochodzące z lat 30., które powstały w Zakładach Mechanicznych Lilpop, Rau i Loewenstein dla Warszawskich Kolei Dojazdowych. Warto pojechać także do **Podkowy Leśnej**, której historia jest nierozerwalnie związana z rodziną Lilpopów. W dwudziestoleciu międzywojennym Stanisław Wilhelm Lilpop przekonał zarząd spółki „Siła i Światło" do przeprowadzenia linii kolejowej, czyli dzisiejszej WKD, przez tereny Podkowy Leśnej i jednocześnie stworzenia spółki pod nazwą „Miasto Ogród Podkowa Leśna". Pamiątką po rodzinie Lilpopów jest **willa „Stawisko"**, którą Stanisław Wilhelm zbudował dla swojej córki Anny i jej męża Jarosława Iwaszkiewicza.

1860
Reklama warsztatów „Lilpop i Rau" z 1860 r.

1876 – 1900
Jeden z licznych zegarów wytworzony przez Lilpopów. Zegar kominkowy Ludwika Maurycego Lilpopa znajdujący się w Muzeum Warszawy.


SOCHACZEW
Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie
Muzeum Motoryzacji i Techniki w Otrębusach
Podkowa Leśna
Instytut Badawczy Dróg i Mostów przy ul. Instytutowej 1
Most Gdański
Muzeum Warszawy
Muzeum Powstania Warszawskiego
ulica Bema 65
Cmentarz Żydowski
WISŁA
PRUSZKÓW
MIŁANÓWEK
GRODZISK MAZOWIECKI
MIĘDZYBORÓW
OTREBUSY
PODKOWA LEŚNA
rondo Zaba
rondo Starzyńskiego
rondo Kercelak
rondo Daszyńskiego
rondo ONZ
rondo Ch. de Gaulle
rondo R. Dmowskiego
rondo Z. Lubomirskiego
rondo J. Szczepańskiego Zlotka
rondo A. Zawiszy
Most Łazienkowski
Most Poniatowskiego
Most Świętokrzyski
Most Siekierkowski
Most Śląsko-Dąbrowski
Most Gdański
Al. SOLIDARNOŚCI
Al. Jerozolimskie
Al. KASPRZAKA
Al. Jana Pawła II
Al. Prymasa Tysiąclecia
Al. Ks. Piotra Skargi
Al. Wyzwolenia
Al. Ujazdowskie
Al. Niepodległości
Al. Wilanowska
Al. Sobieskiego
Al. Jana Pawła II
Al. Andersa
Al. Armii Ludowej
Al. Jerozolimskie

ANDRZEJ ARTUR ZAMOYSKI i MAURYCY FAJANS

ŻEGLUGA PO WIŚLE W WARSZAWIE

Andrzej Artur Zamoyski (1822–1871)

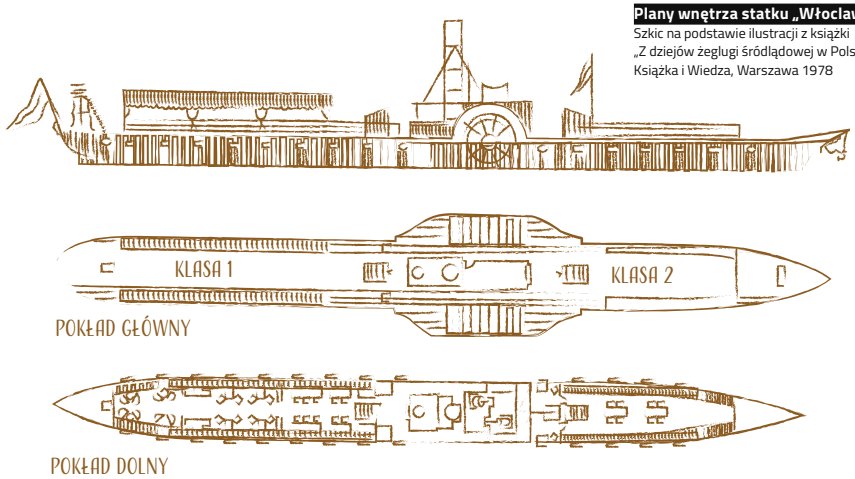
Maurycy Fajans (1827–1897)

Andrzej Artur Zamoyski – hrabia, działacz polityczny i gospodarczy w Królestwie Polskim. Kształcił się w Paryżu, Krakowie, Genewie i Edynburgu. W 1854 roku objął stanowisko referendarza nadzwyczajnego Rady Stanu, potem został jej członkiem, a nieco później objął stanowisko zastępcy dyrektora Wydziału Przemysłu i Kunsztów. W 1847 roku zamieszkał w Warszawie. W tym okresie doprowadził do budowy bulwaru na Solcu nad Wisłą, wykreślił projekt stałego mostu na Wiśle i czuwał nad regulacją rzeki. Był również członkiem Komitetu Budowy mostu na Wiśle oraz prezesem Spółki Jedwabniczej. Od 1848 roku organizował żeglugę rzeczną i budował warsztaty mechaniczne na Solcu, które potem przekształcono w fabrykę maszyn i narzędzi rolniczych oraz odlewnię. Swoją pracą zyskał tak głębokie zaufanie ziemian, że w 1850 roku powierzyli mu oni stanowisko radcy Komitetu Towarzystwa Kredytowego Ziemskiego, a potem prezesurę tegoż towarzystwa. Był współwydawcą „Roczników Gospodarstwa Krajowego". Z francuskim inż. Edwardem Ĝuilbertem zawiązał Spółkę Żeglugi Parowej na Rzekach Spławnych Królestwa „Hrabia Zamoyski et Campania" i otrzymał monopol na urządzenie komunikacji parowej na Wiśle na dwadzieścia lat. Rozpoczął własną produkcję statków parowych i barek.

Maurycy Fajans – kupiec i przemysłowiec. Był przedstawicielem spółki udziałowej żeglugi parowej na Wiśle hr. Andrzeja Zamoyskiego, następnie (od 1864 roku) jej dyrektorem. W 1871 roku, po rozwiązaniu spółki, nabył część statków, wśród nich parowiec „Płock". Był także właścicielem Warsztatów Żeglugi Parowej na Solcu. Po wydaleniu z kraju hrabiego Zamoyskiego stał się jego sukcesorem. Jak czytamy na łamach „Tygodnika Ilustrowanego" (nr 26 z 1908 roku), w artykule zatytułowanym Jubileusz żeglugi parowej na Wiśle:
„[...]*Nowonabywca miał najszczęśliwszą rękę ze wszystkich dotychczasowych posiadaczów parowców na naszych rzek królowej. Zaprowadziwszy sprężystą administrację, powiększając stopniowo liczbę statków, Fajans dochodzi wkrótce do majątku.*"
Trzy parowce: „Wisła", „Sandomierz" i „Narew" dały początek Towarzystwu Żeglugi Parowej M. Fajansa, które dzięki umiejętnemu zarządzaniu rozrosło się i aż do I wojny światowej wiodło prym wśród przewoźników na rzekach Królestwa Polskiego.

Plakat reklamujący Żeglugę Parową Maurycego Fajansa, zbiory Muzeum Plakatu w Wilanowie

Plany wnętrza statku „Włoclawek"
Szkic na podstawie ilustracji z książki „Z dziejów żeglugi śródlądowej w Polsce" Książka i Wiedza, Warszawa 1978



1848 Powołanie przez Zamoyskiego „Spółki Żeglugi Parowej na Rzekach Spławnych Królestwa hrabia Zamoyski et Compania".

1850 W tym okresie wprowadzono bardziej atrakcyjny wygląd i wystrój wnętrz statków pasażerskich. Na parowcach „Płock" i „Włocławek" ściany wnętrz pokryto boazeriami ze szlachetnych gatunków drewna, zawieszono lustra i obrazy znanych artystów.

1851 Pierwsze stałe połączenie pasażerskie do Ciechocinka statkiem „Sandomierz". Następne stałe rejsy sezonowe odbywały się do Zawichostu.

1857 Z inicjatywy Zamoyskiego zbudowano w Warszawie stocznię rzeczną - tzw. Warsztaty Żeglugi Parowej na Solcu. W stoczni oprócz prac remontowych konstruowano pierwsze parowce według własnych projektów.

1862 Spółka była armatorem już 9 parowców i 20 barek - parowce pasażerskie „Płock", „Włocławek", „Niemen" z maszynami francuskimi z firmy Gâcha z Nantes, statki „Pilica" i „Narew" z belgijskimi maszynami z fabryki Sering, 3 parowe holowniki konstrukcji rodzimej oraz 1 firmy francuskiej.

1863 Po upadku powstania styczniowego i wydaleniu Zamoyskiego z kraju, cały jego majątek skonfiskował rząd carski. Doszło do likwidacji spółki.

1871 Majątek spółki (3 parowce) odkupił Maurycy Fajans zakładając przedsiębiorstwo żeglugowe „Maurycy Fajans i Synowie".

Parowiec pasażerski „Płock", odkupiony przez M. Fajansa wraz z bliźniaczym „Włocławkiem" zbudowany na linię Warszawa-Ciechocinek

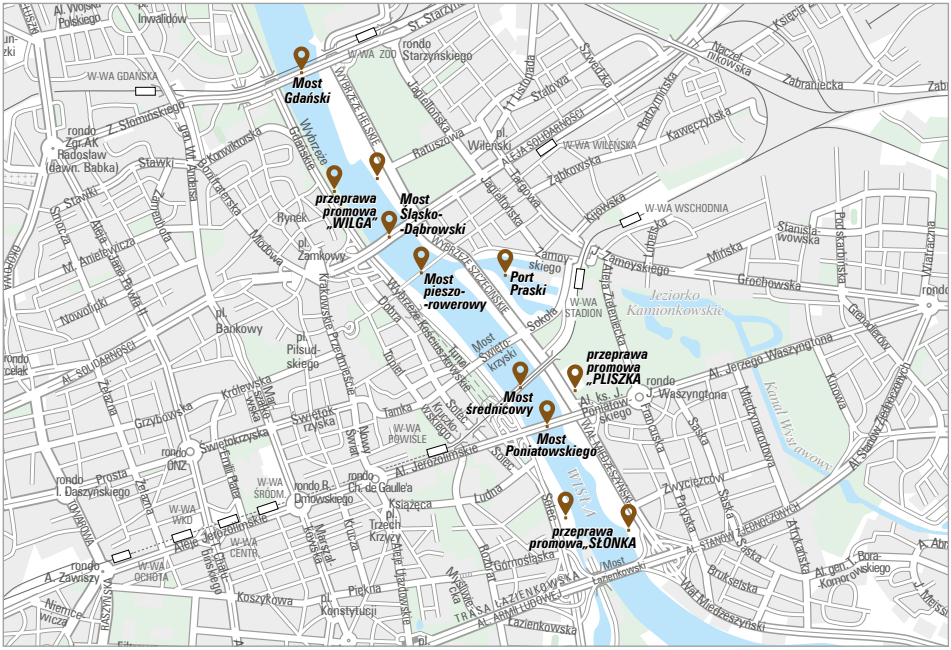
W 1912 r. na bazie firmy „Maurycy Fajans i Synowie" powstało duże towarzystwo akcyjne „Warszawskie Towarzystwo Handlu i Żeglugi" z kapitałem szacowanym wówczas na kwotę powyżej 1 mln złotych polskich.

Chociaż obraz XIX-wiecznej infrastruktury wodnej na warszawskiej Wiśle jest słabo czytelny, to warto udać się na spacer bulwarami. Taka przechadzka dużo może wyjaśnić, a przy okazji będzie prawdziwą przyjemnością. Pierwszy przystanek to **Port Praski**, zlokalizowany przy starorzeczu Wisły. W okresie międzywojennym zbudowano tu trzy baseny o murowanych nabrzeżach. Służyły do rozładowywania statków towarowych oraz jako port zimowy. Obecnie na przyległym do dawnego portu terenie rozbudowują się luksusowe apartamentowce, utrzymane w klimacie loftowym. Kolejne pamiątki historii związane z warszawską Wisłą to mosty. Z jedenastu obecnie istniejących tylko cztery zostały po wojnie odbudowane w części lub w całości na ocalałych przedwojennych podporach.

Zaprojektowany przez Mieczysława Marszewskiego **Most Poniatowskiego** oddano do użytku w roku 1914. Był dwukrotnie niszczony – pierwszy raz przez wycofujące się wojska rosyjskie (1915 r.), drugi raz przez nazistów (1944 r.). Obecny wygląd zawdzięcza odbudowie z 1946 r. według projektu S. Hempla. **Most Śląsko-Dąbrowski** wzniesiono w latach 1947–1949, jako element Trasy W-Z na filarach wysadzonego przez hitlerowców mostu Kierbedzia. **Most średnicowy** to most kolejowy, który w 1931 połączył Dworzec Główny z Dworcem Wschodnim. Z kolei dwupoziomowy **Most Gdański**, z pięknym neonem „MIŁO CIĘ WIDZIEĆ" jest częścią obwodnicy śródmiejskiej i powstał na filarach pierwszego mostu pod Cytadelą. Choć już nie bocznokołowcem, ale po warszawskiej Wiśle wciąż można się przepłynąć. Brzegi Wisły letnią porą łączą trzy **przeprawy promowe**: „SŁONKA" [Cypel Czerniakowski (pomost pływający) – Saska Kępa (plaża)], „PLISZKA" [Most Poniatowskiego (nabrzeże) – Stadion Narodowy (plaża)] oraz „WILGA" [Podzamcze Fontanny (pomost pływający) – ZOO (plaża)]. Wspaniała trasa wycieczkowa prowadzi także fragmentem wodnego szlaku Batorego. **Statek „Zefir"** zabiera na pokład 100 pasażerów. Typowa trasa to Żerań (przystań przy przystanku Cementownia 02), Kanał Żerański, Jezioro Zegrzyńskie – Serock i powrót. Warto na koniec wspomnieć o najnowszej atrakcji na warszawskiej Wiśle. To oczywiście **most pieszo-rowerowy** – ma 452 m długości, futurystyczny wygląd i łączy Śródmieście z Pragą.

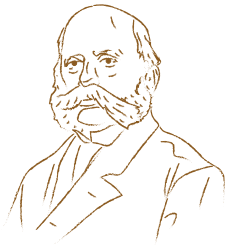
1930–1939
Statek pasażerski "Goniec" podczas rejsu po Wiśle.
NAC

1933
Iluminacja statków rzecznych (na pierwszym planie bocznokołowiec "Francja") i pokaz fajerwerków przy pływającej przystani YMCA. W oddali wieżyczka na plaży "Poniatówka", arch. NAC


Most Gdański
przeprawa promowa „WILGA"
Most Śląsko-Dąbrowski
Most pieszo-rowerowy
Port Praski
przeprawa promowa „PLISZKA"
Most średnicowy
Most Poniatowskiego
przeprawa promowa „SŁONKA"
Jeziorko Kamionkowskie
Kanał Mazowiecki
WISŁA
W-WA GDAŃSKA
W-WA ZOO
W-WA WILEŃSKA
W-WA WSCHODNIA
W-WA STADION
W-WA POWIŚLE
W-WA ŚRÓDM.
W-WA WKD
W-WA CENTR.
W-WA OCHOTA
rondo Zgr.AK Radosław (dawn. Babka)
rondo Starzyńskiego
rondo Waszyngtona
rondo ONZ
rondo Ch. de Gaulle'a
rondo R. Dmowskiego
rondo J. Daszyńskiego
rondo A. Zawiszy
Al. Jerzego Waszyngtona
Al. Jerozolimskie
Al. Solidarności
Al. Wojska Polskiego
Al. Ks. J. Poniatowskiego
Al. Gen. J. Bora-Komorowskiego
Al. Stanisława Zaborowskiego
Al. Andersa
Al. Zieleniecka
Al. Lazienkowska
Most Łazienkowski
Most Świętokrzyski
Most Siekierkowski
Most Grota-Roweckiego
Most Gen. Sikorskiego
Most Gen. Maczka
Most Gen. Zajączka
Most Gen. Sochaczewskiego
Most Gen. Bema
Most Gen. Kutrzeba
Most Gen. Fieldorfa-Nila
Most Gen. Wybickiego
Most Gen. Pierzchały
Most Gen. Kopańskiego
Most Gen. Dąbrowskiego
Most Gen. Chrzanowskiego
Most Gen. Ziemi Mazowieckiej
Most Gen. Ziemi Pomorskiej
Most Gen. Ziemi Wielkopolskiej
Most Gen. Ziemi Lubelskiej
Most Gen. Ziemi Kujawskiej
Most Gen. Ziemi Podlaskiej
Most Gen. Ziemi Śląskiej
Most Gen. Ziemi Małopolskiej
Most Gen. Ziemi Ziemi Świętokrzyskiej
Most Gen. Ziemi Ziemi Podkarpackiej
Most Gen. Ziemi Ziemi Warmińsko-Mazurskiej
Most Gen. Ziemi Ziemi Pomorskiej
Most Gen. Ziemi Ziemi Wielkopolskiej
Most Gen. Ziemi Ziemi Lubelskiej
Most Gen. Ziemi Ziemi Kujawskiej
Most Gen. Ziemi Ziemi Podlaskiej
Most Gen. Ziemi Ziemi Śląskiej
Most Gen. Ziemi

KAROL TEODOR HIELLE i AUGUST DIETRICH
ŻYRARDOWSKA FABRYKA LNU

Karol Teodor Hielle (1822–1871)



August Diettrich (1819–1886)

Karol Teodor Hielle (ojciec) i **August Dietrich** – niemieccy przemysłowcy, od 1857 roku właściciele żyrardowskiej fabryki lnu. Obaj przyczynili się do dynamicznego rozwoju fabryki, jak i podniesienia jej wydajności, a także polepszenia warunków socjalnych robotników. Hielle pochodził z rodziny fabrykantów o długiej tradycji tkackiej, zamieszkującej w czeskich Sudetach. Ukończył studia w Pradze i Lipsku. Po bankowej praktyce we Włoszech pracował w firmie swojego dziadka „Joseph May & Söhne".
Dietrich (później zmienił nazwisko na Dittrich) z kolei wywodził się z niższej klasy średniej z Saksonii. Ojciec Augusta intensywnie inwestował w rozwój syna, który po ukończeniu nauki swoje życie zawodowe związał z włókiennictwem. Pracował m.in. dla braci Harkort. Pod ich okiem zdobył olbrzymie doświadczenie, które pozwoliło mu w przyszłości zostać wytrawnym biznesmenem.
Drogi Hiellego i Dietricha przecięły się w latach 40. XIX w. 1 stycznia 1849 roku założyli spółkę o nazwie… „Hielle & Dittrich". Kupując fabrykę w Żyrardowie, zainwestowali wszystkie swoje pieniądze. Zaryzykowali i – jak wiadomo – odnieśli sukces.

1830 Żyrardów założyli Łubieńscy jako osadę fabryczną przy zakładach przędzalniczych, przeniesionych tu z warszawskiego Marymontu. Osada to jeden z najwybitniejszych zabytków industrialnych Mazowsza. Nazwę otrzymała na cześć **Filipa de Girarda**, pierwszego dyrektora technicznego fabryki, wynalazcy m.in. przędzarki i turbiny wodnej.

1833 Fabryka lnu w Żyrardowie rozpoczęła produkcję. Niestety przez kolejne lata była nierentowna.

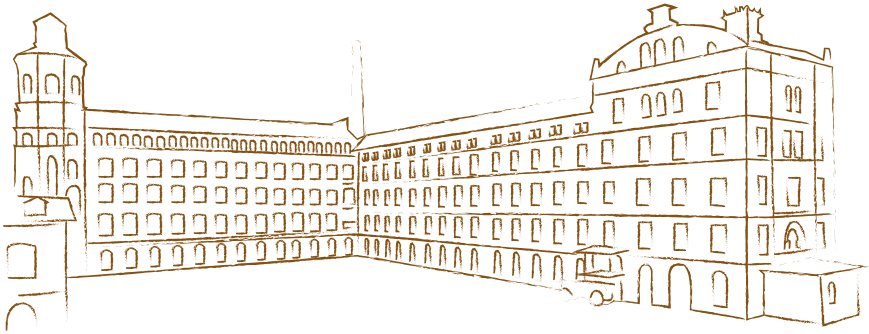
1857 Fabrykę wykupili od Banku Polskiego **Karol Hielle** i **August Dietrich**. Od tej chwili rozpoczął się rozkwit lnianego biznesu w Żyrardowie. Kontroferta Samuela Fränkela została odrzucona.

1914 U progu I wojny światowej fabryka była jednym z największych na świecie przędzalniczych zakładów lnu i bawełny.

1997 Po okresie PRL-u i po kilkuletnich próbach uzdrowienia w III RP zakłady włókniarskie ostatecznie zbankrutowały.

400 prawie tyle zabytków nieruchomych i ponad tyle ruchomych posiada Żyrardów.

Wpisany do rejestru zabytków budynek Starej Przędzalni pełni funkcje mieszkalne, handlowe, usługowe oraz hotelowe.



Co rzadkie, Hielle i Dietrich zachowywali sporą wrażliwość społeczną. Robotnicy u nich pracujący mieli zapewnione dobre warunki socjalne. Każdy zasłużony robotnik mógł dostać lokum. Kładziono duży nacisk na edukację – wybudowano pięć szkół i przedszkole. Pracującym w żyrardowskich zakładach pracownikom zapewniono darmową opiekę medyczną, świadczoną przez Anglików w nowo wybudowanym szpitalu fabrycznym. Na terenie zakładów powstała też łaźnia i pralnia. Niestety w późniejszych czasach warunki bytowe znacznie się pogorszyły.

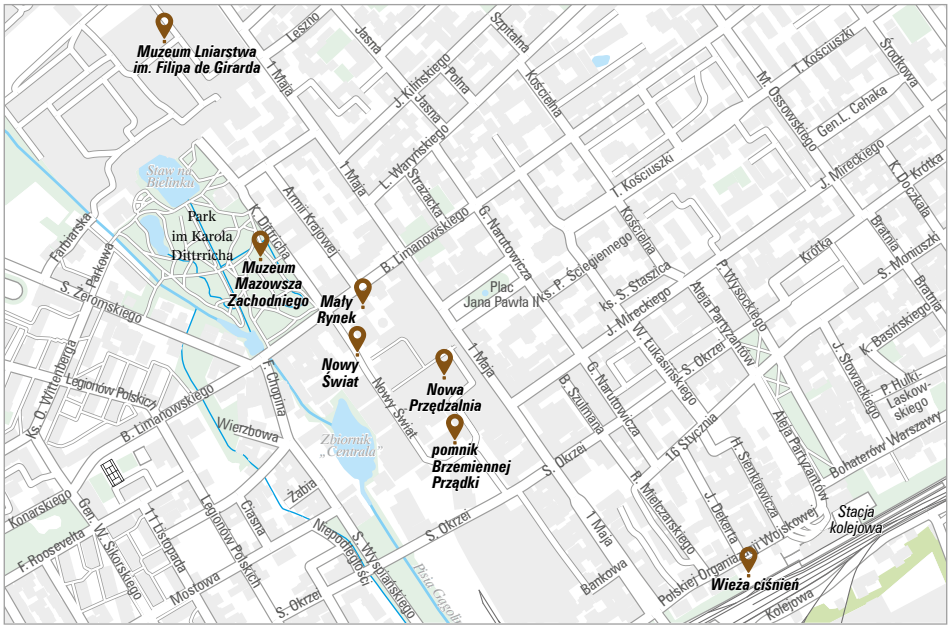
Wiosną 1883 roku szpularkom obniżono płace. W związku z tym 23 kwietnia tego samego roku rozpoczął się największy na ziemiach żyrardowskich i pierwszy masowy na ziemiach polskich strajk. Szpularki wyszły na ulice manifestować. Siły żandarmerii nie wystarczyły, więc do stłumienia strajku zostało wezwane wojsko rosyjskie. Zginęły trzy osoby, a kilka zostało rannych. 28 kwietnia Karol Dietrich zgodził się na warunki szpularek, kończąc ich bunt.

Pomnik Prządki autorstwa M. Biskupskiego

W 1900 roku na Wystawie Światowej w Paryżu Żyrardów przedstawiano jako miasto wzorcowe, w którym fabryki, budynki użyteczności publicznej i domy mieszkalne tworzą jeden organizm miejski. Został nagrodzony nagrodą główną Grand Prix.

Wspaniała panorama Żyrardowa z 1899 r. (o długości 367 cm i wysokości 140 cm)

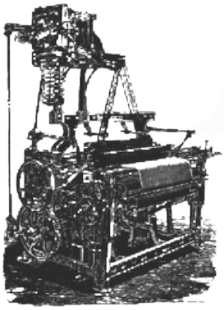
Największą wartością, wyszczególnioną na liście Pomników Historii, jest zachowany pierwotny plan historycznego układu urbanistycznego miasta-osady dla obsługi produkcji lnianej – dla wszystkich procesów, od przędzalni, tkalni, również żakardowej, aż do bielnika i drukowania kolorowych ozdób na tkaniny.



Żyrardów to gratka dla miłośników mazowieckiego industrialu. Tuż po wyjściu z pociągu turystę wita wyjątkowy **dworzec kolejowy**, zaprojektowany przez słynnego architekta Jana Jakuba Gaya w 1845 roku, a przebudowany przez Romualda Millera (twórcę projektów dworców m.in. w Modlinie, Grodzisku Mazowieckim i Pruszkowie). Nieopodal znajduje się także **wieża ciśnień** o typowej architekturze z lat 20. XX w. Autorstwo projektu przypisuje się Bronisławowi Brochwicz-Rogoyskiemu i znowuż Romualdowi Millerowi. Żyrardowskie crème de la crème mieści się w centrum miasta, do którego dojść można ze stacji, kierując się czarnymi znakami pieszego szlaku. Dzielnica domów robotniczych **Nowy Świat**, wzniesiona etapami w latach 1867–1910, zabudowana jest niskimi domami z czerwonej cegły, obok których stoją murowane i drewniane budynki gospodarcze. Zachowało się 130 domów mieszkalnych, 19 usługowych i ponad 60 gospodarczych, i to w bardzo dobrym stanie technicznym. Budynek **Nowej Przędzalni** z 1913 roku to jeden z pierwszych na świecie budynków konstrukcji żelbetowej. Ma prawie 130 m długości, wysokością przerasta zaś dziesięciokondygnacyjny blok. Jest to największy obiekt w fabryce. Na jego dachu znajdował się zbiornik przeciwpożarowy i ogród. Obiekt przebudowano na lofty. Na południowym krańcu fabrycznego terenu powstała restauracja „Szpularnia", przed którą stoi **pomnik Brzemiennej Prządki** autorstwa Maksymiliana Biskupskiego, wzniesiony w hołdzie kobietom zatrudnionym w zakładach. Upamiętnia on krwawo stłumiony pięciodniowy strajk szpularek w 1883 roku. Na tzw. **Małym Rynku** znajduje się ośmioboczny pawilon dawnej przepompowni, której bryła kojarzy się z romańskimi budowami Rawenny. Wędrując dalej czarnym szlakiem docieramy do Parku Dietricha, gdzie znajduje się **Muzeum Mazowsza Zachodniego**, które skupia się w pierwszej kolejności na historii Żyrardowa. Znajdują się tam bogate działy historii, sztuki, etnografii i ikonografii. Mieści się w willi Karola Dietricha, wzniesionej w latach 1886–1896. Schodząc ze szlaku w kierunku północnym, można dojść do **Muzeum Lniarstwa im. Filipa de Girarda**, w dawnej drukarni żyrardowskiej fabryki. Główną atrakcją są maszyny i urządzenia zakładów lniarskich. Większość pochodzi z lat 70. i 80. XX wieku.

1833

Filip de Girard uruchomił fabrykę lnu i został jej pierwszym dyrektorem technicznym. Wkrótce osadę nazwano od jego imienia Żyrardowem.

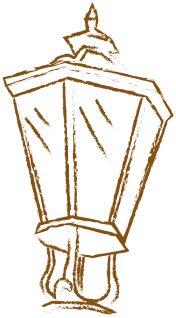


lata 30. XIX wieku

Do nowej fabryki zostały sprowadzone nowoczesne maszyny przędzalnicze z Anglii. Produkcja przemysłowa zaczęła się 24 VII 1833 roku i właśnie tą datą określa się powstanie żyrardowskiego przemysłu lniarskiego.

1845

Zakłady żyrardowskie znalazły się na linii kolei Warszawsko-Wiedeńskiej (Drogi Żelaznej).
Obok widoczny rozkład jazdy z 1850 roku.



1909

Żyrardów rozświetliły latarnie gazowe. Obecnie ich repliki znajdują się w reprezentacyjnych punktach Żyrardowa (Park im. K. Dittricha, Aleja Partyzantów, otoczenie Resursy i dworca). Pierwsze oświetlenie w Żyrardowie stanowiły latarnie gazowe czteropłomienne, o wysokości około 4 m i trzonie z żeliwnego odlewu. Na szczycie znajdowała się sześcioboczna głowica z szybami w metalowych ramkach.

1975

Budynek starej przędzalni w Żyrardowie trafił do rejestru zabytków.
Obecnie mieści butikowy hotel.

JULIAN JÓZEF RÓŻYCKI
PRASKIE APTEKI, GIMNAZJUM, KOLEJKA MARECKA

Julian Józef Różycki
(1834–1919)

Julian Józef Różycki był oddanym obywatelem warszawskiej Pragi. W 1859 roku uzyskał tytuł magistra farmacji i w tym samym roku kupił aptekę, i to nie byle jaką, bo prawdopodobnie pierwszą na Pradze, założoną między 1789 a 1795 rokiem. Znajdowała się na Brukowej (dziś Okrzei) 31. Wkrótce Julian Różycki został właścicielem drugiej apteki, przy Targowej 52. Obie apteki oraz założone przy pierwszej z nich laboratorium farmaceutyczno-chemiczne bardzo dobrze prosperowały i cieszyły się ogromną popularnością wśród mieszkańców Pragi. Różycki zajmował się też działalnością przemysłową – założył pierwszą na Pradze wytwórnię wód mineralnych. W 1892 r. natomiast zakupił Pierwszą Krajową Fabrykę Plastrów Chemicznych, którą przeniósł później na ulicę Brzeską 16. W 1895 roku, za namową inżyniera Adama Dzierżanowskiego, postanowił zainwestować w kolej. Powstało więc Towarzystwo Budowy i Eksploatacji Dróg Żelaznych Podjazdowych z kapitałem 1 mln rubli. Staraniem Towarzystwa wybudowana została Kolejka Podjazdowa Marecka. Różycki znany był też ze swej działalności społecznej i charytatywnej. On także otworzył funkcjonujący do dziś bazar Różyckiego na Pradze.

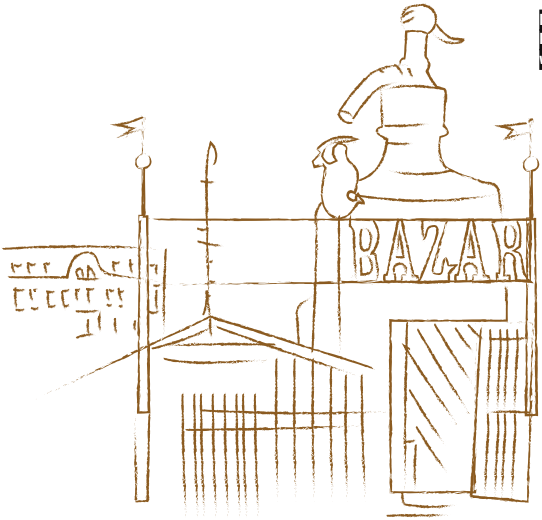
1834 W roku, w którym na świat przyszedł Julian Różycki, miasto wydało pierwsze zezwolenie na prywatne targowisko. Obraz Warszawy i samej Pragi zaczął się zmieniać, bowiem uregulowano kwestie handlu.

1860 Dwudziestolecie wielkich zmian na Pradze. Powstała Kolej Petersburska, dworce Petersburski (obecnie Wileński) i Terespolski (obecnie Wschodni) oraz tramwaj konny.

1870 Początek finansowania „ochronek" dla ubogich i osieroconych dzieci. Powstały przy ul. Sprzecznej i Brukowej. Różycki wsparł także „ogródek dziecięcy" przy ul. Szerokiej. Zorganizował Kasę Groszowych Oszczędności dla ludzi ubogich.

1882 Władze carskie zamknęły praskie targowisko przy ul. Brukowej. Julian Różycki, będący w posiadaniu licznych nieruchomości i działek, zaoferował kupcom handel na swojej posesji.

1901 Oficjalna data otwarcia Bazaru Różyckiego. Targowisko cieszyło się wielką popularnością. Obok głównego wejścia z żelazną bramą stał kiosk w formie gigantycznego syfonu – reklama wytwórni wód mineralnych J. Różyckiego.



Nad dawną panoramą bazaru Różyckiego górowała reklama jego wytwórni wód mineralnych.

Kolejka Marecka była bohaterką wielu wierszyków i przyśpiewek, np. takiej:
„Od Targówka aż do Marek zaiwania samowarek.
A od Marek aż do Strugi zaiwania jeszcze drugi.
W Radzyminie go witają, bo go bardzo dobrze znają".
W 1907 roku kolejka przewiozła aż 349 900 pasażerów. Ostatni skład kolejki mareckiej ruszył ze stacji w Radzyminie 31 sierpnia 1974 roku o 21.33. Pożegnała go orkiestra.

Przy dzisiejszym placu Weteranów Stycznia 1863 Różycki założył filię Szpitala Dzieciątka Jezus – Szpital Najświętszej Marii Panny. Był to początek historii Szpitala Praskiego.

Różycki był głównym inicjatorem budowy Gimnazjum Praskiego przy ulicy Okrzei, które w 1915 roku przeniosło się do nowego gmachu na rogu Jagiellońskiej i alei Solidarności. Obecnie jest to Liceum im. Władysława IV.

Tablica pamiątkowa na ścianie Gimnazjum i Liceum im Władysława IV.

Po wojnie w ocalałym budynku na Pradze wnuk Juliana Różyckiego, Zbigniew Różycki, próbował urządzić skład apteczny, nie otrzymał jednak zezwolenia. W aptece jego dziadka urządzono państwową hurtownię artykułów medycznych. Później, pod koniec lat 40., na placu na rogu Brukowej i Szerokiej stanął Powszechny Dom Towarowy, tak zwany PDT Praga.

W swoich wspomnieniach opublikowanych w 1961 roku na łamach „Stolicy" Jan Kraszewski pisał, że na Pradze nie wysyłało się z receptą „do apteki", tylko „do Różyckiego".

Tablica upamiętniająca powstanie Bazaru Różyckiego przy ulicy Brzeskiej 23

Niewiele zostało z miejsc związanych z praskimi inwestycjami kolejowymi z czasów, gdy Julian Różycki współtworzył marecką kolejkę. Warto jednak rzucić okiem na stare fotografie, by wyobrazić sobie, jak to niegdyś wyglądało.

Pierwszym dużym dworcem, który wzniesiono w Warszawie po praskiej stronie, był **Dworzec Petersburski**. Stanął przy obecnej **ulicy Wileńskiej**, u wlotu ulicy Zaokopowej, za gmachem Dyrekcji Kolei Państwowych. Dworzec zbudowano w latach 1859–1862, był końcową stacją linii kolejowej łączącej ówczesną stolicę Rosji, Petersburg, z Warszawą. W 1915 roku, w czasie wycofywania się Rosjan z Warszawy, został spalony. Po I wojnie światowej zastąpił go **Dworzec Wileński**, posiadający wejście od strony Targowej.

Przez wiele lat najważniejszym dworcem Warszawy był **Dworzec Terespolski**, nazywany też Brzeskim, wybudowany już w 1866 roku na pograniczu Pragi i Szmulek. Do dworca można było dojechać dorożką, drogą od ulicy Wołowej (Targowa). Budynek dworcowy, zaprojektowany przez Alfonsa Kropiwnickiego, stał wzdłuż torów i peronów, frontem do ulicy Kijowskiej, nieco bliżej Targowej niż obecny **Dworzec Wschodni**. Gmach był dwukondygnacyjny. W części środkowej umiejscowiono główne wejście, a nad nim balkon wsparty na kolumnach. Parter podzielono na hale dla trzech klas podróżnych. Budynek został uszkodzony w czasie II wojny światowej i rozebrany w okresie PRL-u; z całego budynku dworcowego ocalał fragment wschodniego skrzydła. Dawna zajezdnia tramwajowa z kolei mieściła się na ul. Inżynierskiej 6. Inne miejsca, które swoje istnienie zawdzięczają Julianowi Różyckiemu to **Bazar Różyckiego (ul. Targowa 54)**, **VIII Liceum Ogólnokształcące im. Króla Władysława IV (ul. Jagiellońska 38)**, **Szpital Praski (niegdyś Szpital Najświętszej Marii Panny** na Pradze, którego budowę wsparł farmaceuta). Postać Juliana Różyckiego upamiętniono niedawno specjalną gwiazdą na **„Praskiej Galerii Sław" (ul. Stalowa 14)**.

1855

Julian Różycki był głównym inicjatorem budowy Gimnazjum Praskiego, powstałego w 1885 roku. Uzyskał zgodę od władz carskich na otwarcie szkoły i zainwestował w nią znaczące środki. Była to jedna z pierwszych publicznych i bezpłatnych szkół dla młodzieży z biednych dzielnic Warszawy. Jagiellońska lata 1908–1915, zbiory Archiwum Państwowe w Warszawie.

1944

Aneks gmachu gimnazjum męskiego został rozebrany od strony ul. Targowej, w późniejszych latach rozebrano także łącznik pomiędzy aneksem a budynkiem głównym. Obecnie gmach jest siedzibą VIII Liceum Ogólnokształcącego im. Władysława IV.

2017

W Praskiej Galerii Sław, przy ul. Stalowej wmurowanych zostało 8 wyjątkowych płyt. Swoje gwiazdy mają tu m.in. ojciec-założyciel Nowej Pragi, Ksawery Konopacki, arystokraci i filantropi, Michał i Maria Radziwiłłowie, a także Julian Różycki.

2024

Brama wejściowa na bazar Różyckiego funkcjonujący do dziś na Warszawskiej Pradze.

LUDWIK NORBLIN
FABRYKA „NORBLIN, BRACIA BUCH I T. WERNER”

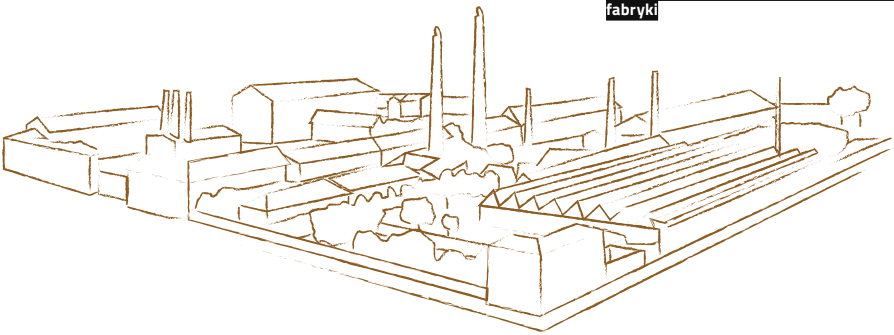
Wincenty Ludwik Norblin (1836–1914)

Norblinowie, nazywani wizjonerami warszawskiego platernictwa, wywodzili się od znanego francuskiego malarza i grafika Jana Piotra Norblina de la Gourdaine'a, który przybył do Polski w 1774 roku na zaproszenie ks. Adama Kazimierza Czartoryskiego. I chociaż sam po trzydziestu latach wrócił do Francji, to jego syn, Aleksander Jan Konstanty Norblin, przyjechał w 1819 roku do Królestwa Polskiego. Po roku z pomocą rządu założył pierwszy w Warszawie warsztat brązowniczy, dając tym samym początek polskiej gałęzi rodziny Norblinów. Jego wyroby szybko zyskały sławę, o czym świadczą tak prestiżowe zlecenia, jak wykonanie insygniów królewskich dla cara Aleksandra I. Po śmierci Aleksandra Jana kierownictwo zakładem brązowniczym przejął jego syn Wincenty Norblin. Za jego czasów zakład został przeniesiony na ul. Chłodną i przekształcony w Fabrykę Wyrobów Platerowanych „W. Norblin i W. Meylert”. Rozkwit firmy nastąpił za czasów kolejnego z rodu Norblinów, Wincentego Ludwika, który połączył zakład z firmą swojego szwagra, złotnika Augusta Teodora Wernera.

1882 Firma Norblina i Wernera przejęła fabrykę wyrobów metalowych braci Buch przy ulicy Żelaznej 51/53. W 1893 roku powstało Towarzystwo Akcyjne Fabryk Metalowych Norblin, Br. Buch, T. Werner. W ciągu następnych lat zakład zmodernizowano, z czasem zakupiono nowe maszyny i wzniesiono kolejne budynki.

Jedna akcja, Spółki Fabryk Metalowych

1889 Spółka hucznie obchodziła jubileusz 25-lecia, a było co świętować, biorąc pod uwagę fakt, że pod koniec XIX wieku była to jedna z największych fabryk branży metalowej na ziemiach Królestwa Polskiego. Pod koniec XIX wieku spółka wybudowała walcownię metali kolorowych, w której produkowano blachę, drut oraz rury miedziane i mosiężne. Przedsiębiorstwo zaliczane było do grupy sześciu największych w branży metalowej na terenie Królestwa Polskiego. Kontrakty dla wojska napędzały produkcję wyrobów dla przemysłu zbrojeniowego.



Ogólny widok fabryk Towarzystwa Akcyjnego Norblin, Br. Buch i T. Werner, na podstawie ryc. do katalogu produktów fabryki

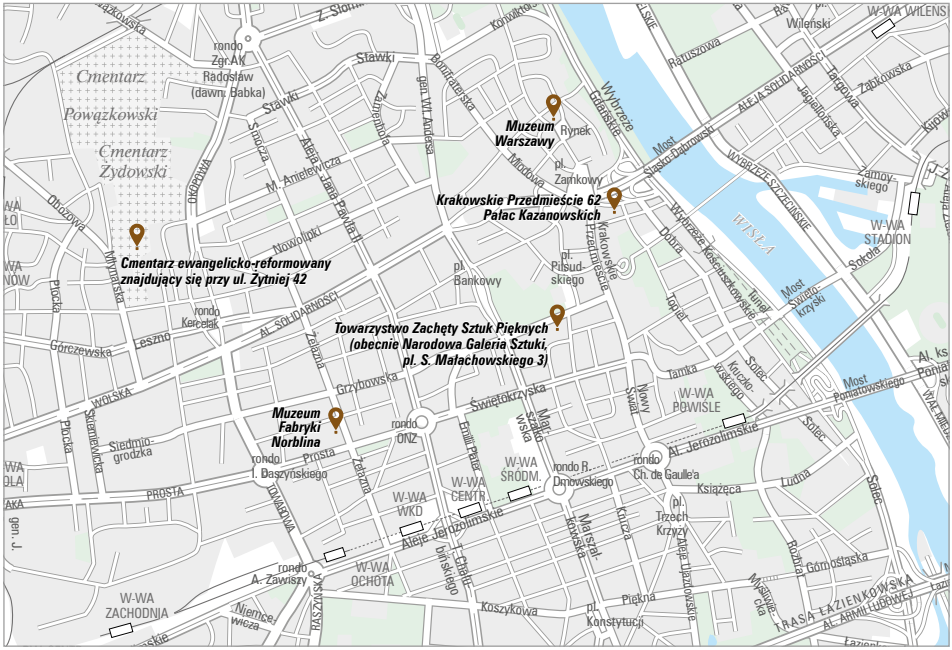
1896 Zakład zdobył najwyższe odznaczenie rosyjskie, czyli prawo do wybijania herbu Imperium Rosyjskiego (dwugłowego orła). Znak pozostał na wyrobach do wybuchu I wojny światowej. Początek XX wieku to dalszy rozwój zakładów: zainstalowano m.in. walcarkę skośną do rur, prasę hydrauliczną oraz piece Morgana do topienia miedzi. Towary transportowane były koleją; znajdujące się tuż za zakładem tory były połączone z Dworcem Towarowym Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej i linią Kolei Obwodowej. Poprzez most przy Cytadeli transport docierał najpierw na Pragę, gdzie działało połączenie z linią petersburską, a następnie na rynki wschodnie.

1915 Część maszyn i urządzeń została wywieziona w głąb Rosji. W czasie I wojny światowej fabrykę częściowo przestawiono na produkcję zbrojeniową – wytwarzała łuski armatnie i amunicję. W dwudziestoleciu międzywojennym fabryka, kierowana przez inż. Stefana Przanowskiego, była jednym z największych polskich przedsiębiorstw metalowych. W tym okresie spółka zatrudniała 2230 pracowników. W czasie II wojny światowej fabryka znacznie ucierpiała, a większość maszyn i materiałów została wywieziona do Niemiec. Od 1948 roku w znacjonalizowanej fabryce pod nazwą „Walcownia Metali Warszawa" działała odlewnia, tłocznia, druciarnia i rurownia.

Pochodzące z ulicy Żelaznej platerowe i srebrne wyroby znane były i poszukiwane nie tylko w Polsce, ale także w Cesarstwie Rosyjskim i na Bliskim Wschodzie. W latach 1870–1914 we wzornictwie wyrobów norblinowskich pojawiły się nowe style i motywy dekoracyjne, m.in. muszle, girlandy i liście laurowe. Od połowy lat 90. XIX w. plater coraz częściej zaczęto łączyć ze szkłem. Ofertę skierowano do najbardziej wymagających klientów. W katalogach firmy można było znaleźć ponad pięć tysięcy przedmiotów, w tym bardzo wyszukane produkty, takie jak widelczyki do ostryg, łyżki do szparagów, noże do obierania pomarańczy czy sztućce do tranżerowania (porcjowania i dzielenia drobiu).

Patera ze zbiorów Muzeum Fabryki Norblina

Cukiernica ze zbiorów Muzeum Warszawy



Wycieczkę śladami rodziny Norblinów wypada zacząć w należącej niegdyś do nich **Fabryce oraz Muzeum (ul. Żelazna 51/53, Warszawa)**. W przeciwieństwie do wielu miejsc związanych z pamiątkami historii przemysłu, ta destynacja – dzięki gruntownej rewitalizacji - zachwyca stanem zachowania i stopniem udostępnienia. Obecnie mieszczą się tu rozmaite restauracje, kluby muzyczne i bazary. Cały poprzemysłowy kompleks obejmuje 2 ha, 10 zabytkowych budynków oraz 50 oryginalnych maszyn i urządzeń. O kilku porach dnia ruszają tu tematyczne wycieczki, którym przewodzą bohaterowie w kreacjach z dawnej epoki. Do najcenniejszych eksponatów Muzeum należy m.in. hydrauliczny akumulator do obsługi 520-tonowej prasy poziomej (podobny służył do podnoszenia londyńskiego Tower Bridge). Z Fabryki Norblina warto wybrać się do **Muzeum Warszawy (Rynek Starego Miasta 28/42)**, które „spogląda" na warszawską syrenkę. W Gabinecie Sreber i Platerów Warszawskich, można zobaczyć m.in. oryginalną cukiernicę „Kula", zaprojektowaną na zlecenie Norblina około 1935 roku przez rzeźbiarkę i metaloplastyczkę, Julię Keilową (1902–1943). W okolicach Starówki znajduje się kilka kolejnych miejsc, które są choćby po trosze związane z Norblinami. Mieszczący się przy **ul. Krakowskie Przedmieście 62 Pałac Kazanowskich** był siedzibą Warszawskiego Towarzystwa Dobroczynności, hojnie dotowanego przez Ludwika Norblina. Także **Towarzystwo Zachęty Sztuk Pięknych (obecnie Narodowa Galeria Sztuki, pl. Stanisława Małachowskiego 3)** korzystało ze wsparcia fabrykanta. Ostatni przystanek spaceru to **cmentarz ewangelicko-reformowany znajdujący się przy ul. Żytniej 42**. Pośród grobowców wielu słynnych rodzin nekropolia skrywa miejsce pochówku Wincentego Ludwika Norblina (z żonami), a także grobowiec rodzinny Norblinów i Szwede (za sprawą ślubu z Joanną Cerisy). Na cmentarzu znajduje się też monumentalny grobowiec Augusta Teodora Wernera, którego żoną była Albertyna Wilhelmina Norblin.

WINCENTY KONSTANTY NORBLIN DE LA GOURDAINE 1805–1872

1820

Brązownik Aleksander Jan Konstanty Norblin tworzy zakład brązowniczy na Starym Mieście w Warszawie. Zakład produkował w tym czasie m.in. okucia parowozów, uprzęży dorożkarskich, zdobienia kościołów, zegary , świeczniki i wiele innych.

1872

Umiera Wincenty Konstanty Norblin, a zakład przejmuje jego syn Ludwik. Na rycinie wnętrze fabryki.

2008

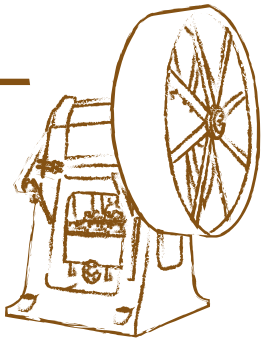
Zakład został zakupiony przez Grupę Capital Park. Słychać pierwsze zapowiedzi rewitalizacji dawnych Zakładów Norblin, Bracia Buch i T. Werner

2017

Roboty budowlane na terenie dawnej fabryki Norblina ruszyły w listopadzie 2017 roku. Rewitalizacja zakończyła się w listopadzie 2021 roku.

2020

Do Fabryki Norblina wróciła zabytkowa prasa hydrauliczna 1000T. Transport trwał kilkanaście godzin, a prasa została przewieziona w dwóch częściach.



WIELKIE WYNALAZKI – SILNIKI PAROWE W PAROWCACH

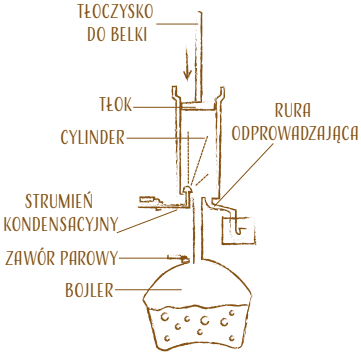
Prototypy statków z napędem kołowym bocznym, wprawiane w ruch dzięki maszynie parowej, pojawiły się na przełomie XVIII i XIX wieku. Pierwszy parowiec o nazwie Clermont powstał w 1807 r., jednak dopiero w drugiej połowie XIX w. parowce stały się powszechne, głównie za sprawą kolejnych ulepszeń. Postęp w dziedzinie parowców obejmował głównie rozwiązania w zakresie silników. Zwiększenie sprawności napędu wiązało się z wprowadzeniem maszyn parowych z podwójnym rozprężeniem (1854 r.), a potem potrójnym (1874 r.). Ulepszano także same kotły parowe. I tak w 1890 r. parowce stanowiły ponad 57% tonażu floty światowej.

„Przystań statków parowych na Powiślu" Franciszek Kostrzewski ok. 1853 r. kolekcje.muzeumwarszawy.pl

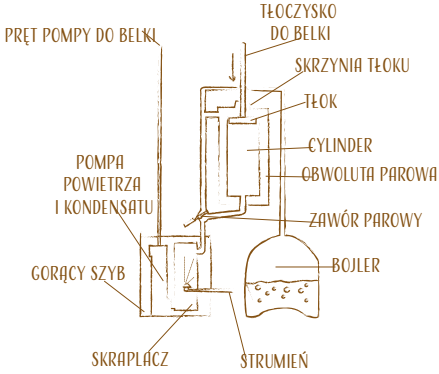
SILNIK NEWCOMENA I WATTA

Wynalazcą pierwszego silnika parowego był angielski inżynier Thomas Newcomen. Badania nad maszyną rozpoczął już w roku 1698, zaś 7 lat później opatentował gotowe urządzenie. Silnik Newcomena posiadał liczne niedoskonałości, jednak w chwili śmierci wynalazcy w kopalniach węgla kamiennego w Europie działało ponad 100 jego konstrukcji. Wiele ulepszonych rozwiązań, a w konsekwencji ekspansję silników parowych zawdzięczamy innowacjom Jamesa Watta. Jeszcze jako młody naukowiec rozprawił się z problemem zbytniej energochłonności silnika Newcomena. Zaproponował wydzielenie komory kondensacji, zachowując tym samym stałą, wysoką temperaturę cylindra. Maszyna przyspieszyła i stała się znacznie mniej awaryjna. W późniejszych latach powstała potrzeba skonstruowania sterownika, który został zaprojektowany w 1788 roku pod nazwą regulator Watta. Mechanizm składał się z dwóch wahadeł, o ramionach łączących się na wspólnym trzpieniu.

SILNIK NEWCOMENA



SILNIK WATTA



James Watt jest twórcą pojęcia "konia mechanicznego", choć początkowo nazwa brzmiała HP, czyli koń parowy. Koń mechaniczny (KM) jest jednostką mocy, dzięki której można było pracę silnika przyrównać do pracy jednego konia. Przykładowo 3 KM mówią o pracy 3 żywych koni w systemie trzyzmianowym, po 8 godzin na dobę.

1807 budowa pierwszego parowca s.s. Clermont.

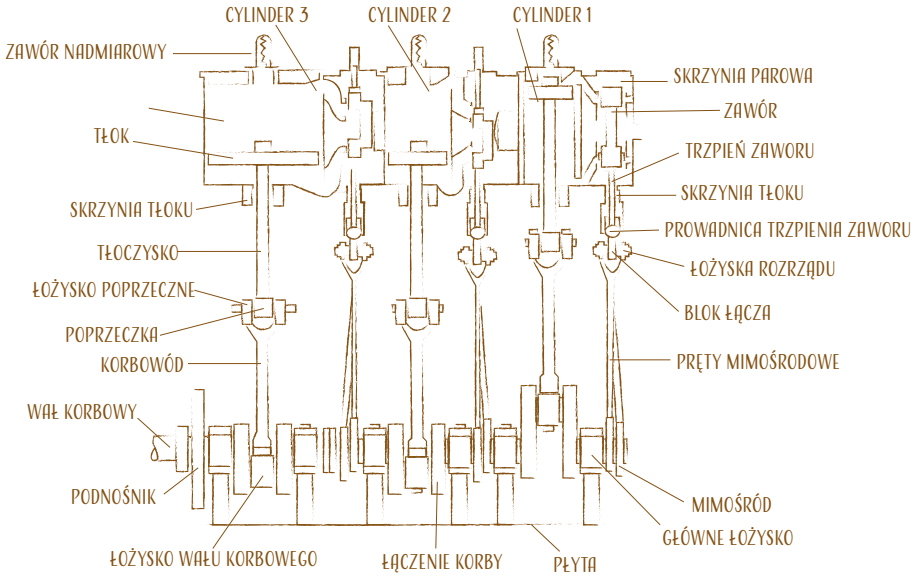
1828 statek „Victory" wypływa z Liverpoolu, dociera do Gdańska, po technicznej przerwie dopływa Wisłą do Warszawy. Był płaskodennym, rzecznym holownikiem o napędzie bocznokołowym i pierwszym parowcem na ziemiach polskich, zakupionym przez przemysłowca K. Wolickiego.

1848 Andrzej Artur Zamoyski zakłada „Spółkę Żeglugi Parowej na Rzekach Spławnych Królestwa hrabia Zamoyski et Compania", uruchamia produkcję statków i barek.

1851 Spółka Żeglugi Parowej Hrabiego Zamoyskiego rozpoczyna produkcję statków i barek. W jej posiadaniu znajdują się parowce „Prince de Varsovie" oraz „Vistula", 10 barek towarowych oraz stocznia na Solcu.

SILNIK PAROWY TZW. POTRÓJNEGO ROZPRĘŻANIA PARY

Celem tej maszyny było osiągnięcie wzrostu sprawności i obniżenie jednostkowego zużycia paliwa. Jej działanie polegało na dopływie strumienia pary z kotła do cylindra o najmniejszej średnicy i największym ciśnieniu. Tu strumień ulegał częściowemu rozprężeniu. Następnie przepływał do większego cylindra, w którym rozprężał się ponownie. Na koniec para przedostawała się do cylindra niskiego ciśnienia. Miał on największą średnicę, a para rozprężała się do ciśnienia nieco powyżej stopnia kondensacji.



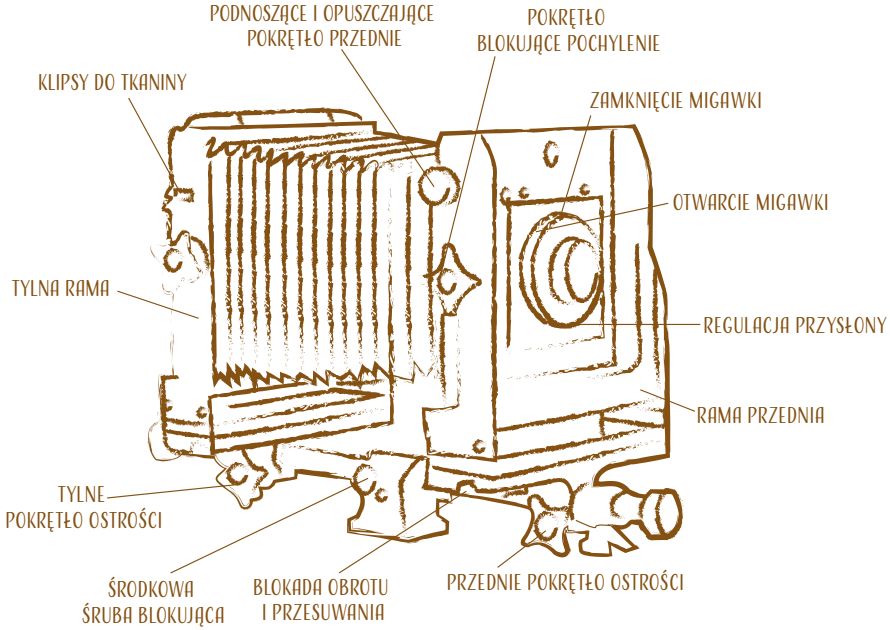
WIELKIE WYNALAZKI – APARAT

Historia aparatów fotograficznych, jakie w pierwszej połowie XX wieku dominowały na świecie, związana była z odkryciami poprzedniego stulecia. Pierwsze aparaty rozwijały koncepcję zapoczątkowaną przez urządzenie znane od dawna pod nazwą camera obscura. W 1839 r. francuscy wynalazcy, bracia Susse, skonstruowali urządzenie wykonujące fotografie w oparciu o technikę dagerotypii. I jako pierwsi rozpoczęli produkcję aparatów dla klientów indywidualnych. Zainteresowanie fotografią oraz mechanizmami jej wykonywania rozlało się na cały glob. Także w Polsce, natenczas pod zaborami, szybko rosła wiedza na temat aparatów oraz chęć konstruowania własnych, ulepszonych urządzeń. Chcąc poznać polskie odkrycia i osiągnięcia w dziedzinie fotografii warto odbyć co najmniej dwie wycieczki. Wiele wspaniałych eksponatów znajduje się kolekcji **Narodowego Muzeum Techniki w Warszawie**. Niemniej cenne są zbiory **Fotoplastikonu**, które liczą ponad 10 tysięcy trójwymiarowych fotografii, dokumentujących m.in. egzotyczne podróże z przełomu XIX i XX wieku oraz różne okresy historyczne Warszawy.

Fotoplastikon Warszawski

Narodowe Muzeum Techniki w Warszawie
ul. plac Defilad 1, 00-901 Warszawa
nmt.waw.pl
Fotoplastikon Warszawski
ul. al. Jerozolimskie 51, 00-697 Warszawa
fotoplastikonwarszawski.pl

APARAT STUDYJNY



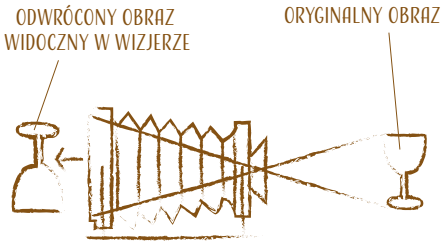
1842 Józef Zieliński pisze w Pamiętniku Przyjaciół Przemysłu pracę „O dagerotypie".

1883 Stanisław Jurkowski jednym z pierwszych konstruktorów migawki szczelinowej.

1895 budowa „kinematografu Lebiedzińskiego" i nagranie 2 krótkometrażowych „komedii" z udziałem aktorów warszawskich teatrów ogródkowych.

1897 w fabryce Lebiedzińskiego powstaje urządzenie do fotochemicznej rejestracji odkształceń szyn kolejowych dla Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej.

ZASADA DZIAŁANIA CAMERY OBSCURY I PIERWSZYCH APARATÓW



Aparat dagerotypowy zbudowany przez La Maison Susse Frères w 1839 roku, z obiektywem Charlesa Chevaliera

Pierwsze dagerotypy w Polsce wykonane przez fizyka Uniwersytetu Warszawskiego Jędrzeja Radwańskiego przedstawiały widoki kościoła Wizytek i Pałacu Kazimierzowskiego w Warszawie.

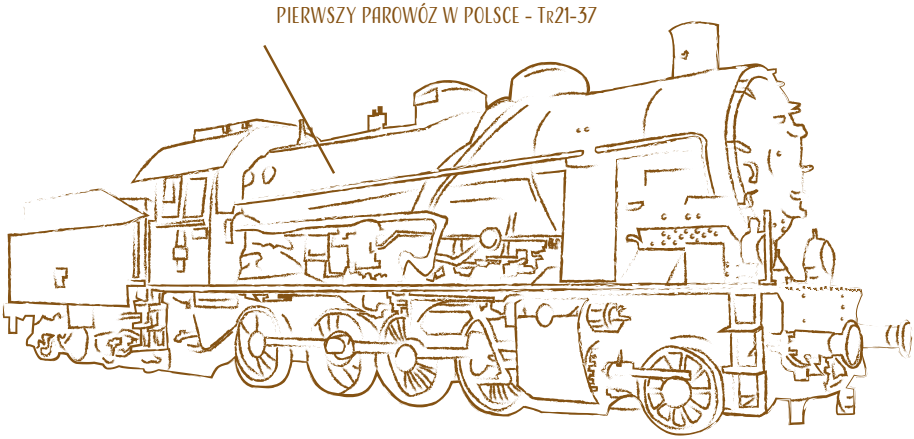
POLSKI WYNALAZCA

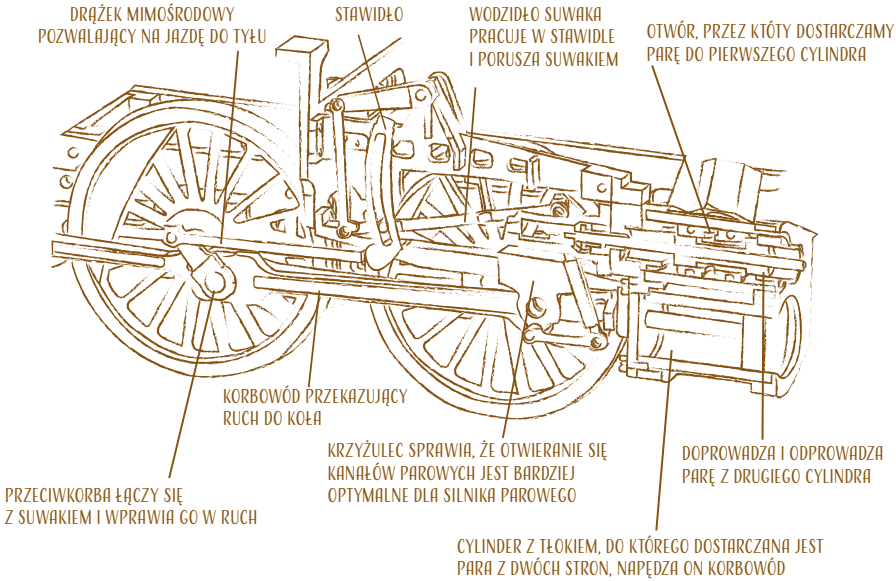
Piotr Lebiedziński (1860–1934) – pionier kinematografii, utalentowany inżynier, chemik, przedsiębiorca i wynalazca.
Prowadził sklepy branżowe przy Krakowskim Przedmieściu 65 oraz Marszałkowskiej 99 w Warszawie. Na Pradze otworzył własną wytwórnię papierów fotograficznych, eksportowanych m.in. do Wiednia, Paryża i Londynu. W fabryce powstały również słynne aparaty „Chicago" i „Varsovie". Lebiedziński zaprojektował również aparat do zdjęć seryjnych „Cykloskop", głowicę dźwiękową oraz migawkę optyczną do aparatów kinematograficznych. Firma Lebiedzińskiego przekształciła się w prężną spółkę „Foton", a losy splotły się z działem produkcji fotochemicznej „Foto" spółki „J. Franaszek S.A.". Po wojnie tradycje oraz nazwę fabryki przyjęły Warszawskie Zakłady Fotochemiczne „Foton".

PIOTR LEBIEDZIŃSKI – PIONIER KINEMATOGRAFII, INŻYNIER, CHEMIK, PRZEDSIĘBIORCA I WYNALAZCA

WIELKIE WYNALAZKI – PAROWÓZ

Lokomotywa parowa (parowóz) posiada silnik, w którym para pochodzi z kotła, opalanego najczęściej węglem kamiennym. Pierwsze próby konstrukcji parowozu rozpoczęto zaraz po opracowaniu przez Jamesa Watta w latach 70. XVIII wieku udanej maszyny parowej. Wśród pionierów znalazł się Richard Trevithick, jednak ostatecznie za wynalazcę współczesnej lokomotywy parowej uważa się George'a Stephensona. To jego maszyna, the Rocket, z 1829 r. stała się pierwowzorem kolejnych konstrukcji.





1845 Rusza pierwsze połączenie Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej.

1921 Ustawa w sprawie przejęcia kolei zbudowanych przez byłych zaborców.

lata 20. XX w Fabryki produkują „pełną parą". FABLOK w Chrzanowie podpisuje kontrakt rządowy, a warszawskie zakłady, po odbudowie, osiągają szczyt produkcji w 1931 r.

1937 Parowóz z serii Pm36 zdobywa złoty medal na wystawie w Paryżu.

Jeszcze pod zaborami rozkwitły 3 główne ośrodki budowy wagonów – w Sanoku (Galicyjskie Towarzystwo Akcyjne Budowy Wagonów i Maszyn, przedtem zakład Kazimierza Lipińskiego), Chrzanowie (oddział budowy wagonów towarowych w Górnośląskich Zjednoczonych Hut Królewska i Laura S.A.) oraz Warszawie (Towarzystwo Przemysłowe Zakładów Mechanicznych „Lilpop, Rau i Loewenstein" S.A.)

Bogatą kolekcję parowozów i wagonów obejrzeć można w kilku miejscach na Mazowszu, m.in.:

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

Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie
ul. Licealna 18, 96-500 Sochaczew
www.kolejkasochaczew.pl

KOLEJ WARSZAWSKO-WIEDEŃSKA

	LOKOMOTYW PAROWYCH	WAGONÓW OSOBOWYCH	WAGONÓW TOWAROWYCH
TABOR:			
1845 R.	8	58	62
1848 R.	35	87	312

Kolej Warszawsko-Wiedeńska była pierwszą linią żelazną na ziemiach Królestwa Polskiego. Razem z postępem techniki była modernizowana, szyny zmieniały się z sosnowych przez dębowe, żelazne i stalowe. Szybko rósł także tabor.

Kazimierz Zembrzuski (1905–1981)
Inżynier, mechanik, konstruktor, profesor Politechniki Warszawskiej, członek PAN. Był twórcą pierwszych w Polsce, samodzielnie zaprojektowanych, parowozów. W 1931 roku zrealizował projekt parowozu Pt31, zaś w 1936 roku Pm36 (złoty medal na Światowej Wystawie Sztuki i Techniki w Paryżu).

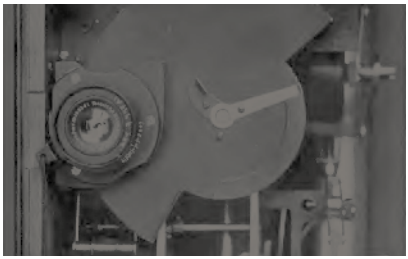
KAZIMIERZ ZEMBRZUSKI – INŻYNIER, KONSTRUKTOR, MECHANIK

WIELKIE WYNALAZKI – AEROSKOP

Aeroskop to rewolucyjny wynalazek, stosowany powszechnie przez reporterów na całym świecie od roku 1910 do lat 30. XX wieku. Była to pierwsza ręczna kamera filmowa o napędzie automatycznym ze stabilizacją obrazu. Jej pomysłodawcą był Polak, Kazimierz Prószyński. Konstrukcję z 1908 r. cechowało wiele zalet – prosta obsługa, mobilność oraz osobny system zaopatrzenia w energię. Aeroskopowi Prószyńskiego ludzkość zawdzięcza archiwalne reportaże i filmy krajoznawcze. Jednym z pierwszych nagrań kronikarskich, wykonanych na tym urządzeniu, była koronacja króla Jerzego w Londynie w 1911 roku.

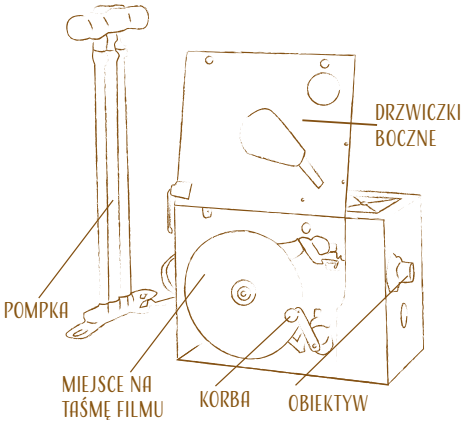
Kazimierz Prószyński filmujący aeroskopem ulice Paryża w 1909

Cztery zachowane kadry jednego z pierwszych polskich filmów „Ślizgawka", reprodukowane w polskiej prasie

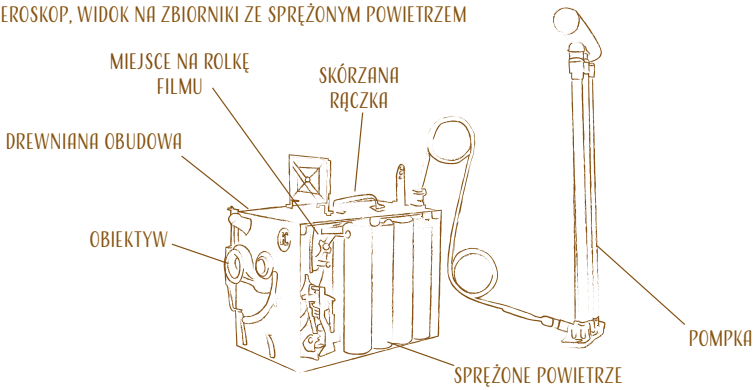


Front aeroskopu bez osłony.

AEROSKOP, WIDOK WNĘTRZA Z MIEJSCEM NA TAŚMĘ



AEROSKOP, WIDOK NA ZBIORNIKI ZE SPRĘŻONYM POWIETRZEM

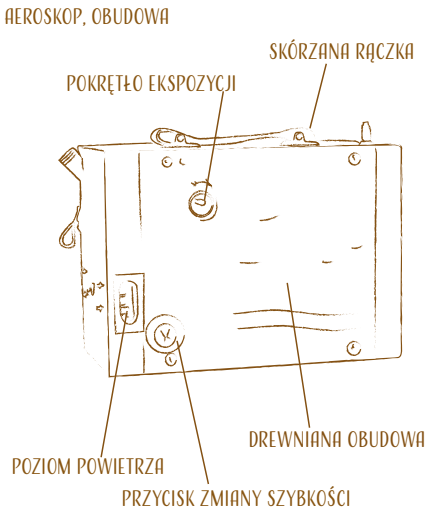


1901 Prószyński zakłada wytwórnię filmową Towarzystwo Udziałowe Pleograf i rozpoczyna produkcję krótkich filmów dokumentalnych.

1902 Pierwsze pokazy filmów w Teatrze Letnim w Ogrodzie Saskim (m.in. Ślizgawka w Dolinie Szwajcarskiej, Pogotowie Ratunkowe oraz Pod Ostrą Bramą w Wilnie).

1908 Kazimierz Prószyński konstruuje pierwszy Aeroskop.

1910 Publiczna prezentacja kamery we Francuskiej Akademii Nauk przy udziale laureata nagrody Nobla, Gabriel'a Lippmann'a.



POLSKI WYNALAZCA

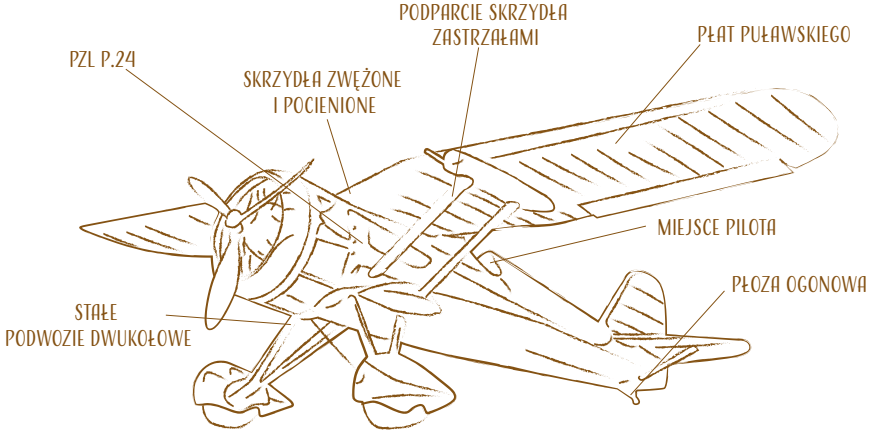
Kazimierz Prószyński (1875–1945)
warszawski inżynier i wynalazca. Wybitny konstruktor kamer, które weszły do powszechnego użytku na początku XX wieku. Aeroskop konstruktor opatentował najpierw we Francji, a potem w Anglii i USA. Seryjna produkcja ruszyła w Anglii za sprawą firm Newman-Sinclair oraz Cherry Kearton Limited. Oprócz aeroskopu wynalazł także obturator, następnie wprowadzony do produkcji przez francuską firmę Gaumont, Kinofon oraz ręczną kamerę OKO. Podczas okupacji Polski działał w konspiracji. Po aresztowaniu w trakcie powstania warszawskiego trafił do Gross-Rosen, a ostatecznie zginął w obozie koncentracyjnym Mauthausen-Gusen.

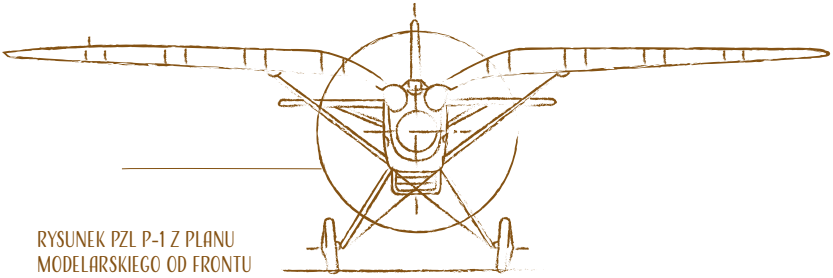
KAZIMIERZ PRÓSZYŃSKI – TWÓRCA AEROSKOPU

Mazowsze to kolebka polskiej awiacji i lotniczej myśli inżynierskiej. Samolot myśliwski PZL P.1 był pionierskim projektem inżyniera Zygmunta Puławskiego, stanowiącym również pierwszą własną konstrukcję Państwowych Zakładów Lotniczych w Warszawie. Prototyp tego myśliwca odbył swój pierwszy lot w sierpniu 1929 roku, pilotowany przez doświadczonego pilota Bolesława Orlińskiego. W PZL P.1 zastosował skrzydło pocienione przy kadłubie i załamane w formie skrzydła mewy, pozwalające na bardzo dobrą widoczność z miejsca pilota, nazwane później „polskim płatem" lub płatem Puławskiego. Jego masa własna wynosiła 1118 kg, natomiast jego prędkość maksymalna 302 km/h.

Samolot myśliwski PZL P.1 (pierwszy prototyp, 1928)

SAMOLOTY PUŁAWSKIEGO ZE SKRZYDŁEM POCIENIANYM PRZY KADŁUBIE





RYSUNEK PZL P-1 Z PLANU MODELARSKIEGO OD FRONTU

1930 Pierwszy numer najbardziej rozpoznawalnego miesięcznika lotniczego „Skrzydlata Polska".

1931 Pierwszy seryjnie produkowany samolot pasażerski polskiej konstrukcji wprowadzony do eksploatacji przez PLL LOT, był to sześciomiejscowy samolot pocztowo-komunikacyjny.

1942 Jadwiga Piłsudska wstępuje do Air Transport Auxiliary, służby pomocniczej Royal Air Force. Służy dwa lata osiągając stopień podporucznika czasu wojny.

1969 Utworzenie zespołu akrobacyjnego lotnictwa wojskowego „Rombik" dziś pod nazwą „Zespół Akrobacyjny Biało-Czerwone Iskry".

2005 Realizacja filmu dokumentalnego „Polki nad Londynem" o służbie w lotnictwie m.in. Jadwigi Piłsudskiej.

Jadwiga Piłsudska podczas ćwiczeń na szybowcu szkolnym „Wrona" 1937 r. , arch. NAC

Pierwsza okładka miesięcznika „Skrzydlata Polska" z 1930 r. oraz Nr 50 z 1977 r.

POLSKI WYNALAZCA

Zygmunt Puławski (1901–1931). W 1920 roku Puławski rozpoczął studia na Wydziale Mechanicznym Politechniki Warszawskiej. Był aktywnym członkiem Sekcji Lotniczej Koła Mechaników Studentów PW, gdzie zajmował się projektowaniem szybowców. Od roku 1927 pracował jako główny konstruktor w Centralnych Warsztatach Lotniczych w Warszawie, później znanych jako PZL. Płat Puławskiego 18 maja 1931 roku otrzymał polski patent nr 13826. Układ zastosowany najpierw w prototypowych konstrukcjach myśliwskich potocznie zwanymi „Puławszczakami", zyskał ogromne zainteresowanie na całym świecie na początku lat 30. Puławski zginął w Warszawie 21 marca 1931 roku w katastrofie lotniczej. Przy ul. Kaliskiej 16 w Warszawie została umieszczona tablica upamiętniająca katastrofę PZL.12, w której zginął. Znajduje się na niej również informacja o samolocie PZL P -11, który brał udział w II wojnie światowej.

ZYGMUNT PUŁAWSKI – INŻYNIER, KONSTRUKTOR I PILOT

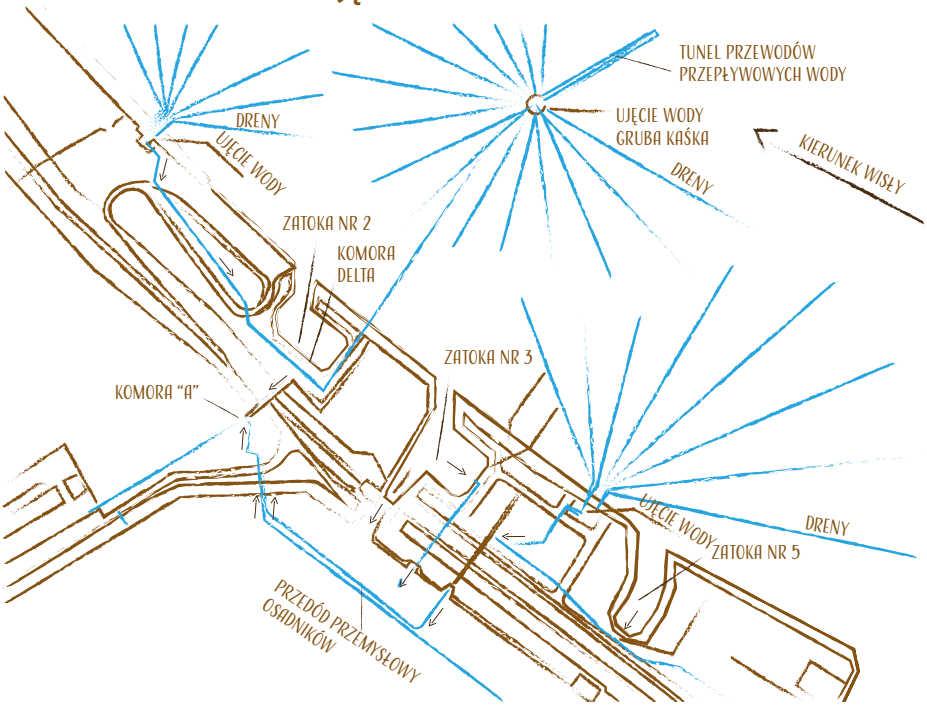
WIELKIE WYNALAZKI – POBÓR I UZDATNIANIE WODY W WARSZAWIE

Od wieków głównym źródłem zaopatrzenia Warszawy w wodę jest przecinająca ją Wisła. Najstarsze wodozbiory, czerpnie i wodociągi to dzieła takich wybitnych architektów, jak Chrystian Piotr Aigner (współtwórca Wodozbioru w Łazienkach Królewskich) czy Henryk Marconi (stacja pomp przy ul. Dobrej, wody tłoczone do Ogrodu Saskiego). Kolejny wielki krok w zakresie dostarczania i oczyszczania wody dla Warszawy to wodociąg zaprojektowany przez Williama i Williama Heerleina Lindleya. Inwestycja, która powstała jeszcze w końcówce XIX wieku, działa do dziś, jednak z niezbędnymi modyfikacjami i unowocześnieniami.

Każdego dnia Wodociągi Warszawskie (MPWiK Warszawa) dostarczają 330 milionów litrów wody. Woda przechodzi szereg złożonych procesów technologicznych i badań. Jest poddawana m.in. wieloetapowej filtracji, ozonowaniu i dezynfekcji. Wodę pobiera się z ok. 7 metrów spod dna Wisły. Następnie jest uzdatniana w Zakładzie Centralnym (w dwóch warszawskich stacjach uzdatniania: „Filtry" i „Praga"). Współczesny system poboru wody utrwalił się po wojnie.

Ujęcie wody „Gruba Kaśka".
W tle zabudowa Gocławia. 1990 rok, arch. NAC

UJĘCIA WODY Z WISŁY



1961 Ukończono budowę Kolektora Burakowskiego. Jego zadaniem jest przesył ścieków z lewobrzeżnego systemu kanalizacji.

1964 Uruchomiono wodociąg na Pradze wraz z Ujęciem Zasadniczym, którego pomysłodawcami byli Włodzimierz Skoraszewski oraz Stanisław Wojnarowicz. Powstała największa studnia infiltracyjna w Europie - „Gruba Kaśka".

1972 Oddano do użytku tzw. II ciąg technologiczny na terenie Stacji Filtrów.

1986 Uruchomiono Wodociąg Północny w Wieliszewie, który uzdatnia wodę z Jeziora Zegrzyńskiego.

1991 Uruchomiono na prawym brzegu Wisły oczyszczalnię ścieków „Czajka" .

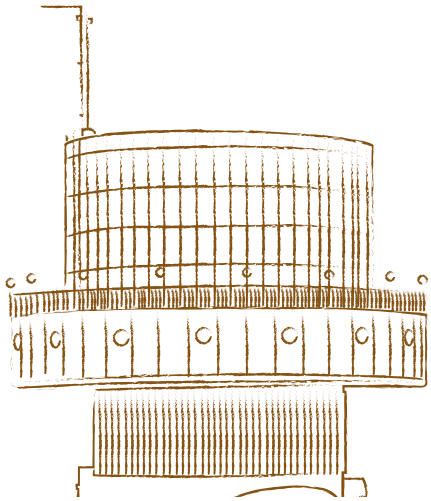
2010 Uruchomiono nowoczesną stację ozonowania pośredniego i filtrów węglowych na terenie SUW „Filtry" oraz stację flotacji ciśnieniowej.

GRUBE KAŚKI I CHUDE WOJTKI

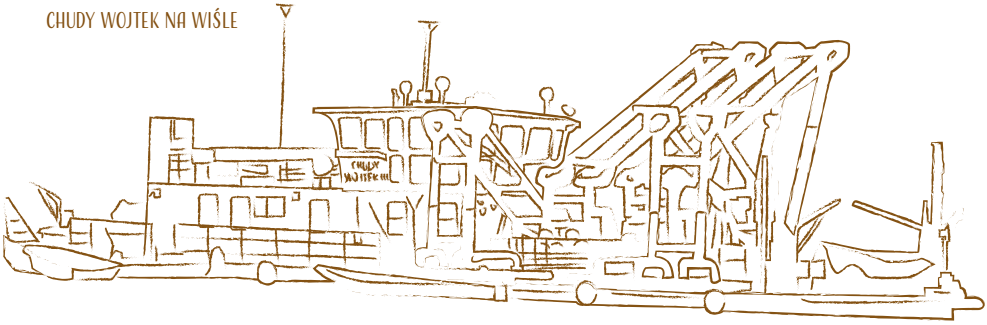
Zadaniem „Grubej Kaśki" jest doprowadzanie wody za pomocą drenów oraz wczesna faza jej filtracji. Do monitorowania jakości wody w pobliżu „Grubej Kaśki" wykorzystywane są również małże, te bioindykatory posiadają urządzenia elektroniczne informujące o stopniu otwarcia muszli. Przy wykryciu nieprawidłowości włącza się system ostrzegawczy.

„Chude Wojtki" natomiast wykorzystują znajdujące się na statku pompy. Pod dużym ciśnieniem strumienia spłukują najbardziej zanieczyszczone warstwy pokładowe i rozluźniają i spulchniają piasek położony nad poddennymi drenami, aby nie dopuścić do niedrożności i nieprzepuszczalności drenów. Studnię jaką jest „Gruba Kaśka" wspomagają dwa ujęcia wody (dwie studnie brzegowe), umieszczone kilkaset metrów dalej na południe, na praskim brzegu.

GRUBA KAŚKA NA WIŚLE



CHUDY WOJTEK NA WIŚLE



FRANCISZEK KSAWERY DRUCKI-LUBECKI
TOWARZYSTWO KREDYTOWE ZIEMSKIE i BANK POLSKI

Franciszek Ksawery Drucki-Lubecki (1779–1846)

Książę Franciszek Ksawery Drucki-Lubecki był synem kasztelana pińskiego, księcia Lubeckiego. W wieku lat 7 został wysłany do Korpusu Kadetów w Petersburgu. Po ukończeniu szkoły służył jako oficer w armii carskiej. Brał udział w kampanii przeciwko Francji. W latach 1813–1815 zasiadał w Radzie Najwyższej Tymczasowej Księstwa Warszawskiego. W 1823 roku objął stanowisko ministra skarbu Królestwa Polskiego. W grudniu 1830 roku wraz z posłem Janem Jezierskim pojechał do cara Mikołaja I, któremu przedłożył petycję wzywającą do przestrzegania konstytucji Królestwa i wycofania wojsk rosyjskich z kraju. Car odrzucił przywiezioną petycję. Wówczas książę Drucki-Lubecki zdecydował się na pozostanie w Rosji. Za wierność carowi został w 1832 roku jednym z członków Rady Państwa.

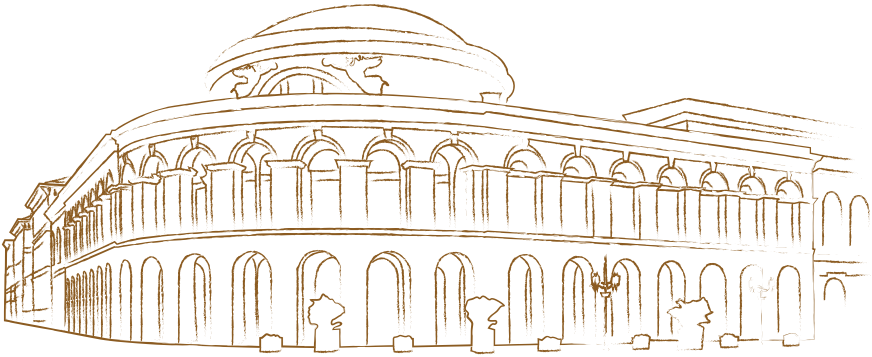
Moneta wybita w 180. rocznicę polskiej bankowości przez NBP w 2008 r. Współcześni nie wiedzą, jak podejść do spuścizny Druckiego-Lubeckiego. Z jednej strony można go uznać za rosyjskiego kolaboranta, z drugiej zaś za patriotę, który przyszłość Polaków upatrywał u boku Rosji i bardzo liberalnego, z początku, cara Aleksandra I.

Żywą pamiątką po księciu Druckim-Lubeckim jest piękny kasztanowiec na dziedzińcu przy Urzędzie Miar na ul. Elektoralnej w Warszawie. Posadził go sam książę w 1827 r.

Budynek dawnej Dyrekcji Szczegółowej Towarzystwa Kredytowego, projektu Henryka Marconiego i Ludwika Radziszewskiego, można podziwiać przy ul. Żeromskiego 35 w Radomiu.

Towarzystwo Kredytowe Ziemskie Radom, 1880 rok, arch. Biblioteka Narodowa

Gmach Giełdy i Banku Polskiego w Warszawie (pl. Bankowy)



Budynek dawnej Dyrekcji Szczegółowej Towarzystwa Kredytowego projektu Juliana Ankiewicza zobaczymy przy ul. Piłsudskiego 62 w Siedlcach.

1823 Książę objął tekę ministra skarbu po dwóch nieudolnych ministrach. Na początku swojej pracy zdefiniował główne problemy, jakie zachodziły w finansach państwowych. Jednym z nich były tzw. bajońskie sumy. Sformułowanie, które przeszło do potocznego języka – oznaczało ogromne kwoty do spłacenia, które zostały zapożyczone w czasach Księstwa Warszawskiego. Do tego ziemianie byli koszmarnie zadłużeni, rozwijał się przemyt, a warunki handlu z Prusami były niekorzystne. Drucki-Lubecki nie należał do liberałów. Uważał, że państwo powinno podchodzić do finansów i procesów gospodarczych w sposób protekcjonistyczny. Jego zdaniem w ten sposób można ukazać jego siłę i zaradzić wszelkim problemom.

1825 Z jego inicjatywy powstała pierwsza polska instytucja finansowa, tj. Towarzystwo Kredytowe Ziemskie w Królestwie Polskim, które miało udzielać pożyczek ziemianom – ale pożyczek celowych, zorientowanych na modernizację majątków, a nie ich zadłużanie.

1828 Drucki-Lubecki powołał do życia pierwszy polski bank, tj. Bank Polski, początkowo z kapitałem 30 mln zł.

1950 Towarzystwo Kredytowe decyzją Ministra Finansów uległo formalnie likwidacji (po 125 latach od powstania!).

Sumy bajońskie stanowiły około 20 mln franków, jakie Księstwo Warszawskie miało zapłacić Francuzom.

„[...] Względem sum konwencją bajońską skarbowi Księstwa Warszawskiego odstąpionych", arch. Polona

FILIP HENRI DE GIRARD
NOWOCZESNE LNIARSTWO W XIX WIEKU

Filip Henri de Girard (1775 –1845)

Filip de Girard był wybitnym wynalazcą oraz inżynierem francuskiego pochodzenia. Jego innowatorskie pomysły wyprzedzały epokę, w której żył, ale jednocześnie splot niefortunnych zdarzeń sprawił, że stał się również postacią tragiczną. Przyszedł na świat w mieszczańskiej rodzinie wyznania kalwińskiego. Od dziecka przejawiał talent konstruktorski. W 16 roku życia stworzył kondensator elektryczny, zaś w wieku 24 lat uzyskał patent na turbinę poruszaną siłą fal morskich. W 1810 roku wziął udział w konkursie organizowanym przez władze napoleońskie. Wygrana opiewała na zawrotną sumę miliona franków. De Girard stworzył konstrukcję, która przewyższała wszystkie inne – przędzarkę z jednego kilograma lnu produkującą 150 km nici! Niestety nagrody nigdy nie odebrał, ponieważ I Cesarstwo upadło wraz z Napoleonem. W kolejnych latach stał się autorem ponad 30 najrozmaitszych wynalazków, które znalazły zastosowanie m.in. w paryskich i wiedeńskich fabrykach. Żadna nie przyniosła mu jednak zasłużonego majątku ani uznania. Zdawało się, że sytuacja wielkiego konstruktora odmieni się na zawsze po przybyciu do Królestwa Polskiego.

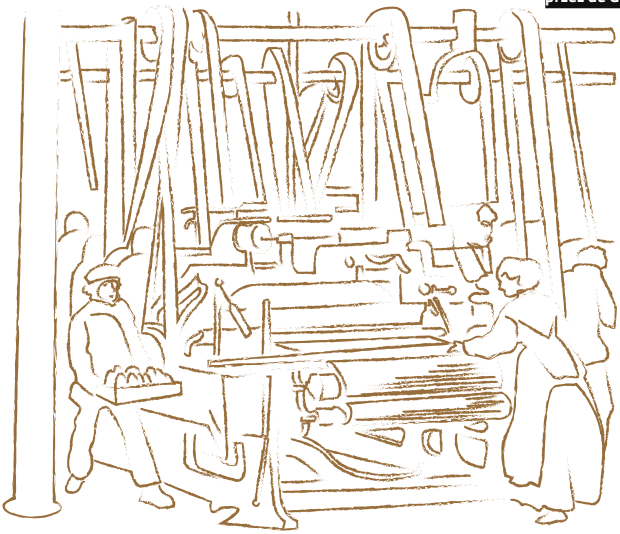
Wiele pomysłów de Girarda, choć nie przyniosło mu fortuny, trafiło do produkcji masowej. Niektóre wynalazki i usprawnienia przetrwały w fabrykach na terenie Polski do końca XX wieku. Niemieckie i austriackie firmy na przełomie XIX i XX wieku produkowały turbiny de Girarda.

Postać Filipa de Girarda przybliżają wspaniale wystawy i zbiory Muzeum Mazowsza Zachodniego w Żyrardowie. Dziedzictwo lniarskie Żyrardowa szczegółowo ukazuje przed zwiedzającymi Muzeum Lniarstwa.

Muzeum Lniarstwa im. Filipa de Girarda w Żyrardowie
ul. K. Dittricha 18, 96-300 Żyrardów
tel. +48 793 134 703
www.muzeumlniarstwa.pl

Muzeum Mazowsza Zachodniego w Żyrardowie
ul. K. Dittricha 1 96-300 Żyrardów
tel. +48 46 854 81 80
http://muzeumzyrardow.pl

Przędzalniczne wynalazki de Girarda



Wnętrze fabryki stworzonej przez de Girarda

1825 Książę Franciszek Ksawery Drucki-Lubecki sprowadza de Girarda do Królestwa Polskiego. Nadaje inżynierowi stanowisko naczelnego mechanika przy Wydziale Górniczym Komisji Rządowej Przychodów i Skarbu. De Girard był odpowiedzialny za modernizację rozwiązań technologicznych w polskich kopalniach i hutach.

1829 Powstała spółka akcyjna „Karol Scholz i Współka", w której znaleźli się Henryk Łubieński (prezes Banku Polskiego), Józef Lubowidzki (wiceprezes), Korol Scholtz (doradca handlowy Banku) oraz Bracia Łubieńscy. Dzięki spółce powstały zakłady lniarskie w podwarszawskim Marymoncie. Na dyrektora technicznego powołano Filip de Girarda.

1831 De Girard wsparł powstanie listopadowe opracowując technikę produkcji kolb do karabinów. Kierowane przez niego zakłady lniarskie zaczęły produkować broń.

1833 Przeniesiono fabrykę z Marymontu do wsi Ruda Guzowska. Od nazwiska cieszącego się uznaniem dyrektora osada już w 1834 r. zyskała nazwę Żyrardów. W kolejnych latach wiele nowych wynalazków genialnego wynalazcy znalazło zastosowanie w zakładach, w tym mechaniczna przędzarka lnu.

1830–1840 Do Żyrardowa przybywało robotników z Czech i Niemiec. Rozrastała się infrastruktura socjalna. Fabryka, choć nowoczesna i stale modernizowana, zaczęła popadać w zadłużenie. Bank Polski cofnął kredytowanie i mimo kolejnych restrukturyzacji w 1847 roku Żyrardowska fabryka została zlicytowana.

1844 Filip de Girard powrócił do Francji. Na krótko przed śmiercią zdążył jeszcze przedstawić opinii publicznej wiele swoich wynalazków. Jednym z nich był tremolofon, nowy rodzaj fortepianu, na którym utwór wykonał sam Ferenc Liszt.

BRACIA EVANS
ZAKŁAD ODLEWNICZY, FABRYKA MASZYN ROLNICZYCH

Alfred Evans Smith (1802–1870)

Thomas Evans (1794–1837) był Anglikiem. Jego rodzina robiła interesy na terenie Królestwa Polskiego. W 1816 r. zamieszkał w Warszawie. Władze zachęcały do osiedlania się przemysłowców na ziemiach polskich z uwagi na to, że wcześniejsze zawirowania wojenne uniemożliwiały rozwój industrialnych przedsięwzięć. Pierwszą inwestycją Evansa był magazyn towarów angielskich przy ul. Miodowej.
W kolejnych latach bracia Evans (oprócz Thomasa byli to Douglas, Alfred Smith i Andrew Birtch) rozwijali działalność w obszarze produkcji żelaza i mosiądzu. Aby uniezależnić się od zewnętrznych dostawców, w 1827 r. wydzierżawili starą fabrykę w Drzewicy k. Opoczna. Dzierżawili także zakłady w Parszowie k. Wąchocka. Po śmierci Thomasa jego młodsi bracia kontynuowali działalność biznesową.

1820 Źródła podają sprzeczne informacje, ale najprawdopodobniej w 1820 r., na Nowym Mieście przy ul. Miodowej, powstała gisernia oraz fabryka wyrobów żelaznych i mosiężnych Evansa. Obiekt na pewno funkcjonował w 1822 r. Była to pierwsza na ziemiach polskich odlewnia.

1823 Cała fabryka została przeniesiona do byłego kościoła św. Jerzego przy ul. Świętojerskiej. Właścicielem tej parceli był J. Morris, wybitny metalurg angielski, który tym sposobem dołączył do spółki. Długo jednak miejsca nie zagrzał, bo rok później opuścił spółkę i w ten sposób firma zaczęła funkcjonować pod nazwą „Bracia Evans". Pod tym szyldem kryli się Thomas i Andrew. Dwóch kolejnych braci przystąpi do biznesu nieco później.

W 1827 r. w zakładach Evansów złożono maszynę parową dla Warszawskiego Młyna Zbożowego na Solcu, arch. Muzeum Narodowe w Warszawie.

Fabryka Evans, Lilpop i Rau

1827 Do tego roku zainstalowano w fabryce dwie maszyny parowe o łącznej mocy 64 KM. W zakładzie pracowało 150 pracowników, którzy zajmowali się wytwarzaniem maszyn włókienniczych oraz narzędzi rolniczych, takich jak sieczkarnie czy młocarnie.

1830 W powstaniu listopadowym spółka Evansów odlewała działa dla polskiego wojska, ale broń produkowano także do innych krajów.

1837 Po śmierci Thomasa w spółce znaleźli się pozostali bracia, tzw. the other two, czyli Alfred i Douglas. Po tym, jak umarł Andrew, to oni stali się jedynymi udziałowcami.

✪ Zakłady Evansów mogły poszczycić się oświetleniem gazowym jako pierwsze w stolicy.

1842 Zatrudnienie wzrosło do ponad 200 pracowników. Nastąpiły kolejne modernizacje i inwestycje: nowa maszyna parowa, wiertarnie, tokarnie, strugarki, urządzenia do obróbki metali. Główna produkcja skupiała się na maszynach i urządzeniach rolniczych, w tym młocarniach i sieczkarniach.

Żniwiarka z fabryki Evans, Lilpop i Rau, ryc. Mazowiecka Biblioteka Cyfrowa

1854 Wskutek wojen krymskich bracia Evans musieli opuścić Warszawę jako poddani brytyjscy. 60% udziałów w spółce musieli odsprzedać Lilpopowi i Rauowi. Pozostałych udziałów pozbyli się kilka lat później.

1881 Zakłady przy ul. Świętojerskiej, po rozmaitych przekształceniach własnościowych, zostały ostatecznie zlikwidowane.

✪ Evans, o ile mógł, pomagał powstańcom listopadowym, ale za pośrednictwem fabryki w Drzewicy pomoc od braci Evansów otrzymali w późniejszym okresie także powstańcy styczniowi. W fabryce tej remontowano powstańcze działa. Jednak z powodu niskiej wartości bojowej zostały one potem przez powstańców porzucone.

PIOTR ANTONI STEINKELLER

KOLEJ WARSZAWSKO-WIEDEŃSKA, POLSKE DYLIŻANSY, INWESTYCJE NA SOLCU

Piotr Antoni Steinkeller (1799-1854)

Piotr Antoni Steinkeller był przedsiębiorcą, inwestorem, bankierem, pionierem polskiego przemysłu, ale jednocześnie postacią mało znaną współczesnym. Prowadził działalność gospodarczą w Rzeczypospolitej Krakowskiej oraz w Królestwie Polskim w Warszawie i w województwie krakowskim. Od jego nazwiska rozwożące pocztę w Królestwie Polskim dyliżansy nazywane były steinkellerkami. Dysponował wyjątkową na tamte czasy wrażliwością społeczną.

Steinkellerka - 12-osobowy, 4-kołowy, 2–4-konny omnibus produkowany w wytwórniach P.A. Steinkellera

1813 Po śmierci ojca Piotr Steinkeller wyjechał do Wiednia, gdzie uczył się handlu i odbył praktyki zawodowe.

1818 Powrócił do rodzinnego Krakowa, ale też – działając prominentnie na terenie Małopolski – rozpoczął inwestycje w Królestwie Polskim.

1825 Przeniósł się do Warszawy i założył dom handlowy o nazwie „Piotr Steinkeller".

1837 Od Tomasza Łubieńskiego zakupił zadłużony młyn parowy na Solcu w Warszawie. Rozbudował go i zwiększył jego wydajność. Realizował dostawy hurtowe na potrzeby armii rosyjskiej w Królestwie Polskim. Ze względu na wysokie pruskie opłaty celne nie udało się mu rozwinąć eksportu mąki do Anglii.

1837 Na Solcu założył szereg innych zakładów, takich jak: fabryka powozów, bryczek pocztowych, warsztaty ślusarskie, tapicerskie, rymarskie czy fabryka kafli, tartak, olejarnia. Reklamował je na pokazach i w prasie.

1839 Dzięki jego staraniom na Nowym Świecie w Warszawie pojawił się drewniany bruk oraz oświetlenie gazowe. Zbudował drogę łączącą Nowy Świat z nadbrzeżem wiślanym na Solcu, a po powodzi uregulował brzeg Wisły.

1845 Zawarł kontrakt z magistratem Warszawy na budowę wałów przeciwpowodziowych.

Pałac Mniszchów w Warszawie od 1829 r. własność Piotra Steinkellera

1852 Rosnące lawinowo zadłużenie oraz pożar kompleksu na Solcu, który spowodował straty w wysokości ponad 2 mln zł, sprawiły, że rok później Bank Polski przejął cały majątek Steinkellera w Królestwie Polskim.

Historia Twierdzy Modlin ma pewien związek z Piotrem Steinkellerem. Licząc na duże zamówienia związane z rozbudową twierdzy przez Rosjan, w 1835 roku wybudował on cegielnię w Pomiechówku o wydajności ponad 1 mln cegieł rocznie.

Steinkeller zainicjował powołanie Towarzystwa Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej – spółki, która miała zbudować tę kolejową trasę. Koncesję zezwalającą na powołanie przedsiębiorstwa wydał sam Mikołaj I. Planowana linia kolejowa miała prowadzić z Warszawy przez Grodzisk Mazowiecki, Skierniewice, Częstochowę do Maczek na granicy z Rzeczpospolitą Krakowską. Wiosną 1842 roku na całej trasie ukończono prace ziemne – przygotowania pod położenie torów. I tu zaczęły się poważne problemy. Na etapie przygotowania do inwestycji zbankrutował jeden z udziałowców, spółka z Austrii, a Towarzystwo, wbrew nadziejom, nie otrzymało dotacji rosyjskiego rządu. Efektem było ogłoszenie w maju 1842 roku upadłości spółki.

Tablica pamiątkowa Piotra Antoniego Steinkellera znajduje się w warszawskim kościele śś. Piotra i Pawła.

STANISŁAW WYSOCKI
DROGA ŻELAZNA WARSZAWSKO-WIEDEŃSKA

Stanisław Wysocki (1805–1868)

Stanisław Wysocki uważany jest za jednego z głównych twórców Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Po ukończeniu szkoły średniej w Krakowie pracował w Biurze Komunikacji Lądowych i Wodnych w Królestwie Polskim, następnie kształcił się na Uniwersytecie Warszawskim w zakresie miernictwa i budownictwa w Instytucie Inżynierii Cywilnej.

Wśród obiektów współtworzących Kolej Warszawsko-Wiedeńską, zachowała się część budynku starego dworca Warszawa Główna, obecnie Stacji Muzeum. Na wystawie Stacji Muzeum można dokładnie prześledzić kolejne etapy budowy Drogi Żelaznej.
ul. Towarowa 3, www.stacjamuzeum.pl

1830 Wysocki pracował jako inżynier w Banku Polskim. Po powstaniu listopadowym, w którym był porucznikiem Gwardii Narodowej, rozpoczął realizację projektów budowlanych.

1835 Wysocki zdobył stanowisko naczelnego inżyniera. Wówczas przygotował założenia stanowiące wstępny projekt techniczny linii kolejowej mającej połączyć Królestwo z Galicją.

1837 Został wysłany w podróż do Anglii, w celu pogłębienia wiedzy na temat nowoczesnych rozwiązań w kolejnictwie. Poszerzył wiedzę z zakresu dróg żelaznych, ale także wykorzystania asfaltu. Po powrocie do kraju przeprowadził szereg prób smołowania jezdni (ul. Elektoralna w Warszawie), założył własną wytwórnię asfaltu i opatentował jego wykorzystanie.

1838 Wysocki rozpoczął trasowanie linii kolejowej, a rok później konsultował projekt w Londynie w biurze samego George'a Stephensona, słynnego twórcy pierwszego parowozu (Rocket) i ojca brytyjskiego kolejnictwa.

Warsztaty kolejowe przy ul. Chmielnej, już nieistniejące

1849 Mimo licznych przeciwności, związanych głównie z niedoborem funduszy, zakończono budowę Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej wraz z odnogą Skierniewice – Łowicz (łącznie 328 km!).

1863 W chwili wybuchu powstania styczniowego Wysocki dobiegał lat 60. Nie wziął czynnego udziału w walkach, jednak w wyniku decyzji urzędowych znacząco utrudnił działania sił carskich, za co w ramach retorsji przydzielono mu „do pomocy" na samodzielnym stanowisku dwóch rosyjskich oficerów.

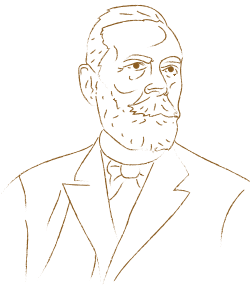
Wojska rosyjskie tłumiące powstanie listopadowe, przyniosły ze sobą epidemię cholery. Choroba zebrała większe żniwo niż sam zryw. Jedną z ofiar padła młodziutka żona inżyniera Wysockiego. Stanisław nigdy powtórnie się nie ożenił.

W powstaniu listopadowym udział wzięli obaj bracia Stanisława – Felix i Kasper Napoleon (żołnierz 4. baterii lekkokonnej dowodzonej przez J. Bema). Obaj zostali ranni w bitwie pod Ostrołęką. Po powstaniu Felix ukończył studia medyczne w Krakowie, Kacper natomiast został warszawskim kompozytorem.

Stanisław Wysocki przez lata publikował artykuły w Tygodniu Ilustrowanym oraz Gazecie Warszawskiej.

Grób inżyniera Stanisława Wysockiego znajduje się w Alei Katakumbowej na Starych Powązkach w Warszawie.

JAN GOTTFRIED TEMLER i LUDWIK SZWEDE
WARSZAWSKIE GARBARNIE



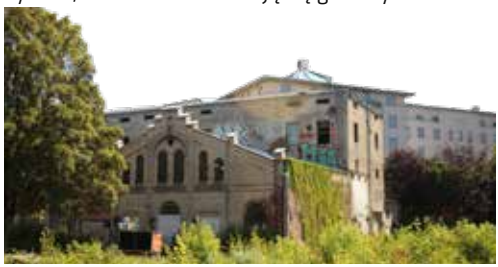
Aleksander Ferdynand Temler (1825–1917), syn Jana Gottfrieda Temlera

Ludwik Szwede (1816–1901)

Jan Gottfried Temler (1793–1885) przybył do Polski z Saksonii z wojskami napoleońskimi. W Warszawie, dzięki polityce proindustrialnej ówczesnego ministra skarbu Franciszka Ksawerego Druckiego-Lubeckiego, zastał sprzyjające warunki do założenia fabryki garbarskiej, którą otworzył w 1817 roku. W praktyce fabrykę prowadziła jego żona Anna Maria z domu Franke (1797–1857).

Ludwik Szwede był wieloletnim prezesem Warszawskiego Towarzystwa Dobroczynności, członkiem zarządu Towarzystwa Akcyjnego Fabryk Metalowych „Norblin, Bracia Buch i T. Werner" w Warszawie. Ukończył gimnazjum oo. Pijarów. Wyjechał za granicę, gdzie uczył się zawodu garbarza. Po powrocie założył garbarnię na Nowolipkach, potem w 1858 roku wszedł w spółkę z braćmi Temler. Do nacjonalizacji w 1948 roku firma, przekształcona w towarzystwo akcyjne, działała do pod nazwą „Temler i Szwede".

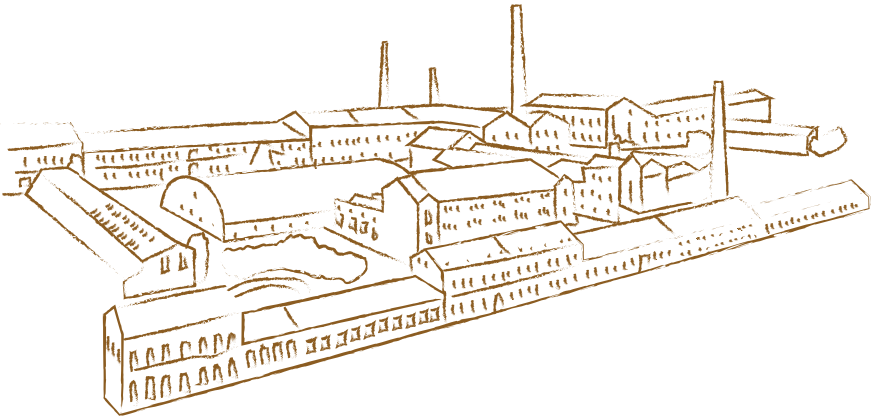
Dawna garbarnia Temlera i Szwedego stoi nadal przy ul. Okopowej 78. Niestety znajduje się w stanie ruiny i może być atrakcją jedynie dla nielegalnej turystyki urbexowej. Obiekt został wpisany do rejestru zabytków, a Temlerowie starają się go odzyskać.



Dawna garbarnia

W Częstochowie w 1909 roku odbyła się wielka Wystawa Przemysłu i Rolnictwa. Zgromadziła 660 wystawców i ponad pół miliona zwiedzających. Wśród nich nie zabrakło Towarzystwa Akcyjnego Fabryki Garbarskiej Temler i Szwede. Ich ekspozycja (skóry wyprawione i wyroby skórzane) znalazły się w Pawilonie Wielkiego Przemysłu.

Główna brama na Wystawie Przemysu i Rolnictwa



Towarzystwo Akcyjne Fabryki Garbarskiej Temler i Szwede posiadało przedstawicieli w Warszawie, Kijowie, Odessie i Petersburgu. Zatrudniało od 300 do 400 pracowników. Kapitał zakładowy wynosił 1 000 000 rubli. 40% towarów eksportowano do Cesarstwa Rosyjskiego.

1817 Garbarnia powstała przy ul. Ogrodowej 13/15.

1847 Fabryka przeszła na własność synów Jana: Karola Ludwika (1823–1906) i Aleksandra Ferdynanda (1825–1917) Temlerów.

1857 Wyroby garbarni zdobywały uznanie w kraju i na świecie. Przyznano im szereg medali o różnych kolorach kruszcu od złotego po brązowy na targach i wystawach przemysłowych zarówno w Warszawie, jak i w Petersburgu, Moskwie czy Paryżu. Szczególne wyróżnienie spotkało garbarnię w Moskwie – otrzymała ona wówczas zgodę na umieszczanie herbu państwowego na swoich produktach. Był to dowód na to, że wyroby są najwyższej jakości.

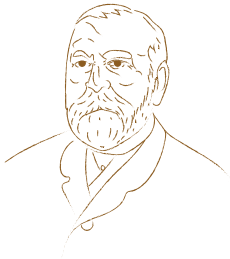
1859 Temlerowie założyli spółkę z Ludwikiem Szwede. W jej efekcie zakupiono działkę na rogatkach Warszawy, przy Powązkach na ul. Okopowej 78. W poprzednim miejscu występowały niedobory wody, która jest niezbędna w dużych ilościach do prowadzenia garbarni. Ponadto potrzeba było po prostu więcej miejsca.

1880 Fabryka stała się największym zakładem garbarskim na polskich ziemiach Imperium Rosyjskiego.

1925 Początek kryzysu garbarskiego. Mimo trudności po przekształceniach własnościowych fabryka działała dalej. Uratowali ją bracia Pfeifferowie. Funkcjonowała nawet w czasie II wojny światowej. W 1944 spalili ją Niemcy. Po wojnie produkcję udało się wznowić.

1948 W dobie Polski Ludowej garbarnię spotkał ten sam los, co prawie wszystkie przedwojenne prywatne zakłady. Została znacjonalizowana, jak i też na skutek rozmaitych przekształceń połączono ją z innymi fabrykami. I w taki oto sposób powstały Warszawskie Zakłady Garbarskie nr 1, które potem utworzyły Fabrykę Obuwia „Syrena". Do fabryki z Okopowej „Temler i Szwede" dodano fabrykę „G. Weigle i Synowie" z Piaskowej 4, jak i też garbarnie z ul. Kamionkowskiej 43.

LUDWIK SPIESS
POLFA TARCHOMIN, SKŁAD APTECZNY I FARB MALARSKICH



Ludwik Spiess (1820–1896)

Ludwik Spiess pochodził z rodziny farmaceutów i przemysłowców. Sam był pionierem farmaceutycznego przemysłu, ale też inwestorem. Znalazł się w grupie założycieli Kasy Pożyczkowej Przemysłowców Warszawskich i Warszawskiego Towarzystwa Wzajemnego Kredytu, którego zresztą był dyrektorem. Pełnił rolę radcy handlowego Banku Polskiego, zasiadał w zarządzie Tanich Kuchni Warszawskich Towarzystwa Dobroczynności. Był kuratorem Szpitala Ewangelickiego. Na farmaceutę wykształcił się w Wiedniu, tam zdobył tytuł podaptekarza i praktykował w aptece. Oprócz biznesu farmaceutycznego zajmował się też produkcją nawozów sztucznych i octu.

Ulotka lekarstwa Eurirsol z zakładów Spiessa, arch. Polona

1844 Przy ul. Senatorskiej, na obecnym placu Teatralnym, Spiess rozpoczął działalność w założonym przez siebie Składzie Aptecznym i Farb Malarskich. Na terenie najstarszej części dzisiejszego Żyrardowa, w Rudzie Guzowskiej otworzył jednocześnie laboratorium apteczne.

1860 Dokonał zakupu jednego z najbardziej rozbudowanych zakładów chemicznych w Królestwie Polskim – fabryki w Tarchominie. Zaczął tam wytwarzać nawozy sztuczne, kleje kostne, octy, woski, impregnaty, farby, lakiery i inne artykuły chemiczne. Wyroby firmy w kolejnych latach były obsypywane nagrodami, medalami i wyróżnieniami na licznych wystawach międzynarodowych, m.in. w Petersburgu, Londynie, Paryżu, Królewcu, Berlinie i Wiedniu. Panowała powszechna opinia, że kleje kostne Spiessa były lepsze od rosyjskich i niemieckich. Oprócz tego fabrykant rozwijał sieć aptek, które otwierał w różnych miejscach na ziemiach polskich, w tym kilka w Warszawie, ale też w Płocku i Radomiu.

1875 Na Tarchominie rozpoczęła się produkcja artykułów farmaceutycznych. Największym wolumenem produkcyjnym dysponowały kosmetyki, pasty do zębów i wyroby galenowe.

1886 Ludwik Spiess przekazał kierownictwo zakładu na Tarchominie swojemu synowi Stefanowi.

Kasa Pożyczkowa Przemysłowców Warszawskich na rogu ulic Złotej i Zgoda

1920 Odbudowa zakładów po zawierusze wojennej. Szybko przywrócono najważniejsze linie produkcyjne. Firma zaczęła ponownie sprawnie działać

1921 Na Tarchominie uruchomiono laboratorium, zatrudniające najwybitniejszych chemików i farmaceutów. Ukazał się też pierwszy numer periodyku dla aptekarzy „Medicamenta nova".

1928 U Spiessa zatrudnienie znalazło już 278 osób, w tym 10 chemików, 11 lekarzy i 12 farmaceutów. Oferta firmy składała się z ponad 100 medykamentów. Zaczęły działać oddziały handlowe w Czechosłowacji, Turcji i Grecji, nie wspominając licznych przedstawicielstw w samym Królestwie Polskim.

1944 Niemcy wywieźli większość sprzętu i urządzeń oraz znacznie zniszczyli fabrykę.

1950 Nastąpiło upaństwowienie zakładów, które zyskały również inną nazwę: Tarchomińskie Zakłady Farmaceutyczne Polfa. Ruszyła ciągła produkcja penicyliny. Rozpoczęła się też produkcja antybiotyków w oparciu o własną biosyntezę.

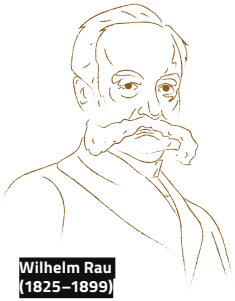
2004 Powstał państwowy Polski Holding Farmaceutyczny, w którego skład weszły Polfa Tarchomin, Polfa Pabianice i Polfa Warszawa.

VITAVIT, Standaryzowany rozczyn olejowy wit.D.

Grób rodziny Spiess na cmentarzu Ewangelicko-Augsburskim w Warszawie. Posąg pochodzi z warsztatów Konstantego Hegla – twórcy Syrenki z Rynku Starego Miasta.

WILHELM RAU

ZAKŁADY MECHANICZNE, PRODUKCJA DLA KOLEI I SAMOCHODY NA LICENCJI GENERAL MOTORS



Wilhelm Rau (1825–1899)

Wilhelm Rau pochodził z Moguncji i był warszawskim przemysłowcem, współzałożycielem zakładów metalowych, administratorem Rządowej Fabryki Machin na Solcu w Warszawie; współwłaścicielem zakładów przemysłowych Evansów, głównym akcjonariuszem Towarzystwa Akcyjnego Przemysłowego Zakładów Mechanicznych „Lilpop, Rau i Loewenstein" S.A. Był członkiem i prezesem zarządów kilku towarzystw akcyjnych w przemyśle ciężkim i kolejowym; założycielem oraz prezesem dziewięciu cukrowni. Jego nazwisko zapisało się w historii Warszawy dzięki fundacji jego spadkobierców, którzy sfinansowali uruchomienie w stolicy dziecięcych ogródków. Ogrody W.E. Raua, czyli warszawski odpowiednik ogródków jordanowskich, powstały na początku XX wieku. W szczytowym okresie było ich kilkanaście. Działały do II wojny światowej.

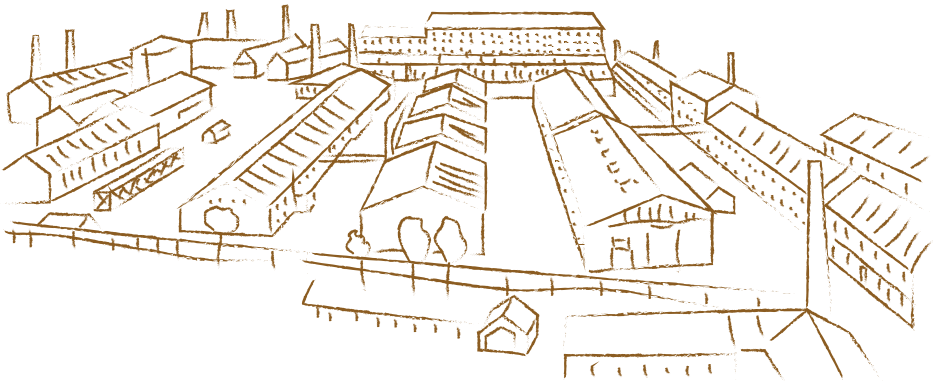
Jedyne zachowane pozostałości po fabryce „Lilpop, Rau i Loewenstein" mieszczą się nieopodal alei Prymasa Tysiąclecia w Warszawie przy ul. Bema 65. Znajduje się tam zespół poprzemysłowych budynków z ciemnej cegły ceramicznej. Obecnie działa tam m.in. znany warszawiakom VooDoo Club.

Pozostałości po fabryce „Lilpop, Rau i Loewenstein"

Na skrzyżowaniu **ulicy Pięknej i Al. Ujazdowskich w Warszawie mieści się pałacyk Wilhelma Raua**. W 1865 przemysłowiec zatrudnił do jego budowy Leandra Marconiego. Wille wzniesiono w latach 1866–1868 w stylu włoskiego renesansu. Budynek spłonął w 1944 r. W latach 1948–1949 został odbudowany ze zmianami według projektu Szymona Syrkusa i szwajcarskiego architekta Hansa Schmidta z przeznaczeniem na siedzibę ambasady Szwajcarii.

siedziba ambasady Szwajcarii, dawna willa Wilhelma Raua

Fabryka machin Lilpop, Rau i Loewenstein



1866 Spółka „Bracia Evans" została w 100 procentach przejęta przez Wihelma Raua i Stanisława Lilpopa. Firma została założona na bazie fabryki powstałej w 1818 roku, zajmującej się odlewaniem żelaza i metali kolorowych, której właścicielami byli z początku Thomas Evans i Joseph Morris (potem dołączył Andrew Evans). Bezpośrednio przed przejęciem spółki Rau i Lilpop produkowali wagony i szyny, co wiązało się z powstającą Koleją Warszawsko-Wiedeńską.

1868 Do spółki dołączył Leon Loewenstein. W ten sposób spółka zyskała nazwę Towarzystwa Akcyjnego Przemysłowego Zakładów Mechanicznych „Lilpop, Rau i Loewenstein" S.A.

1914 Fabryka produkowała sprzęt wojskowy na potrzeby armii rosyjskiej.

1936 Podpisano umowę licencyjną z amerykańskim koncernem General Motors, gwarantującą spółce wyłączność na produkcję i sprzedaż samochodów marki Opel, Chevrolet i Buick. Do II wojny światowej spółka zajmowała czołową pozycję w polskim przemyśle maszynowym, produkowała m.in.: lokomotywy, wagony kolejowe i tramwajowe, samochody, nadwozia autobusów, urządzenia wodociągowe, maszyny rolnicze, silniki spalinowe, maszyny parowe, turbiny wodne. Wśród większych odbiorców spółki można wyróżnić Grójecką Kolej Dojazdową.

1938 Zakłady zajmowały powierzchnię ok. 22 ha i zatrudniały ok. 3500 osób. Był to największy zakład przemysłowy Warszawy.

1945 Majątek firmy przejęły władze komunistyczne. W ocalałych budynkach stacjonowała armia radziecka. Później swą siedzibę miały tam przedsiębiorstwa państwowe: Spółdzielnia „Pinokio" (producent zabawek), Towarzystwo Świadomego Macierzyństwa i Warszawskie Przedsiębiorstwo Informatyki Przemysłu Budowlanego „Etob".

JÓZEF FRANASZEK
WYTWÓRNIA OBIĆ PAPIEROWYCH, FOTON

Józef Franaszek (1840–1916)

Józef Franaszek był duszą i motorem Wytwórni Obić Papierowych. Urodził się w Zarkach. Jako młody człowiek uczestniczył w powstaniu styczniowym. Wygnany, tułał się po świecie. We francuskiej Miluzie zarabiał na życie, sprzedając żelazne wyroby. Dzięki amnestii mógł wrócić do Polski i tu się zająć biznesem. W 1908 r. stery firmy przekazał swoim synom Stanisławowi i Janowi.

Balon reklamowy Franaszek wykonany w Wytwórni Balonów i Spadochronów, jako reklama podczas Zawodów FIS w Zakopanem w lutym 1939 r., arch. NAC

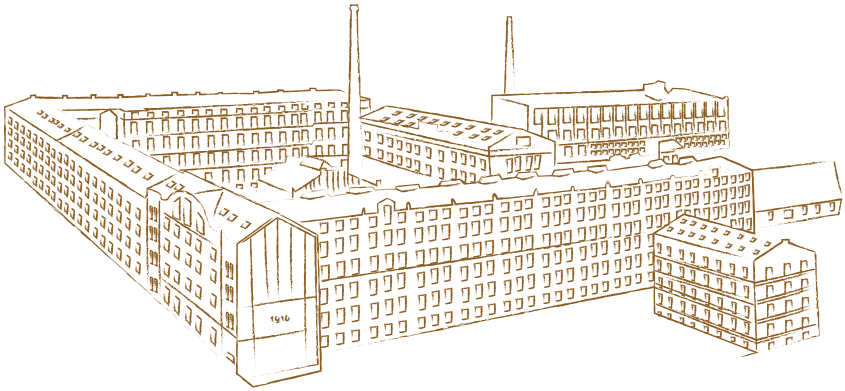
Jedyne, co zostało z fabryk Franaszków, to kawałek muru przy ul. Wolskiej 41. Łatwo go znaleźć, bo wiszą na nim upamiętnienia związane z rzezią Woli.

1873 Początki spółki „Franaszek". Józef Franaszek kupił upadającą Wytwórnię Obić Papierowych Loth i Vetter. Znajdowała się ona wówczas na rogu ulic Marszałkowskiej i Złotej w Warszawie. Jednakże rychło przeniesiono ją do niezbyt dużego lokalu przy ul. Wolskiej 37 na warszawskiej Woli, która dopiero się rozbudowywała.

1874 Ciasnota spowodowała, że Józef Franaszek postanowił wybudować obok, przy Wolskiej 41, kolejny budynek. Zaprojektował go Leandro Marconi (syn Henryka). Przeniesiono tam całą produkcję. W kolejnych latach fabrykę rozbudowywano: dodano skrzydło, wzniesiono też nowe biura.

1908 Powstała spółka akcyjna Towarzystwo Akcyjne Fabryki Obić Papierowych i Papierów Kolorowych – J. Franaszek. Rozpoczęła się kolejna przebudowa, której efektem było powstanie przepastnego gmachu przy ul. Wolskiej 37. Dobudowano kotłownię i przedłużono skrzydła. Jest prawdopodobne, że dobudowano wówczas piętra przy Wolskiej 41 i dokooptowano kolejną parcelę przy ul. Wolskiej 45. Firma stała się głównym producentem obić z papieru w Warszawie.

Maszyna w fabryce Franaszka lata 20.XX w., archiwalne wydawnictwo pod redakcją K. Cholewicki



1936 Fabryka obić zatrudniała już 400 osób. W tym samym roku rozpoczęła się budowa kolejnego gmachu przy pobliskiej ul. Skierniewickiej 32. Tym razem plan zakładał wzniesienie oddziału zajmującego się fotografiką. Miała tam się odbywać produkcja klisz filmowych i fotograficznych. Oddział nosił nazwę Foto i działał równolegle do zakładów „Foton" Piotra Lebiedzińskiego.

1944 Niemcy urządzili na terenie fabryki rzeź i zabili w niej 5000 mieszkańców Woli, w tym kierownika zakładu Kazimierza Franaszka. Następnie większość fabryki spalili i wysadzili w powietrze. Urządzenia rozkradli. Nietknięty pozostał jedynie budynek na Skierniewickiej, Oddział Foto.

1945 Na Skierniewickiej została przywrócona produkcja, ale własność upaństwowiono. Jedynie Przedsiębiorstwo Państwowe „Film Polski" mogło produkować taśmę filmową i zajmować się fotochemią. W związku z tym zakład wszedł w jego skład. Dyrektorem „Filmu Polskiego" został reżyser Aleksander Ford.

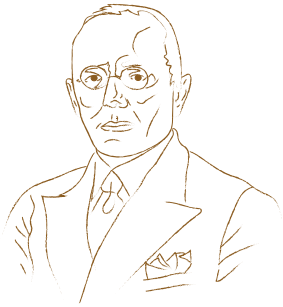
1949 Budynki na Wolskiej odbudowano i firma działała już pod nową, państwową nazwą Warszawskie Zakłady Fotochemiczne „Foton". Znacznie też rozszerzono działalność przy Skierniewickiej, czego efektem była rozbudowa zakładu.

Wyroby firmy Foton

2012 Dokonano wyburzenia budynku przy Skierniewickiej 32, a w kolejnych latach pozostałych obiektów.

Siedziba przy ul. Wolskiej 45 również podupadła.

KAZIMIERZ OŁDAKOWSKI
FABRYKA BRONI W RADOMIU, WALTER, ŁUCZNIK



Kazimierz Ołdakowski (1878–1940)

Kazimierz Ołdakowski był inżynierem. W 1919 r. nadzorował przeniesienie gdańskiej fabryki broni do Radomia, a wraz z nią planów produkcyjnych i partii maszyn. Od 1922 r. pełnił funkcję dyrektora technicznego radomskiego, jeszcze niewzniesionego zakładu, ale tak naprawdę odpowiadał tam za wszystko. Prowadził negocjacje z właścicielami gruntu, załatwiał kontrakty. Fabryka była jego dzieckiem. W 1929 r. został głównym dyrektorem zakładu. Dbał nie tylko o produkcję, ale też o pracowników. Nadzorował budowę szkoły, kasyna, jadalni, przychodni i osiedla dla rodzin robotników. Organizował majówki, okolicznościowe święta i wyjazdy, zapewnił ochronkę dla dzieci robotników, którym także organizował kolonie nad morze lub w górach. Od 1929 r. był prezesem radomskiego oddziału Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego, który po wojnie przerodził się w Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze (PTTK). Ponieważ nie chciał współpracować z Niemcami, na początku II wojny światowej uciekł do Warszawy. Ścigany przez Gestapo, 30 kwietnia 1940 r. zdecydował się popełnić samobójstwo.

1922 Po odzyskaniu niepodległości polskim władzom zależało, aby uzyskać niezależność w kwestii dostępu do broni. Fabrykę broni zdecydowano wybudować w Radomiu. Już w marcu 1923 r. rozpoczęto wznoszenie pierwszych budynków.

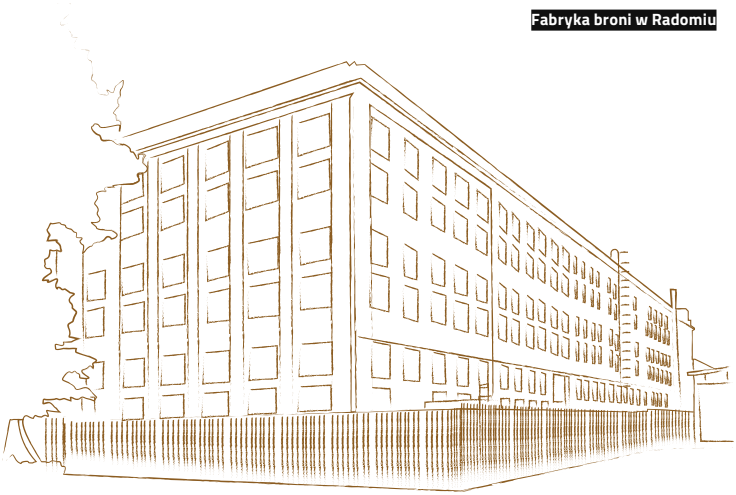
Patrol kolarzy w umundurowaniu polowym. Na bagażniku roweru (wytwórni Łucznik) stroczone wyposażenie osobiste, pod ramą pierwszego cyklisty karabin Mauser wz. 29, arch. NAC

1931 Decyzją Ministerstwa Spraw Wojskowych fabryka uzyskała monopol. Tylko w Radomiu można było produkować karabiny dla Wojska Polskiego. Produkcję mauserów utrzymywano na wysokim poziomie.

1940 Niemcy przejęli fabrykę, która przez całą wojnę pracowała na potrzeby Wehrmachtu. W 1944 r., gdy okupanci zarządzili ewakuację z Radomia, ogołocili zakład ze wszystkiego, co dało się wywieźć. Wymontowano nawet sieć elektryczną. Fabryka stała się ruiną, ale po wojnie komunistyczne władze szybko ją odbudowały.

1951 Fabryka zmieniła nazwę na Zakłady im. Generała Waltera w Radomiu.

Fabryka broni w Radomiu



1969 „Walter" był znany nie tylko z produkcji broni, ale też z tego, że był największym na świecie producentem maszyn do szycia. Do tego roku wyprodukowano 2 mln legendarnych maszyn „Łucznik".

2000 Po przemianach gospodarczych „Łucznik" podzielono na dwie odrębne części: cywilną i wojskową. Dziś radomski zakład ma ugruntowaną pozycję rynkową.

Pamiątką po założonym przez Ołdakowskiego parku, stworzonym z myślą o zdrowiu i wypoczynku pracowników fabryki, jest Plac im. Kazimierza Ołdakowskiego w Radomiu. Dawne założenie parkowe rozciągało się między ulicami inż. Dowkontta (dawna nazwa), ks. Józefa Poniatowskiego oraz Ciepłą.

Rzeźba na placu Ołdakowskiego

Zabytkowy kompleks Fabryki Broni „Łucznik" mieści się na ul. 1905 roku. Kompleks fabryczny to kilkanaście budynków połączonych siecią uliczek. Dzisiaj znajdziemy w nich biura, lokale usługowe i sklepy. Sama fabryka przeniosła się do nowej siedziby przy ul. Grobickiego.

Współcześnie o flagowych gałęziach przemysłu radomskiego, a także o sławnych wyrobach przypomina szlak Symbole Przemysłowego Radomia. To propozycja dla miłośników przemysłowej historii w pigułce. Przestrzeń radomskiego Śródmieścia jest ozdobiona 19 odlewami radomskich wyrobów przemysłowych. Każda rzeźba to odwzorowanie oryginału w skali 1:1!

Rzeźba przedstawiająca maszynę do szycia Łucznik oraz magazyn modowy z roku 1968

Źródła:

1. *„Akcyjne Towarzystwo Przemysłowe Zakładów Mechanicznych Lilpop, Rau & Loewenstein w Warszawie"*
2. Julian Bartyś, *Stanisław* Lilpop [w:] Bolesław Orłowski [red.] *„Słownik polskich pionierów techniki"*, Śląsk 1984
3. K. Handke, T. Krogulec, A. Sołtan *[red.] „Warszawskiej Pragi dzieje dawne i nowsze",* Jeden Świat 2006
4. Joanna Kiwilszo *„Historia Praskich Rodów. Rodzina Różyckich".* [w:] Nowa Gazeta Praska, 5-4 III 2014
5. Stanisław Konarski *„Józef Julian Różycki" [w:]* Internetowy Polski Słownik Biograficzny
6. Michał Krasucki *„Katalog warszawskiego dziedzictwa postindustrialnego"*, Fundacja Hereditas 2009
7. *„Lilpop, Rau i Loewenstein SA, Akcyjne Towarzystwo Przemysłowe Zakładów Mechanicznych"* [w:] R. Marcinek [red.] *„Encyklopedia Polski"*, Kluszczyński 1996
8. Cezary Łagiewski „Andrzej Artur Zamoyski 1808 – 1874", W. Jakowicki 1917
9. Jan Przedpełski, Jerzy Stefański *„Żydzi płoccy w dziejach miasta"*, Książnica Płocka 2012
10. Jerzy Topolski, *Historii Polski*, Wydawnictwo Poznańskie, 2015
11. Elżbieta Kaczyńska, a *DZIEJE ROBOTNIKÓW PRZEMYSŁOWYCH W POLSCE POD ZABORAMI,* PWN, 1970
12. Bussines Insider, *171 lat temu na tory wyjechał pierwszy polski pociąg. Ile wtedy trwała podróż?, Marcin Walków*, *14 czerwca 2016*
13. https://www.ipsb.nina.gov.pl/a/biografia/stanislaw-lilpop
14. https://www.forbes.pl/przywodztwo/haracz-za-lilpopa-kolejna-reaktywacja-przedwojennej-spolki/tjdcvrn
15. maz.piib.org.pl
16. lazienki-krolewskie.pl
17. muzeumwp.pl
18. https://www.warszawa1939.pl/node/181244

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 / dziedzictwomazowsza.pl

Opracowanie:
Global-Lab Sp. z o.o.
ul. Lustrzana 4, 01-342 Warszawa

Autorzy: Rafał Modzelewski, Monika Jarosz
Konsultanci: Artur Zbiegieni, Mieczysław Żochowski
Koordynator projektu: Dorota Zbińkowska
Współpraca: Adam Jasiński, Iwona Majewska, Renata Konewecka
Redakcja: Dominika Borówka, Magdalena Budkiewicz-Suchecka
Kreacja graficzna i skład: Ewa Chmielewska
Mapy: Ewa Czajkowska
Rysunki: Paula Spólna

ISBN: 978-83-962865-9-8

Zdjęcia współczesne:
Global-Lab Sp. z o.o.

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 ekologicznym papierze podlegającym w 100% recyklingowi.

Rafał Modzelewski – autor i współautor przewodników, map turystycznych i turystycznych aplikacji mobilnych z terenu Mazowsza, sekretarz Komisji Turystyki Pieszej Zarządu Głównego PTTK, 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).