



Industrialne
Mazowsze

PRZEWODNIK

mazowsze.travel

Mazowsze.
serce Polski

 MAZOWIECKA
REGIONALNA
ORGANIZACJA
TURYSTYCZNA

Wydawca Mazowiecka Regionalna Organizacja Turystyczna
ul. Nowy Świat 27/2, 00-029 Warszawa, www.mrot.pl
tel.: +48 22 877 20 10

Teksty Rafał Modzelewski, Monika Jarosz

Konsultanci Artur Zbiegieni, Mieczysław Żochowski

Koordynator projektu Dorota Zbińkowska

Redaktor Jolanta Sieradzka-Kasprzak

Korekta merytoryczna Dominika Borówka, Magdalena Budkiewicz-SucHECKA

Współpraca Adam Jasiński, Adam Pawliszak

Korekta językowa Grzegorz Berent

Opracowanie i redakcja Euro Pilot Sp. z o.o.
ul. Konarskiego 3, 01-355 Warszawa
europilot.com.pl

Warszawa, 2026

ISBN 978-83-8218-364-1

Wszelkie prawa zastrzeżone. Żadna część niniejszej publikacji nie może być reprodukowana bez pisemnej zgody Wydawcy.



Fundusze Europejskie
dla Mazowsza



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



Mazowsze.
serce Polski

Publikacja realizowana w ramach projektu pn. „Rozwój oferty szlaków turystycznych Mazowsza” współfinansowanego z Funduszy Europejskich dla Mazowsza 2021-2027, Priorytet: Fundusze Europejskie dla wyższej jakości życia na Mazowszu, Działanie: Kultura i turystyka.



Industrialne Mazowsze

Mazowsze. Dziś – serce Polski. W okresie kształtowania się Rzeczypospolitej przez ponad trzy stulecia – odrębne państwo. W centrum regionu zachwyca stolica, pełna wrażeń, atrakcji i kontrastów, ze słynnymi zabytkami i biznesowym city, które sięga chmur. Wokół rozciąga się kraina równie niezwykła, która kusi pejzażem pól, łąk i lasów, malowniczo przeplecionych błękitnymi wstęgami rzek. To idealny kierunek na dłuższe i krótsze wypadki rowerowe, rodzinne kajakowanie i leśne wędrówki. Wyprawa przez Mazowsze to prawdziwa przygoda, której trasę znaczą średniowieczne zamki, szlacheckie dwory, świątynie wielu wyznań, pola wielkich bitew i krajobrazy, których różnorodność od lat przyciąga filmowców. Cały ten świat to olbrzymi skarbiec historii, kultury i przyrody. Wystarczy stanąć u jego granic i wypowiedzieć zaklęcie: Mazowsze, otwórz się! A później podążać wybranym szlakiem.

Oto **INDUSTRIALNE MAZOWSZE**, czyli podróż przez historię uprzemysławiania ziem polskich. Ta fascynująca i wielowątkowa wyprawa zaczyna się jeszcze w starożytności, kiedy Mazowieckie Centrum Metalurgiczne było jednym z największych ośrodków hutniczych Europy. Dalej szlak prowadzi przez epoki i miejscowości na mapie, od wytwórczości skupionej wokół dworu królewskiego, przez pierwsze manufaktury, po działalność Banku Polskiego w czasach zaborów i przemysł II Rzeczypospolitej. Wielokrotnie zachęca do dłuższych pobytów, jak choćby w niezwyklej osadzie fabrycznej Żyrardów czy Radomiu, w którym nie brak śladów bogactwa XIX-wiecznej burżuazji przemysłowej. To także podróż dla każdego, kto chociaż raz zadał sobie pytanie: jak to działa? W zrewitalizowanych kompleksach dawnych fabryk czeka całe mnóstwo nowoczesnych muzeów, które w interaktywny sposób ukazują Mazowsze sprzed wieków oraz dawne technologie produkcji.

Industrialne Mazowsze jest jedną z kilku tras tematycznych, dzięki którym można odkryć dziedzictwo Mazowsza. Warto poznać je wszystkie. Szlak Książąt Mazowieckich to podróż do krainy średniowiecznych zamków, walecznych rycerzy oraz mądrych i ambitnych władców, którzy przez trzy wieki rządili Mazowszem jako niezależnym państwem. Szlak Bitwy Warszawskiej 1920 to podróż w czasie i przestrzeni udowadniająca, że batalia sprzed ponad stulecia uważana jest za jedną z najważniejszych w historii Europy. Mazowsze na Filmowo to propozycja dla podróżników i miłośników kina w jednym, zaś Szlak Chopinowski wiedzie śladami jednego z największych kompozytorów świata, ukazując miejsca, które kochał, odkrywał, do których wracał, oraz krajobrazy, które go ukształtowały i natchnęły.

Szczegółowe informacje o Industrialnym Mazowszu można znaleźć na portalu mazowsze.travel.

ŻELAZO, PARA I GAZ – SPACER Z PRZEMYSŁEM PRZEZ WIEKI



📷 Próba wytrzymałości wiaduktu kolejowego na stacji Warszawa Zachodnia.
Widoczny parowóz Ty23 lokomotywa z obciążeniem, 1933 r., zbiory NAC

Dawno temu na Mazowszu

Zabytki związane z przemysłem powszechnie kojarzone są z fabrykami epoki industrialnej oraz rewolucją techniczną, która dokonała się za sprawą rozwoju kolei. Mazowsze to jednak skarbiec znacznie starszych śladów przemysłu.

Do takich należą m.in. artefakty dziedzictwa pradziejowego z obszaru Mazowieckiego Centrum Metalurgicznego. O istnieniu drugiego co

do wielkości centrum hutniczego „barbaryńskiej” Europy dowiedziano się dzięki odkryciu licznych osad (około 240 stanowisk archeologicznych) ze śladami masowej produkcji żelaza. Ten niezwykle cenny i zaawansowany jak na tamtejsze czasy prze-

mysł był wytworem kultury przeworskiej, społeczności zamieszkującej od II w. p.n.e. do V w. n.e. ziemie środkowej i południowej Polski.



☞ Piec, część ekspozycji Muzeum Starożytnego Hutnictwa Mazowieckiego w Pruszkowie

W kręgu monarchii

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



☞ Mapa Polski, 1706 r., Polona



☞ Mapa Polski z lat 1698–1730, Polona

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

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

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

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



Mapa rozbiorów Polski, 1800 r., Polona



Mapa pocztowa Królestwa Polskiego, 1899 r., Polona



 Widok Banku Polskiego, litografia, 1834 r., Polona

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

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



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

Niepodległa, dwudziestoletnia

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

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



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



☐ Fabryka Odlewów Figur i Posągów Braci Łopieńskich w Warszawie, NAC



☐ Mapa przemysłu Rzeczypospolitej Polskiej, 1921-1938 r., Polona

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

Między rokiem 1926 a 1929 produkcja fabryczna wzrosła o około 43% (za: J. Kaliński, Z. Landau, „Gospodarka Polski w XX wieku”, 2003). Największym kompleksem przemysłowym międzywojennej Warszawy były zakłady „Lilpop, Rau i Loewenstein” (kompleks zabytkowych budynków przetrwał do naszych czasów, mieści się przy Alei Prymasa Tysiąclecia 48A). W zakładach produkowano m.in. nadwozia autobusów, urządzenia wodociągowe, lokomotywy, samochody i maszyny pralnicze. Firma zaopatrywała polskie wojsko i miała podpisaną umowę licencyjną z General Motors. Szybko rozwijały się przemysły: motoryzacyjny (produkcja licencyjnego Fiata, montownie Citroëna i Chevroleta), optyczny oraz farmaceutyczny.

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



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



📷 Samolot PZL.26, NAC

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

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

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

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



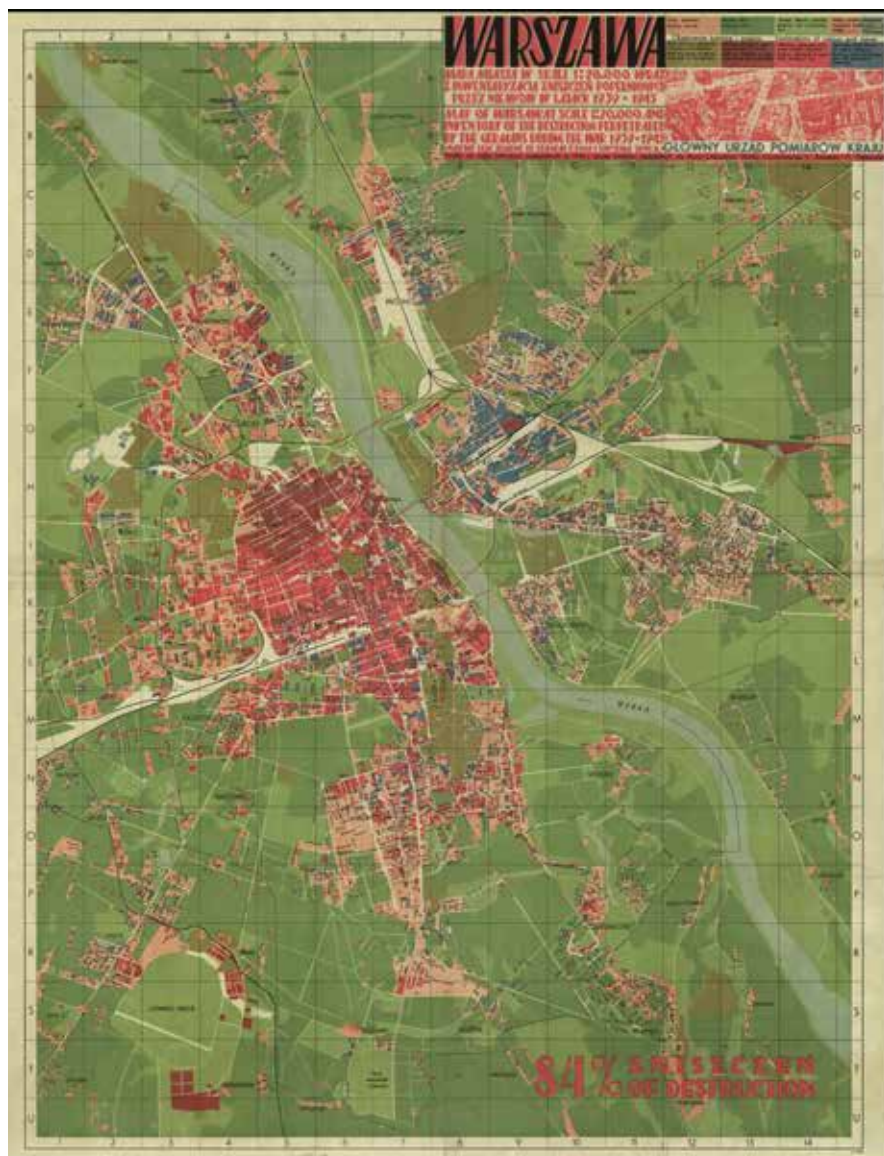
Warszawska Fabryka Guzików S.A. – Warszawa, ul. Radzymińska, NAC



Zakłady E. Wedel w Warszawie, NAC

MAZOWSZE W ODBUDOWIE – PRAGMATYZM LAT POWOJENNYCH





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

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

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

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

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

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

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



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

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

Epoka Polskiej Republiki Ludowej to czas zarządzania centralnego i upaństwowiania

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

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

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

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

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



📷 Zakłady Ursus, lata 70. XX wieku

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

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

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

Za czasów PRL-u, w latach siedemdziesiątych, podjęto akcję łączenia wielkich państwowych przedsiębiorstw w jeszcze większe jednostki organizacyjne o charakterze monopolistycznym, tzw. Wielkie Organizacje Gospodarcze (WOG). Były to zazwyczaj zakłady tej samej branży zlokalizowane w różnych częściach kraju, z centralą w stolicy. W Warszawie powstało kilka tego rodzaju twórców organizacyjnych, m.in.:

Centrum Naukowo-Produkcyjne Elektroniki Profesjonalnej „Radwar” (należące do UNITRA), wywodzące się z powstałych w 1954 roku zakładów radiowych Rawar, Centrum Naukowo-Produkcyjne Samolotów Lekkich PZL-Warszawa oraz Przemysłowe Centrum Optyki. Warto dodać, że do Zrzeszenia Przedsiębiorstw Przemysłu Elektronicznego UNITRA należało około 30 zakładów. Były wśród nich tak znane marki, jak Diora, Fonica (producent np. gramofonu Bambino), Polam (wytwarzający np. żarówki pod znaną marką Polamp), Polkolor (produkujący kineskopy), Tonsil czy Warel. W roku 1975 w Warszawie w przemyśle zatrudnionych było ponad 280 000 pracowników.

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

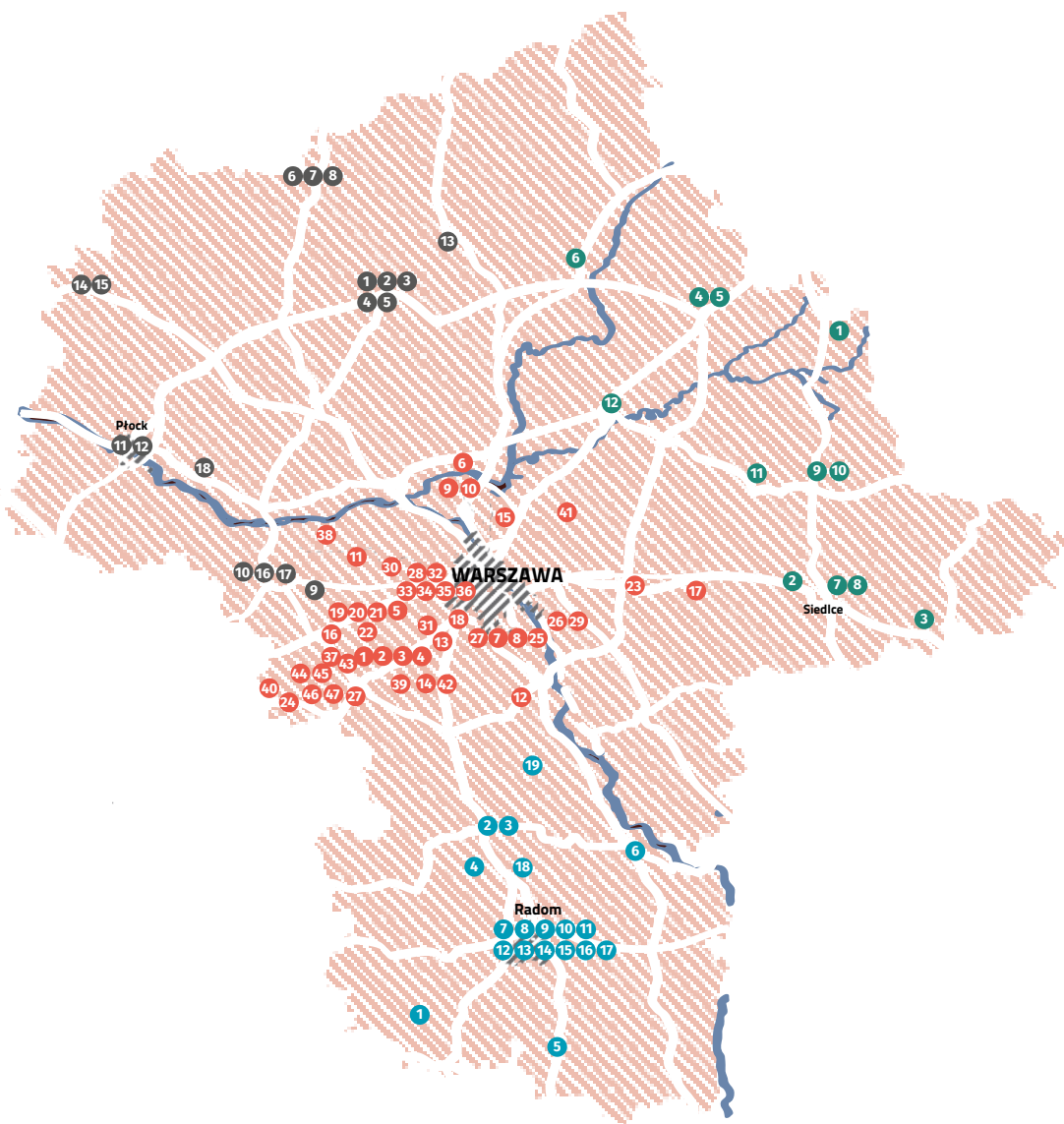


📷 Fabryka Samochodów Osobowych, 1974 r.

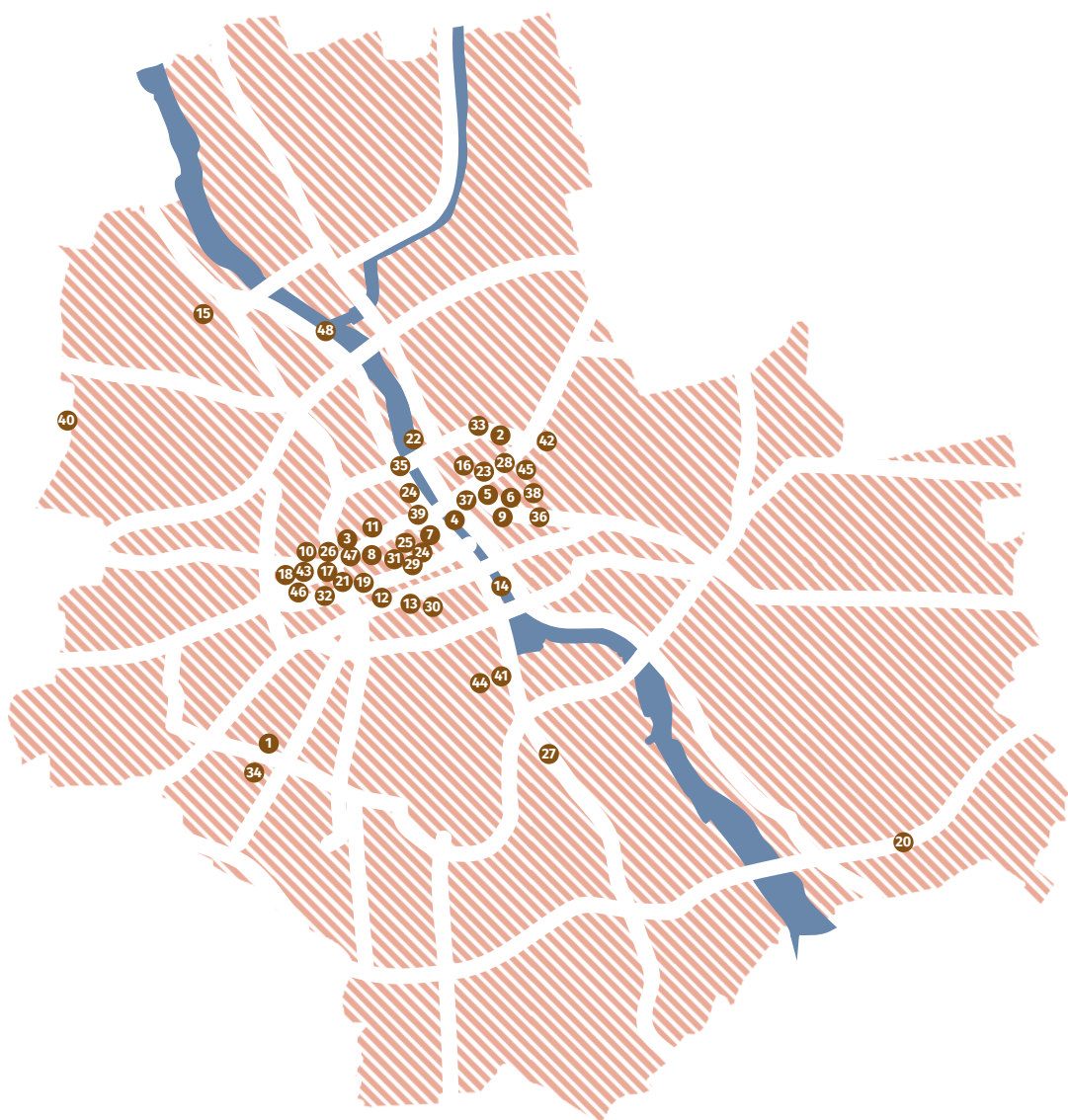


📷 Unitra – Unizet w Warszawie, ok. 1975 roku

Położenie obiektów na mapie województwa mazowieckiego



Położenie obiektów na planie Warszawy



AKADEMIA PIEKARZA GRZYBKII



To wyjątkowy projekt edukacyjno-warsztatowy, który łączy przekazywanie wiedzy, umiejętności i tradycji. Ukazaniu procesu wyrobu pieczywa towarzyszy nauka o zdrowym żywieniu. Cykliczne zajęcia kierowane są do różnych grup odbiorców: dzieci, rodzin, wycieczek szkolnych czy po prostu pasjonatów wypieków. Goście formują własne chleby, bułki oraz słodkie wyroby. Często również – pod okiem specjalistów – sami przygotowują ciasto. Co ciekawe, w warsztatach edukacyjnych uczestniczyć mogą dzieci w wieku już od pięciu lat.

📍 ul. Malownicza 33, 02-272 Warszawa
tel. +48 735 207 442 / akademiagrzybki.pl



BROWARY WARSZAWSKIE



Przykład ciekawej rewitalizacji budynków fabrycznych. Po II wojnie światowej istniejący od 1846 r. przy ul. Krochmalnej browar znacjonalizowano i przeniesiono na ul. Grzybowską. W 1954 r. ruszyła produkcja. To tu wymyślono słynne piwo „Królewskie” i stąd wyjechały w 1972 r. pierwsze polskie butelki z Coca-Colą. Na początku XXI w. część infrastruktury wyburzono, a w 2021 r. zakończyła się największa w stolicy rewitalizacja, w wyniku której powstał niezwykle kompleks łączący funkcje mieszkalne, usługowe, biurowe i gastronomiczne.

📍 ul. Grzybowska 60, 00-844 Warszawa / browarywarszawskie.com.pl



AKCYJNE TOWARZYSTWO FABRYKI LAMP



Fabryka lamp powstała jeszcze w 1879 roku. Dwadzieścia lat później została przekształcona w Towarzystwo Akcyjne, a w początkach XX wieku mogła się już pochwalić maszynowymi, trzpiętowymi halami produkcyjnymi. W fabryce powstawały lampy naftowe, gazowe i elektryczne, a ponadto kucharki, palniki oraz rozmaite wyroby aluminiowe. Dynamiczny rozwój przerwała I wojna światowa. Po wojnie udało się jeszcze uzyskać zamówienia na lampki służbowe dla policji, wojska i PKP, jednak w 1929 roku zabudowania produkcyjne wykupił działający po sąsiedztwie koncern mydlarsko-tłuszczowy „Schicht”.

📍 ul. Szwedzka 20, 03-420 Warszawa



CENTRUM NAUKI KOPERNIK



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

📍 Wybrzeże Kościuszkowskie 20, 00-390 Warszawa / kopernik.org.pl



CENTRUM EDUKACJI I HISTORII WARSZAWSKIEJ STRAŻY POŻARNEJ



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

📍 ul. Karola Marcinkowskiego 2, 03-722 Warszawa
+48 22 596 74 40



ELEKTROWNIA POWIŚLE



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

📍 ul. Dobra 42, 00-312 Warszawa /
elektrowniapowisle.com



DOM BUŁKI / PIEKARNIA SPC SMACZNEGO WARSZAWO



Grochowska piekarnia była wielką i na swoje czasy (1948 r.) bardzo nowoczesną inwestycją. Cechował ją wysoki stopień automatyzacji. Posiadała m.in. podajniki do worków z mąką, automatyczne sita i cztery nowoczesne piece. Wielki gmach fabryki, nazywany Domem Bułki, posiadał imponujące wymiary 50 m x 37,5 m, dwie rampy, a także podziemia z magazynem mąki. Elewację zdobił na początku dwukolorowy tynk i cegła klinkierowa. Co ciekawe, piekarnia działa już od ponad 70 lat, współcześnie jako Spółdzielnia Piekarsko-Ciastkarska ze stylowym sklepem firmowym.

📍 ul. Lubelska 12/14, 03-802 Warszawa



FABRYKA NORBLINA



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

📍 ul. Żelazna 51/53, 00-841 Warszawa /
fabrykanorblina.pl



Fabryka Wedla na
warszawskiej Pradze



1851 rok – Karol Wedel otwiera pierwszą firmową cukiernię wraz z małą przyzakładową manufakturą czekolady przy ulicy Miodowej w Warszawie.



📷 Pierwszy sklep firmowy z pijalnią czekolady działa po dziś dzień w kamienicy E. Wedla wybudowanej w 1893 r. przy ul. Szpitalnej w Warszawie.



📷 W zbiorach Muzeum Plakatu w Wilanowie można zobaczyć wiele plakatów promujących firmę E. Wedel. Od początku XX w. Wedlowie bardzo dbali o promocję swoich wyrobów, m.in. ogłaszając konkursy na najlepszy plakat.

Zdecydowanie „najśladzse” miejsce na mapie dziedzictwa industrialnego Mazowsza to Muzeum Fabryka Czekolady E. Wedel w Warszawie. Otwarte w Międzynarodowym Dniu Czekolady muzeum jest miejscem absolutnie wyjątkowym w skali Europy. Jak wygląda proces produkcji? Czy czekolada w formie płynnej smakuje inaczej niż w kostce? Jaki ma zapach, aromat? Na te i wiele innych pytań znajdziemy odpowiedź podczas niezwyklej podróży pobudzającej zmysły.

A wszystko zaczęło się w 1851 roku. Legendarna marka związana jest z trzema pokoleniami rodziny Wedlów, które zbudowały jedną z najpotężniejszych polskich firm. Nestor rodu – Karol Wedel – zaczynał swój biznes od małej manufaktury wraz z firmową cukiernią. Wiążąc jednak z nimi przyszłość zawodową, wysłał przezornie swojego syna Emila na dwuletnie praktyki do Paryża. Ten zgłębiał tam arkana sztuki cukierniczej, a niedługo po powrocie otrzymał od ojca firmę w prezencie ślubnym. Dość szybko wybudował okazałą kamienicę przy ul. Szpitalnej w Warszawie, przenosząc tam siedzibę przedsiębiorstwa, fabrykę, a także otwierając sklep firmowy i pijalnię czekolady. W 1923 r. firmę przejął syn Emila – Jan. To on w 1931 r. przeniósł fabrykę czekolady na ul. Zamoyskiego w Warszawie, gdzie mieści się do dzisiaj. Od ponad 170 lat dynamicznie rozwija swoją działalność w Polsce i za granicą, oferując kultowe produkty,



Neon z tradycyjnym symbolem Fabryki E. Wedel

takie jak Ptasie Mleczko®, Torcik Wedlowski, czekolady pełne i nadziewane czy Mieszanka Wedlowska.

Muzeum Fabryka Czekolady E. Wedel to pewnego rodzaju ukoronowanie przepięknej historii firmy. Na każdym piętrze Fabryki Czekolady E. Wedel goście odkrywają tajemnice wyjątkowego procesu tworzenia czekolady – od wyboru ziaren kakaowca, przez ich prażenie, aż do finalnego pakowania produktu gotowego. Poznają również niezwykłą historię przedsiębiorstwa – legendy, której nie byłoby w Polsce bez rodziny Wedlów. Na każdym etapie zwiedzania gościom towarzyszą unikalne aromaty docierające zarówno z prawdziwych linii produkcyjnych, które są częścią muzealnego budynku, jak i z czekoladowych eksponatów. Przygotowane wystawy są nowoczesne i zachęcają do angażowania się, co sprawia, że wizyta tutaj to tak naprawdę jedyna w swoim rodzaju podróż. Po wystawie oprowadza przewodnik, który wprowadza nas w ten fascynujący proces: od ziarna kakaowca do finalnego produktu. W strefie projektantki goście nie tylko dowiadują się, jak powstają opakowania, ale mogą też poznać historię przedwojennych wedlowskich produktów. Na końcu czeka zaś dodatkowa atrakcja – możliwość samodzielnego zaprojektowania opakowania pianek Ptasie Mleczko®, które przesyłane jest na skrzynkę mailową.

Muzeum Fabryka Czekolady E. Wedel to przestrzeń dla dużych i małych. Nowoczesny budynek mieszczący część muzealną i linię produkcyjną został tak zaprojektowany, że odnajdą się



📷 Ekspozycja na trasie zwiedzania Fabryki Czekolady E. Wedel



📷 Ekspozycja na trasie zwiedzania Fabryki Czekolady E. Wedel

w nim zarówno rodziny z dziećmi, jak i seniorzy czy osoby niepełnosprawne. Z myślą o najmłodszych przygotowano nawet wielki eksponat w kształcie czekolady, po którym można skakać!

Na koniec wizyty każdy będzie mógł zatrzymać się na coś słodkiego przy wyspie Pijalni Czekolady E. Wedel usytuowanej przy głównym wejściu, a także zajrzeć do muzealnego sklepu z pamiątkami. Dodatkowo dla wszystkich odwiedzających dostępny jest taras widokowy na 6. piętrze, z którego można podziwiać Jezioro Kamionkowskie oraz piękną panoramę Warszawy.

Fabryka Czekolady E. Wedel

📍 Al. E. Wedła 5, 03-822 Warszawa
(wejście od Parku Skaryszewskiego) /
fabrykaczekolady.pl



FABRYKA OBIĆ I PAPIERÓW KOLOROWYCH J. FRANASZKA / FOTON



Fabrykę obić papierowych w roku 1829 założył H. Rahn, wiedeński fabrykant. Pod nowym zarządem zakład podupadł i został sprzedany w 1873 r. Józefowi Franaszkowi. Przedsiębiorca – wizjoner szybko postawił biznes na nogi. Produkował obicia, ceraty i rolety. Po trudnym okresie I wojny światowej, w latach 30. XX w. zakład ponownie rozkwitł i niebawem rozpoczął produkcję papierów fotograficznych. Podczas II wojny światowej na terenie zakładu naziści zamordowali wielu cywilów, w tym właścicieli. W 1949 r. fabrykę odbudowano, jednak już jako Warszawskie Zakłady Fotochemiczne „Foton”.

📍 ul. Wolska 41/45, 01-201 Warszawa



FILTRY LINDLEYA



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

📍 ul. Koszykowa 81, 02-012 Warszawa / mpwik.com.pl



FABRYKA WYROBÓW SREBRNYCH I PLATEROWANYCH J. FRAGET



Urodzony we Francji Józef Fraget wraz z bratem prowadził w Warszawie skromny warsztat brązowniczy (w oficynie Pałacu Łubieńskich). Niebawem zamówień było tyle, że firma musiała zatrudnić pracowników – w 1840 r. było ich aż dwustu. Nowa fabryka stanęła przy ul. Elektoralnej i stała się konkurencją dla wytwórni Norblina. Firma produkowała sztucce, patery, świeczniki, sprzedając je w firmowych sklepach w Warszawie, Poznaniu i Łodzi. Po II wojnie światowej fabrykę przekształcono w zakład HEFRA. Nadal podziwiać można kamienicę Frageta przy ul. Elektoralnej.

📍 ul. Elektoralna 14/16, 00-139 Warszawa



FUNDACJA „FOTOGRAFIA DLA PRZYSZŁOŚCI”



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

📍 ul. Noakowskiego 10 m. 54, 00-666 Warszawa / fotografia.org.pl



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



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

📍 509 km biegu Wisły, widoczna z Mostu Łazienkowskiego / mpwik.com.pl



KAMIENICA TOWARZYSTWA AKCYJNEGO PRZECHOWYWANIA MEBLI



Początkowo firma Adolfa Wróblewskiego zajmowała się przewozem i przechowywaniem mebli. Na początku XX wieku przedsiębiorstwo posiadało już cztery wielkie magazyny na Nowej Pradze. Szczególnie ozdobna elewacja przypadła kamienicy przy ul. Inżynierskiej. Wczesnomodernistyczny dekor nawiązywał do architektury romańskiej, szczególnie czytelnej w obrębie otworów okiennych zwieńczonych półkolami. Dobrze zachowany obiekt jest obecnie przestrzenią pracy twórczej, artystycznych spotkań i wernisaży. Został również objęty projektem rewitalizacji o nazwie „Centrum Kreatywności Nowa Praga”.

📍 ul. Inżynierska 3, 03-410 Warszawa



HUTA WARSZAWA



Budowa zakładu przypadła na lata 50. XX w., choć idea powstania huty stali jakościowej w pobliżu stolicy była podnoszona jeszcze w Biurze Planowania premiera Kwiatkowskiego. Kompleks huty objął prawie 270 ha terenów. Produkcja ruszyła w kwietniu 1957 roku. W tym samym roku powstało Koło Sportowe Hutnik. Kolejno uruchamiano odlewnię stali, stalownię z piecami elektrycznymi i martenowskimi, kuźnię, walcownię i ciągarnię. Główna oś urbanistyczna założenia to przedłużenie ulicy Kasprowicza w postaci szerokiej alei ujętej po bokach terenami zielonymi.

📍 ul. Kasprowicza 132, 01-949 Warszawa



KOLEJKOWO WARSZAWA



Kolejkowo to więcej niż kolejowa makietka. To cały świat w skali 1:25 odtworzony z dbałością o najdrobniejszy detal. Są tu miasta i wsie, mosty i ulice, małe domki i blokowiska. A wszystko wprawione w ruch, budzące się o poranku i zasypiające wraz z nastaniem nocy, oczywiście w dużym przyspieszeniu. Wystawa warszawska kontynuuje tradycję z Wrocławia i Gliwic, choć wyróżnia się oczywiście charakterystycznymi rozpoznawalnymi obiektami stolicy. Są tu m.in. Most Gdański, Plac Zbawiciela, Dworzec Warszawa Śródmieście czy Zamek Królewski.

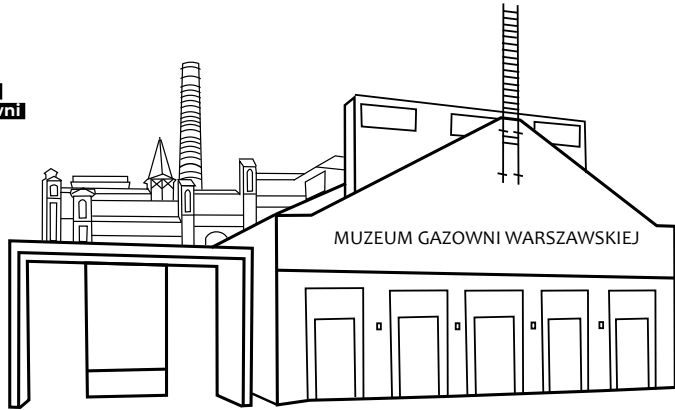
📍 ul. Sienna 39, 00-121 Warszawa / kolejkowo.pl



Zdjęcie archiwalne, 1979 r.

MUZEUM GAZOWNI WARSZAWSKIEJ

Gmach Muzeum Gazowni
dawny budynek aparatuwni
i tłoczni gazu



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

6500 – tyle latarni gazowych działało w Warszawie w 1928 roku.



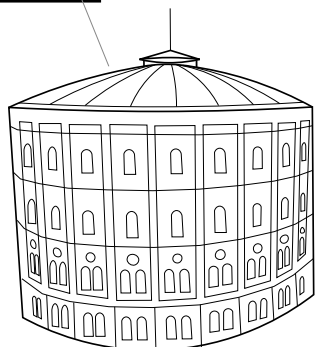
📷 1932 r. – Gazownia Miejska w Warszawie – widok ze skrzyżowania ul. Dworskiej (obecnie ul. Kasprzaka) i ul. Bema. Na pierwszym planie krzyż przydrożny i stacja transformatorowa, NAC



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

Muzeum Gazowni Warszawskiej to wyjątkowy obiekt na przemysłowej mapie Warszawy – interaktywny, nowoczesny, osadzony przy tym w historycznych wnętrzach oraz w otoczeniu maszyn dawnego systemu produkcyjnego. Połączenie innowacyjnej ekspozycji oraz przemysłowych artefaktów tworzy niezwykle klimat i autentyczną, pasjonującą opowieść o rewolucji technicznej i gazownictwie, dawnym oświetleniu stolicy oraz życiu jej mieszkańców, które odmieniło się wraz z możliwością korzystania z gazu we własnych domach. Muzeum przybliży również postać i dokonania prekursora światowego przemysłu wydobywczego ropy naftowej – wybitnego polskiego wynalazcy i działacza niepodległościowego, Ignacego Łukasiewicza. To jego rzeźba, o łagodnym, skupionym obliczu, wita gości nieopodal wejścia, na schodkach niewysokiej skarpy. Sam gmach muzeum to dawny budynek aparatuwni i tłoczni gazu, która przez wiele lat służyła sprężaniu gazu i przesyłaniu go kolektorami do odbiorców. Pozostałe budynki dawnej gazowni na Woli, rozległego kompleksu położonego między ulicami Kasprzaka i Prądzyńskiego, zarządzanego przez ORLEN S.A., to m.in. budynki produkcyjne, wieża ciśnieniowa, remiza strażacka i wozownia. Powstawały od lat 80. XIX wieku, kiedy to potrzeby rozwijającej się stolicy i jej mieszkańców przekroczyły

Wolskie Rotundy (bud. 1888–1912), nazywane przez mieszkańców warszawskim Koloseum, to dawne zbiorniki gazu. Nie należą do MGW, obecnie nie ma możliwości ich zwiedzania



wydajność pierwszej gazowni przy ulicy Ludnej na Powiślu. Na początku XX wieku wolska gazownia posiadała bardzo nowoczesne jak na owe czasy wyposażenie, w tym silne piece pionowo-retortowe, zaś w roku 1930 otrzymała nowoczesny piec Glover-West, pozwalający na produkcję ciągłą gazu przy jednoczesnym zmniejszeniu liczebności załogi. Gaz otrzymywano z węgla kamiennego transportowanego koleją z Zagłębia Dąbrowskiego. Magazynowano go w specjalnych zbiornikach (Wolskie Rotundy), z których następnie przepompowywano go do sieci miejskiej.

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

Wystawa Muzeum Gazownictwa podzielona jest na dwie wyraźnie różniące się części. Najpierw goście mają możliwość zapoznania się z cyklem produkcji oraz dystrybucji gazu – od podstaw oraz w duchu XIX-wiecznego przemysłu. Przebywają w otoczeniu interaktywnych ekranów i projektorów, a także zabytkowych maszyn, m.in. urządzeń do oczyszczania gazu z amoniaku czy transportu gazu. Następnie zwiedzający przechodzą do części wystawy



📺 Interaktywna ekspozycja



📺 Fragment licznika gazowego



📺 Płuczka amoniakalna rotacyjjna

poświęconej Warszawie z początku XX wieku oraz udogodnieniom i wynalazkom, które wkroczyły przebojem w życie mieszkańców stolicy. Pośród licznie zgromadzonych ciekawostek podziwiać można m.in. żelazko na gaz, nowoczesną domową lodówkę na gaz czy lokówkę z 1914 roku, podgrzewaną palnikiem gazowym.

**Muzeum Gazowni Warszawskiej,
Fundacja ORLEN S.A. im. Ignacego
Łukasiewicza**

📍 ul. Krzyżanowskiego 7, 01-220 Warszawa /
muzeumgazowni.pl



Trasa Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej na mapie z 1849 r.



Wejście do muzeum ozdabia oryginalny neon, poddany renowacji

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

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

1890 rok – tabor 287 lokomotyw, 432 wagony osobowe i 8718 towarowych, 2,5 miliona pasażerów.

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



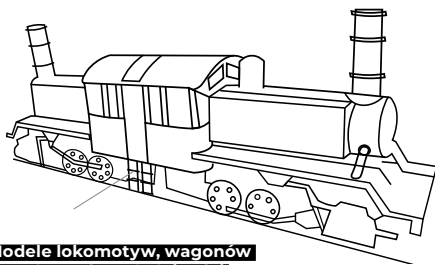
Elektryczny zespół trakcyjny EW51 z 1936 r.



Pięćdziesiąt siedem jednostek taboru kolejowego (lokomotywy parowe, spalinowe i elektryczne oraz wagony osobowe i towarowe) można podziwiać w skansenie Stacji Muzeum

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

Cofnijmy się na chwilę w czasie do XIX wieku. Wyobraźmy sobie świat przed nastaniem ery dróg żelaznych. Podróże z miasta do miasta trwały wiecznie, bo zazwyczaj podróżowano z wykorzystaniem powozów konnych. Drogi były rozmaitej jakości, zaś po opadach deszczu niektóre odcinki tonęły w błocie – nie wykładano ich przecież wówczas asfaltem. Dopiero kolej sprawiła, że podróż stała się szybka i wygodna. Miała też oczywiście potężny wpływ na rozwój gospodarczy. Wszędzie tam, gdzie się pojawiała, dochodziło do istnej rewolucji. Dość przypomnieć walkę pomiędzy wschodnim a zachodnim wybrzeżem Stanów Zjednoczonych o to, kto pierwszy zbuduje więcej torów kolejowych. Wystawa w Stacji Muzeum rozpoczyna się właśnie od tego pionierskiego okresu, prezentuje bowiem nie



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



 Model wagonu pasażerskiego, Stacja Muzeum

tylko polską, ale i międzynarodową historię rozwoju kolei. To tu możemy poznać dzieje kolejnictwa, szczególnie Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, Kolei Warszawsko-Petersburskiej czy Nadwiślańskiej, ich modernizację i elektryfikację, a także współczesne kolejnictwo.

W muzeum znajdziemy całą masę ekspонатów, pamiątek, odzież służbową (umundurowanie i akcesoria, szpady do mundurów parady, hełm kolejowej straży pożarnej), odznaki, zegarki kolejarskie, sztandary związków zawodowych i stowarzyszeń kolejarzy z okresu międzywojennego, medale, dokumenty osobiste kolejarzy, rozkłady jazdy, bilety kolejowe, patenty na maszynistę oraz listy przewozowe polskie i zagraniczne, nastawnie, semafony, aparaty telefoniczne i telegraficzne, dworcowe zegary i zegarki, lampy kolejowe oraz ręczne latarki sygnalizacyjne świecowe, karbidowe i naftowe, mapy kolejowe, modele oraz makiety kolejowe. Z myślą o najmłodszych miłośnikach kolei powstała wystawa „Jak działa kolej”, gdzie dzięki nowoczesnym, multimedialnym urządzeniom oraz interaktywnym instalacjom mali pasjonaci odkrywają tajniki kolejnictwa. Jest również „Interaktywna kolorowanka”, na której „ożywają” narysowane przez dzieci pociągi. Najnowszą atrakcją jest ekspozycja „Wagon zagadek” urządzona we wnętrzu elektrycznego zespołu trakcyjnego E91. Na uczestników czekają logiczne wyzwania, zadania multimedialne, mechaniczne instalacje oraz finałowa symulacja jazdy pociągiem z efektami świetlnymi, dźwiękowymi i animacją 3D. Ważnym elementem całej ekspozycji jest skansen. Zgromadzono w nim

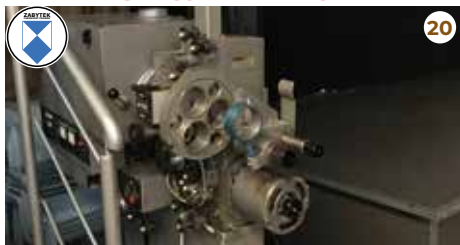
aż 57 pojazdów szynowych. Niekwestionowanymi hitami są wagon salonowy Ashx 01, pociąg pancerny składający się z lokomotywy pancernej PzTrWg 16 i wagonu artyleryjskiego oraz jedyne zachowane na świecie egzemplarze takich lokomotyw, jak parowóz serii Pm3 w otulinie aerodynamicznej, najdłuższa polska lokomotywa Pu29 czy pierwszy polski zespół trakcyjny EW51. Miłośnicy kolei znajdą tu wszystko, czego dusza zapagnie: tabor polski, niemiecki, amerykański, parowozy, lokomotywy elektryczne, pojazdy trakcyjne spalinowe i wagony. Należy zwrócić uwagę zwłaszcza na wagon motorowy SN52 (1955 r.), odrestaurowany w 2015 r. wagon bagażowo-pocztowy serii Fg (1908 r.), pług odśnieżny i wagon osobowy serii Bi (1928 r.). Z kronikarskiego obowiązku dodać należy, że Muzeum Kolejnictwa w Warszawie (w samych początkach swojego istnienia znane jako Muzeum Kolejowe) istniało od 1928 roku. Kilukrotnie zmieniał lokalizację, zaś przy dworcu Warszawa Główna osiadło ostatecznie w 1973 roku. W obecnym kształcie jest stosunkowo młodą samorządową instytucją kultury, powołaną przez Samorząd Województwa Mazowieckiego i Polskie Koleje Państwowe.

Stacja Muzeum

 ul. Towarowa 3, 00-811 Warszawa / stacjamuzeum.pl



KINOKAWIARNIA STACJA FALENICA



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

📍 ul. Patriotów 44B, 04-912 Warszawa-Falenica / stacjafalenica.pl



MOST KOLEJOWY PRZY CYTADELI OBECNIE MOST GDAŃSKI



Most został zbudowany jako element Linii Obwodowej dla Kolei Nadwiślańskiej, aby połączyć stację Warszawa Nadwiślańska z dworcami lewego i prawego brzegu Wisły. Kolej obwodowa stanowiła połączenie kolei szerokotorowych linii na Pradze. To brawurowe przedsięwzięcie zostało sfinansowane przez Towarzystwo Akcyjne Kolei Nadwiślańskiej zarządzane przez Leopolda Kronenberga. Most wzniosła w 1875 r., jako dwupoziomową przeprawę drogowo-kolejową, firma „Lilpop, Rau i Loewenstein”. Zaraz po II wojnie światowej, w 1946 r., most odbudowano. Zachowały się oryginalne przyczółki mostowe przeprawy kolejowej, które pochodzą jeszcze z czasów carskich.

📍 Most Gdański, 00-280 Warszawa



KOLEJ WARSZAWSKO-WIEDEŃSKA



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

📍 ul. Towarowa 3 oraz ul. Tunelowa 2, 00-811 Warszawa / stacjamuzeum.pl



MUZEUUM DRUKARSTWA WARSZAWSKIEGO



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

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



MUZEUM FARMACJI IM. MGR FARMACJI A. LEŚNIEWSKIEJ



24

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

📍 ul. Piwna 31/33, 00-265 Warszawa /
muzeumfarmacji.muzeumwarszawy.pl



MUZEUM NURKOWANIA



26

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

📍 ul. Grzybowska 88, 00-840 Warszawa
Fb: muzeumnurkowania



MUZEUM NEONÓW



25

Absolutny unikat na skalę europejską. Prywatne muzeum, które gromadzi, bada i odnawia stare neony. Stała kolekcja obejmuje około 100 neonów oraz instalacji reklamowych. Wiele z nich zaprojektowali wybitni przedstawiciele tzw. polskiej szkoły plakatu. Placówka prowadzi również kampanię, której celem jest ochrona starych neonów w miejskiej scenarii. Przykładem ocalonego artefaktu jest słynne logo – czerwony Kogut Czepelii przy ul. Grzybowskiej 37.

📍 Pałac Kultury i Nauki
wejście główne od ul. Marszałkowskiej, 4 piętro,
Plac Defilad 1, 00-901 Warszawa



MUZEUM POLSKIEJ TECHNIKI WOJSKOWEJ



27

Muzeum zorganizowane w Fortie IX Twierdzy Warszawa „Sadyba”, który stanowi jeden z fortów obwodu zewnętrznego Twierdzy Warszawa. Wybudowany w latach 80. XIX w. pełni dzisiaj funkcje wystawowe. Na plenerowej ekspozycji, która zajmuje powierzchnię ponad 30 000 m², podziwiać można ciężki sprzęt Wojska Polskiego i armii obcych. Odbývają się tu także prezentacje jednostek wojskowych. W kawatatach fortecznych oglądać można wystawy wewnętrzne, w tym oryginalne ekspozyty, m.in.: czołg rozpoznawczy TK-S czy polski czołg 7TP.

📍 ul. Powsińska 13, 02-920 Warszawa /
muzeumptw.pl



CENTRUM PRASKIE KONESER I MUZEUM POLSKIEJ WÓDKI



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

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

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

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



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

Skąd pochodzi nazwa sklepu monopolowego i dlaczego ma to związek z Warszawską Wytwórnią Wódki „Koneser”? Opowieść o znanej dzisiaj nie tylko w Warszawie dawnej wytwórni wódek zaczyna się w 1919 roku. Wówczas powołano w Polsce do życia instytucję – Państwowy Monopol Spirytusowy – która nadzorowała produkcję wódki, także w „Koneserze”. W 1936 r. fabrykę znacjonalizowano. Tuż po II wojnie światowej instytucję PMS reaktywowano (kolejne nazwy to Centralny Zarząd Przemysłu Spirytusowego, następnie Zjednoczenie Przemysłu Spirytusowego i Drożdżowego, a ostatecznie Państwowe Przedsiębiorstwo Przemysłu Spirytusowego, czyli „Polmos”) i była to już struktura mająca wyłączność w branży. Stąd też w PRL-u sklep z alkoholami nosił nazwę monopolowego. Samą wytwórnię wódek „Koneser” również potocznie nazywano Monopolem. Najstarsze zabudowania fabryki powstały w latach 1895–1897. Funkcjonowały tu wówczas Rektyfikacja Warszawska oraz Warszawski Skarbowy Skład Win. Pod względem architektonicznym monumentalna budowla z czerwonej cegły ma wiele cech stylu gotyckiego, m.in. wąskie okna, gzymsy, strzeliste wieżyczki i łukowate stropy. „Koneser” był jedną z pierwszych fabryk całkowicie zelektryfikowanych i jedną z najnowocześniejszych w Warszawie. Posiadał m.in. windy hydrauliczne, wewnętrzny system kolejek oraz

bocznice doprowadzoną z Dworca Wileńskiego (dawniej Dworca Petersburskiego).

Złote lata wytwórnia przeżywała w okresie międzywojennym. Zatrudniała aż 400 osób, a jej możliwości produkcyjne sięgały 250 tys. butelek na dobę. Wtedy na rynku pojawiły się wódki, które istnieją do dziś: Wyborowa, Luksusowa, Żubrówka, Żytniówka oraz Siwucha. W 1923 r. w sąsiedztwie „Konesera” ulokowano Mennicę Państwową, w której bito monety, medale, odznaki i pieczęcie. W PRL-u fabrykę reaktywowano. Produkcja trwała do 2007 r., kiedy to ostatecznie zamknięto zakład. Teren przejęła firma BBI Development, która zrewitalizowała postindustrialne budynki, tworząc oryginalne centrum handlowo-usługowe oraz budynki mieszkalne w stylu soft loftów.

Od 2018 r. działa tu Muzeum Polskiej Wódki. Mieści się w oryginalnym budynku restryfikacji z 1897 roku. Był to wówczas główny budynek całego kompleksu. Placówka prezentuje ponad 600-letnią historię polskiej wódki, jej tradycję i miejsce we współczesnym świecie. Ekspozycja jest dostępna w siedmiu językach. Znajdziemy na niej wirtualną pracownię średniowiecznego alchemika, karczmę i dwór, dowiemy się, jaką rolę wódka odgrywała w polityce i poznamy pracę barmana. Na wystawie zaznajomimy się także z ewolucją technologii wytwarzania wódki, tradycjami i zwyczajami z nią związanymi. Muzeum składa się z pięciu interaktywnych galerii prezentujących m.in. powstanie pierwszych gorzelni w Polsce, historyczne ceny kieliszka wódki, sposoby konsumpcji trunku na polskich dworach, a także wyjaśniających, skąd wzięły się takie zwyczaje, jak strzemienny czy bruderszaft. Można też samodzielnie skomponować własny przepis na nalewkę i zapoznać się ze schematem aparatury destylacyjnej Jana Pistoriusa. Muzealnicy zgromadzili kolekcję oryginalnych butelek z różnych epok, m. in. oryginalne, nieotwierane butelki wódki z dwudziestolecia międzywojennego. Ciekawostką jest to, że niektóre podłogi w obiekcie zostały wyłożone materiałami z beczek po trunkach. W muzeum znajduje się sala kinowa, w której wyświetlany jest film o długoletnich pracownikach przemysłu wódczanego. Na koniec odbywa się degustacja.



📷 Wewnętrzny dziedziniec Centrum Praskiego Koneser



📷 Ekspozycja butelek w Muzeum Polskiej Wódki

Pod okiem specjalisty można porównać smaki wódek z różnych surowców. Na zwiedzających czeka również Scena Kotłownia – przestrzeń eventowa zbudowana na piecach dawnej fabryki, 3/4 Koneser Bar serwujący autorskie koktajle i infuzje na bazie polskiej wódki oraz restauracja Setki Powodów oferująca pyszne jedzenie i muzykę na żywo. Do ciekawych inicjatyw powstałych na terenie byłej wytwórni wódek zaliczyć należy także Google for Startups Campus Warsaw czy hotel Moxy. Przestrzeń kompleksu jest często wykorzystywana do organizacji rozmaitych wydarzeń kulturalnych, koncertów, targów oraz wystaw sztuki. Co ciekawe, Warszawska Wytwórnia Wódek „Koneser” nadal istnieje, ale nie w Warszawie, tylko w Warce.

Centrum Praskie Koneser

📍 Plac Konesera 2, 03-736 Warszawa / koneser.eu, pvm.pl



NARODOWE MUZEUM TECHNIKI



Wspaniała kolekcja zabytków techniki wyeksponowana w PKiN. Główna wystawa nosi tytuł „Wkład Polaków w światowe dziedzictwo techniczne i naukowe”. Chronologicznie wiedzie przez epoki oraz kolejne wynalazki polskich odkrywców pomiędzy XVII a XX wiekiem. Na ekspozycji uwagę poświęcono również językowi techniki, na który składają się matematyka, ewolucja budowy narzędzi, rozwój rysunku technicznego czy wszechstronność metrologii. Bogata wystawa zachwycą konsekwentną narracją scenografii, która porządkuje przedstawione zagadnienia i pobudza wyobraźnię.

📍 Plac Defilad 1, 00-901 Warszawa / nmt.waw.pl



PAŁAC KULTURY I NAUKI TECHNICZNE



Wokół tajemnic technicznych w pałacu narodziło wiele legend. Mówiono, że w podziemiach znajduje się schron atomowy, sekretne centrum zarządzania państwem, a nawet tajna kolej. Fakty są takie, że nie brakuje tutaj absolutnych perełek. Takimi z pewnością są m.in. do niedawna najszybsze windy w Polsce, systemy wentylacyjne chłodzone lodową wodą, znajdujące się w podziemiach mała i duża dyspozytornia, z których do teraz steruje się klimatyzacją i elektrycznością w całym budynku.

📍 Plac Defilad 1, 00-901 Warszawa / pkin.pl



PAŁACYK (PAŁAC ZJEDNOCZENIA CUKROWNIKÓW)



Dworek został wzniesiony w latach 70. XIX wieku na posesji rodziny Kaczyńskich. W 1907 roku jeden ze spadkobierców uruchomił w gmachu oraz budynkach przyległych drukarnię, zakład litograficzny i wytwórnię toreb. Niebawem dworek wynajęto, a następnie sprzedano zarządowi cukrowni lubelskich. Przeszedł wówczas pierwszą gruntowną przebudowę, którą ponowił w 1935 r. Mieczysław Broniewski, specjalista z dziedziny cukrownictwa, który odkupił budynek na rodzinną rezydencję. Od 2005 r. pałacyk należy do Instytutu Adama Mickiewicza.

📍 ul. Mokotowska 25, 00-560 Warszawa / iam.pl



PINBALL STATION MUZEUM FLIPPERÓW



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

📍 ul. Kolejowa 8A, 01-210 Warszawa / pinballstation.pl



POLLENA-URODA NA PRADZE



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

📍 ul. Szwedzka 20, 03-420 Warszawa / warzelniabybohema.pl



POLSKA WYTWÓRNIĄ PAPIERÓW WARTOŚCIOWYCH



Historia PWPW sięga okresu odzyskania niepodległości i silnej potrzeby zaznaczenia odrębności państwowej. W 1919 rząd Ignacego Jana Paderewskiego podjął uchwałę o powstaniu Państwowych Zakładów Graficznych (na bazie m.in. drukarni J. Hirszowicza w Al. Jerozolimskich). Dekadę później ukończono budowę wspaniałego gmachu produkcyjnego przy ul. Sanguszkii, ale już pod nazwą Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych. W trakcie II wojny światowej budynek był miejscem zaciętych walk. Produkcja w odbudowanych murach ruszyła ponownie w 1950 roku.

📍 ul. R. Sanguszkii 1, 00-222 Warszawa / pwpw.pl



PAŃSTWOWE ZAKŁADY LOTNICZE (PZL)



Zakłady powstały w Warszawie w 1928 roku. PZL od początku współpracowały z Instytutem Lotnictwa. Pierwsze polskie konstrukcje były dziełem projektanta Zygmunta Puławskiego. Myśliwce PZL P.7 i P.11 weszły do produkcji seryjnej, stanowiąc wyposażenie polskiego lotnictwa w latach 1933–1939. Tu również wyprodukowano lekkie bombowce PZL.23 „Karaś” i PZL.37 „Łoś”. Współcześnie zakłady sprywatyzowano i sprzedano, w przeciwieństwie do Instytutu Lotnictwa, który działa nieprzerwanie od 2019 roku w ramach Sieci Badawczej Łukasiewicz.

📍 Al. Krakowska 110/114, 02-256 Warszawa / lukasiewicz.gov.pl

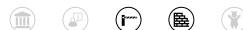


POLSKIE ZAKŁADY OPTYCZNE



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

📍 ul. Grochowska 316, 03-840 Warszawa



PORT PRASKI



Powstały w okresie międzywojennym w staro-
rzeczcu Wisły port składa się z trzech murowa-
nych basenów. Służył do przeładunku towa-
rów i jako port zimowy, którą to funkcję przejął
Port Żerański. Od lat 60. ubiegłego wieku Port
Praski tracił swoją rolę jako przestrzeń portowa.
Jednocześnie rosły ambicje projektantów
i inwestorów, postrzegających ten teren jako
nowe city. Wizja ta spełnia się na naszych
oczach. W rejonie ulic Sierakowskiego, Krowiej
i Okrzei powstają bowiem apartamentowce,
w planach są również wysokie biurowce, a tak-
że budowa prywatnych przystani i bulwarów.
www.facebook.com/PortPraskiWarszawa



SYSTEM WIND I RUCHOMYCH SCHODÓW POD PL. ZAMKOWYM



Pierwsze schody ruchome w Polsce połączy-
ły Aleję Świerczewskiego (dziś Solidarności)
z Kamienicą Johna przy Placu Zamkowym.
Działają od 22 lipca 1949 r., podobnie jak cała
Trasa W-Z. W chwili budowy był to prawdzi-
wy cud techniki. Wykonała je moskiewska
fabryka Mietrostroj. Ich wysokość w pionie to
12 metrów. Schody posiadają też trzy biegi,
o przepustowości 10 tys. osób na godzinę każ-
dy. Wnętrze tunelu, zaprojektowanego przez
inżyniera Henryka Stamatello, głównego pro-
jektanta tunelu Trasy W-Z, uderza elegancją
i dbałością o detal.

📍 przy tunelu Trasy W-Z



SOHO NA PRADZE



Niezwykłe miejsce na warszawskim Kamionku.
To tutaj, pod wpływem inspiracji nowojorskim
Soho, w miejscu starych zabudowań pofa-
brycznych narodziło się tętniące życiem cen-
trum kulturalne oraz loftowe osiedla. Pierw-
sza fabryka Iniano-jutowa powstała w 1899 r.
Po I wojnie światowej produkowano tu broń
i amunicję, a w pierwszych dwóch dekadach
PRL-u legendarne motocykle WFM M06 i sku-
tery „Osa”. W 1965 roku teren przejęły Polskie
Zakłady Optyczne. Przemysłową działalność
w obiekcie zakończono w 1989 roku.

📍 ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa



TRANSATLANTYCKA CENTRALA RADIOTELEGRAFICZNA



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

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



Zdjęcie archiwalne 1937 r.

WARSZAWSKIE ZAKŁADY MECHANICZNE



W roku 1947 r. powołano Państwowe Zakłady Pomocy Szkolnych. W powstałych przy ul. Czerniakowskiej zakładach (3 hale) wytwarzano m.in. busole, globusy, gabloty, wagi, magnesy czy mikroskopy. Niebawem, bo w 1951 r., budynki fabryki – wraz z pracownikami – przejęły państwowe Warszawskie Zakłady Mechaniczne. Odtąd wytwarzano tu silniki wysokoprężne i części do maszyn budowlanych, m.in. pompy olejowe, filtry, regulatory prędkości obrotowej itp. Współcześnie ceglane budynki o prostym detalu architektonicznym znajdują się w rękach dewelopera.

📍 ul. Czerniakowska 89-93, 00-718 Warszawa



WOLSKIE ROTUNDY



Te zabytkowe okrągłe budynki to dwa dawne zbiorniki na gaz, które powstały pod koniec XIX w. po uruchomieniu produkcji gazu z węgla kamiennego. Użytkowano je do lat 70. XX w., kiedy to miasto przeszło na gaz ziemny dostarczany z rurociągów. Dzisiaj właścicielem rotund jest Fundacja Rodziny Biernackich, która przeprowadziła najpilniejsze prace zabezpieczające. W przyszłości rotundy mają zostać poddane gruntownej renowacji. Wówczas mogą być zaadaptowane na cele widowiskowo-koncertowe oraz przestrzeń edukacyjną.

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



WILLA FABRYKANTÓW CHEMICZNYCH



Część Targówka zwana Fabrycznym zapracowała na przydomek jeszcze w XIX wieku. O historii dzielnicy wiele mówią nazwy ulic: Siarczana, Chemiczna, Naftowa, Hutnicza czy Szklana. Do największych przedsiębiorstw w okolicy należała Fabryka Kwasu Siarkowego „Kijewski i Scholtze”. Wspomnieniem po chemicznym potentacie jest willa przy ulicy Siarczanej 6, wybudowana ok. 1900 roku dla Jana Chryzostoma Kijewskiego. W roku 2018 ukończono jej remont, a we wnętrzach „zamieszkało” Centrum Kultury i Aktywności Lokalnej dla Dzielnicy Targówek.

📍 ul. Siarczana 6, 03-786 Warszawa



WYTWÓRNIĄ FILMÓW DOKUMENTALNYCH I FABULARNYCH



WFDiF to największy państwowy producent filmowy w Polsce, którego historia sięga 1949 roku. Na wytwórnię składają się m.in. studia do obróbki i nagrań dźwięku, zakłady budowy dekoracji oraz inscenizacji, budynki magazynowe i warsztatowe. Mieszczą się tu też dwie hale zdjęciowe (pow. 600 m², wys. 8,5 m), studio castingowe, pracownie make-upu, garderoby, rekwizytornie itp. Tu siedzibę ma Archiwum Filmowe ze zbiorami Filмотeki Narodowej. Dużą atrakcją są projekty edukacyjne, w tym warsztaty dla młodzieży.

📍 ul. Chełmska 21, 00-724 Warszawa / wfdif.pl



Zdjęcie archiwalne operator, Polska Kronika Filmowa

ZAJEZDZIA TRAMWAJOWA R-2 „PRAGA”



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

📍 ul. Kawęczyńska 16, 03-772 Warszawa / tw.waw.pl



ZESPÓŁ FABRYCZNY BROWARU HERMANA JUNGA



Browar przy ul. Waliców Herman Jung założył w roku 1854. W kolejnych latach został właścicielem trzech innych browarów na terenie Warszawy. Jego spółka – Towarzystwo Akcyjne WYROBU PIWA „HERMAN JUNG” – odpowiadała za handel na gigantyczną skalę. Zatrudniała do 750 osób, a przy zwózce lodu zimą – nawet 2500. Współcześnie można oglądać pozostałości ceglanej budowli (dawny budynek administracyjny i fasada przy ul. Waliców) pośród rozrastającego się stołecznego city. Niestety niedawno zabytkowa brama browaru padła łupem złodziei...

📍 ul. Waliców 9, ul. Waliców 11, Warszawa



ZESPÓŁ ELEKTROWNI TRAMWAJÓW MIEJSKICH



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

📍 ul. Przyokopowa 28, 01-208 Warszawa



ŻEGLUGA PAROWA NA WIŚLE



Kamieniem milowym podróżowania parowcami po Wiśle było powstanie w 1851 r. polsko-francuskiej „Spółki Żeglugi Parowej na Rzekach Spławnych Królestwa Hrabia Zamoyski et Compania”, która uruchomiła m.in. pierwsze regularne linie pasażerskie. Kolejny wielki postęp dokonał się, kiedy w 1875 r. powstało przedsiębiorstwo o nazwie Żegluga Parowa Maurycyego Fajansa. Wraz z rozwojem połączeń parowcami, z warszawskiego pejzażu wiślanego znikły jednostki z napędem żaglowym. W okresie międzywojennym u brzegów stołecznej Wisły powstały: Port Praski oraz Port i Kanał Żerański.

📍 żegluga.warszawska.pl



Przystań na Wiśle, rycina, 1897 r.,
Biblioteka Publiczna m.st. Warszawy



Lista najstarszych zakładów rzemieślniczych w Warszawie

Historia przemysłu na Mazowszu to nie tylko dawne fabryki i industrialne zabudowania, ale także zakłady rzemieślnicze. Na mapie Warszawy są jeszcze takie, które swoją działalność rozpoczęły w I połowie XIX w. Dzisiaj cieszą się niemal takim samym zainteresowaniem, jak kiedyś. Symbolizują tradycję i jakość, co nie oznacza wcale, że nie korzystają ze zdobyczy nowych technologii. Stanowią również element kultury przemysłowej i biznesowej w najlepszym możliwym wydaniu. Wartość rzemiosła z prawdziwego zdarzenia jest nie do przecenienia.

- 1. Pracownia Sztuki Dekoracyjnej d. Bracia Łopieńscy**, 1862
Poznańska 24
00-685 Warszawa
lopienscy.pl
- 2. Cieszkowski – Pracownia Kapeluszy i Czapek**, 1864
Al. Jerzego Waszyngtona 30/36 lok. U8
03-728 Warszawa
pracowniacieszkowski.pl
- 3. Gospodarstwo Ludwika Majlerta**, 1878
Wyspiarska 45,
03-031 Warszawa
majlert.pl
- 4. Naprawa maszyn do szycia: The Kempisty Co. Sławomir Dudik**, 1880
Wspólna 54A
00-684 Warszawa
naprawamaszynidoszycia.pl
- 5. Pluton Kawa Sp. z o. o.**, 1882
Mińska 25 lok. 422
03-808 Warszawa
kawapluton.com/
- 6. Jan Kielman Pracownia Obuwia s.c.**, 1883
Chmielna 6
00-020 Warszawa
kielman.pl
- 7. Dom Towarowy Bracia Jabłkowcy S.A.**, 1884
Bracka 25
00-021 Warszawa
dtbj.pl
- 8. Pracownia Krawiecka Zaremba**, 1894
Wiejska 17
00-480 Warszawa
Facebook: Zaremba 1894
- 9. Parasole – Witold Choynowski**, 1900
Chmielna 6
00-020 Warszawa
parasolenachmielnej.pl
- 10. Fabryka Obrabiarek Precyzyjnych AVIA S.A.**, 1902
Siedlecka 47
03-768 Warszawa
avia.com.pl
- 11. POLYmedia - Z.P. POLY M.D.**, 1903
Czechowicka 4
04-218 Warszawa
- 12. Przedsiębiorstwo Robót Szklarskich Józef Dudało**, 1903
Wiertnicza 93
02-952 Warszawa
dudalo.pl
- 13. Fotografia Siemaszkowie**, 1919
Grójecka 40
02-320 Warszawa
Facebook: Fotografia Siemaszkowie

- 14. Cukiernia Roman Pomianowski i Syn**, 1920
Władysława Broniewskiego 12
01-779 Warszawa
cukiernia1920.pl
- 15. Kowale Losu s.c. (W. Górski, J. Kamiński kowalstwo artystyczne)**, 1922
Wojnicka 2
03-774 Warszawa
kowalelosu.pl
- 16. Bazarnek Sp. z o.o.**, 1922
Aleje Jerozolimskie 65/79
00-697 Warszawa
bazarnek.pl
- 17. Wyroby ze skóry Andrzej Kłoda**, 1924
Międzyborska 80, 04-010 Warszawa
andrzejkloda.com.pl
- 18. Baryliński Ryszard, Pracownia pędzli i szczotek**, 1925
Poznańska 26
00-685 Warszawa
- 19. NOWEL Sp. z o.o. (Piekarnia Nowakowski)**, 1925
Szarych Szeregów 11
05-120 Legionowo
piekarnianowakowski.pl/pl
- 20. Pracownia Cukiernicza Zagoździński aka Pączki z Górczewskiej**, 1925
Górczewska 15
01-186 Warszawa
pracowniacukiernicza.pl
- 21. Rymarjo pracownia Tapicerska**, 1925
Radzywińska 35
03-747 Warszawa lok. 2
rymarjo.waw.pl
- 22. Kwaciarnia Iwona Hys-Malinowska**, 1928
Mokotowska 61
00-542 Warszawa
kwaciarniamokotowska.pl
- 23. Piekarnia Wawerska M. A. T. Błaszczak Spółka Jawna**, 1928
Trakt Lubelski 403
04-667 Warszawa
wawerska.pl
- 24. Zakład cukierniczy Pallada**, 1928
Smocza 27
01-048 Warszawa
pallada.pl
- 25. Oprawa Książek i Obrazów Krzysztof Jakubiak**, 1935
Poznańska 14
00-680 Warszawa
- 26. Zakłady Ortopedyczne im. Wacława Omiotka**, 1935
Michała Kajki 28
04-634 Warszawa
durski.pl
- 27. Zegarmistrzostwo Durski s.c.**, 1935
Antoniego Madalińskiego 57/U2
02-544 Warszawa
durski.pl
- 28. Cukiernia Irena**, 1937
Zakopiańska 20
03-943 Warszawa
Facebook: Cukiernia „Irena”
- 29. Magiel Anna Jurczewska-Wojtkiewicz**, 1937
Miedziana 3
00-814 Warszawa

IZBA TRADYCJI EKD/WKD W GRODZISKU MAZOWIECKIM



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

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



WILLA FOKSAL W GRODZISKU MAZOWIECKIM



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

📍 ul. Bartniaka 28, 05-825 Grodzisk Mazowiecki



KOLEJ WARSZAWSKO-WIEDEŃSKA, DWORZEC W GRODZISKU MAZ.



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

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



WILLA HAEBERLEGO W GRODZISKU MAZOWIECKIM



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

📍 ul. Bałtycka 22, 05-825 Grodzisk Mazowiecki



ZABUDOWANIA ELEKTROCIĘPŁOWNI PRUSZKÓW II



5

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

📍 Grudów, 05-840 Brwinów



TEŻNIA SOLANKOWA W KONSTANCINIE-JEZIORNIE



7

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

📍 ul. Sienkiewicza, 05-510 Konstancin-Jeziorna



ELEKTROWNIA WODNA DĘBE W KOMORNICY



6

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

📍 Komornica, 05-135 Wieliszew / pgeo.pl



ZABYTKOWA WIEŻA CIŚNIEŃ W KONSTANCINIE-JEZIORNIE



8

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

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



LEGIONOWSKIE BOMBKI CHOINKOWE



9

W latach powojennych w Legionowie działała lokalna wytwórnia bombek choinkowych. Od 1954 r. prowadzili ją państwo Mękałowie. Pierwszy zakład znajdował się przy ul. Warszawskiej, a następnie został przeniesiony na ul. Batorego 29. Bombki wykonywano w całości ręcznie. Choć ozdoby choinkowe to jedno z bardziej nietrwałych artefaktów sztuki szklarskiej, to do dziś poszczególne okazy przetrwały w domowych kolekcjach. Taki unikalny zbiór trafił do Muzeum Historycznego w Legionowie.

📍 Muzeum Historyczne w Legionowie
ul. Adama Mickiewicza 23, 05-120 Legionowo /
muzeum.legionowo.pl



ZABUDOWANIA DAWNEJ CUKROWNI „MICHAŁÓW” W LESZNIE



11

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

📍 ul. Fabryczna 5, 05-084 Leszno



GWIAZDA POLSKI – miejsce startu i budowy w 1938 r., Legionowo



10

Gwiazda Polski była legendarnym dziełem słynnej wytwórni balonów i spadochronów z Legionowa. Istniejące przez 19 lat (1920–1939) zakłady stworzyły m.in. balony, na których polscy piloci wygrywali Puchar im. Gordona Bennetta. Użyta w 1938 r. Gwiazda Polski była największym na świecie załogowym balonem stratosferycznym. Miała pobić rekord (22 km) wysokości ustanowiony w 1935 r. przez A.W. Stevensona. Podczas pierwszego startu balon jednak stanął w płomieniach, do drugiego zaś nigdy nie doszło, gdyż zaplanowany został na wrzesień 1939 roku.

szukajwarchiwach.gov.pl



DREWNIANY WIATRĄK KOŹŁĄK W LININIE



12

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

📍 05-530 Linia



RADIOWO-TELEWIZYJNE CENTRUM NADAWCZE RASZYN W ŁAZACH



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

📍 Łazy, Al. Krakowska 180, 05-552 Lesznów / radiopolska.pl/wykaz/obiekt/611



ZABYTKOWE ZABUDOWANIA FABRYKI BRIGGS AND POSSELT W MARKACH



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

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



DREZYNY W PAŁACU MAŁA WIEŚ



Trasa, po której kursują drezyny, to zachowany fragmentem uruchomionej w 1898 kolejki grójeckiej. Podczas II wojny światowej była kanałem zaopatrzenia dla okupowanej stolicy, a po wojnie dowoziła materiał na jej odbudowę. Współcześnie można odbyć piękną wycieczkę ocalałym fragmentem torowiska. Droga wiedzie przez rezerwat Modrzewina aż do winnicy Pałac Mała Wieś. Turyści mogą skorzystać z pociągu o trzech wagonikach, z których każdy posiada dwie ławeczki i dwa siodełka z napędem rowerowym.

📍 Pałac Mała Wieś
Mała Wieś 40, 05-622 Belsk Duży, +48 782 40 40 40 / palacmalawies.pl



KOLEJ WARSZAWSKO-WIEDŃSKA, DWORzec W MIĘDZYBORÓWIE

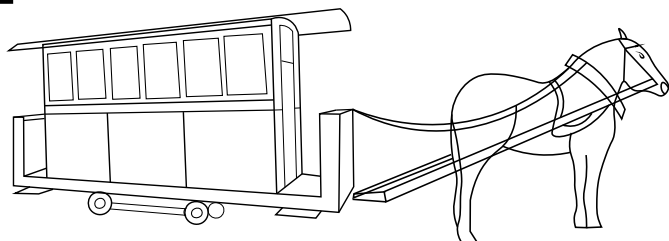


Niewielki budynek dworca wzniesiony został w latach 1911–1913 na trasie Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Dzisiaj w odnowionym obiekcie znajdują się sklep firmowy jednej z regionalnych piekarni oraz kasa biletowa PKP. Sam przystanek kolejowy Międzyborów występował jako nieotwarty, pod nazwą Czarny Borek,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

📍 ul. Partyzantów 1A, 96-316 Międzyborów



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



1,75 km
obecna długość trasy

900 mm
rozstaw szyn

1908 rok – otwarcie dla
pasażerów – kuracjuszy.

2012 rok – wznowienie
działalności.

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

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

Historia tramwaju konnego w Mrozach nierozerwalnie wiąże się z budową szpitala w Rudce, który powstał w związku z szalejącą pod koniec XIX w. epidemią gruźlicy. Budowane w latach 1902–1908 sanatorium znajdowało się kilka kilometrów od stacji kolejowej, na której wyladowywano przywożone pociągami z Warszawy materiały budowlane. Na potrzeby budowy, w celu przewozu materiałów budowlanych, od stacji Mrozy zbudowano więc kolejkę konną o prześwicie 900 mm i długości 2,5 km. Pierwsi pacjenci pojawili się w Rudce 29 listopada 1908 r., po otwarciu pierwszego skrzydła szpitala. Tego dnia oprócz materiałów



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



📷 Sanatorium w Rudce, 1919 r., Polona

budowlanych przewieziono również ludzi: kuracjuszy, pacjentów, pracowników oraz wczasowiczów. Specjalne wozy, podobne do tramwaju konnego, zostały подарowane Rudce przez Warszawę.

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

Na trasie Mrozy – Rudka Sanatoryjna kursują również drezyny. Napędzane są siłą mięśni, ale komfortowa i lekka konstrukcja sprawia, że to idealna atrakcja dla całych rodzin.

Pisząc o tramwaju, nie sposób nie wspomnieć o samym sanatorium, które dzisiaj wpisane jest na listę zabytków województwa mazowieckiego. Projekt szpitala przygotowali warszawscy architekci Stanisław Lilpop i Karol Jankowski. Budowa całości zakończyła się dopiero w 1927 r., ale sanatorium funkcjonowało i przyjmowało kuracjuszy już od 1908 roku. Gościli tu literaci, aktorzy i inni twórcy, m.in. Melchior Wańkowicz, Wojciech Żukrowski, Teresa Bojarska, Hanka Bielicka, Kazimierz Brusikiewicz, Rena Rolska, Edward Dziewoński, Wojciech Siemion i inni. Przez 92 lata sanatorium zajmowało się przede wszystkim leczeniem chorób płuc. Od 2001 r. zmieniło profil działalności; teraz zajmuje łżejszymi chorobami dróg oddechowych i oskrzeli, prowadzi też



📷 Drezyny rowerowe



📷 Tramwaj konny



📷 Oryginalny tramwaj konny z lotu ptaka

rehabilitację i zakład opiekuńczo-leczniczy. Szpital jest nadal aktywną placówką medyczną i przy jego zwiedzaniu należy mieć to na uwadze.

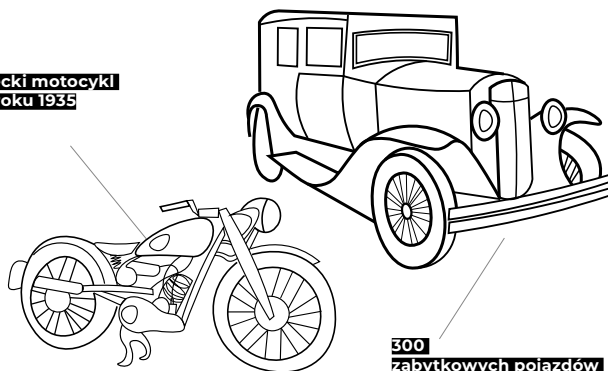
Tramwaj Konny

📍 ul. Tartaczna 4, 05-320 Mrozy / gosir.mrozy.pl/tramwaj-konny

Przejazdy tramwajem odbywają się w wyznaczone niedziele od maja do września. Zapisy oraz zakup biletów dostępne są przez stronę internetową.

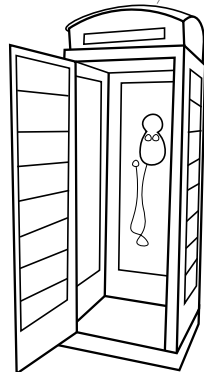


Niemiecki motocykl
Ardi z roku 1935



300
zabytkowych pojazdów
w Muzeum Motoryzacji
i Techniki

Oryginalna angielska
budka telefoniczna



1895 – rok produkcji
amerykańskiego traktora
TITAN, najstarszego eksponatu.

1913 – rok produkcji najstarszego
pojazdu ciężarowego marki
Mercedes.

1919 – rok produkcji najstarszego
auta osobowego marki Fiat.

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



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



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

Pasja i miłość do samochodów – to one stoją za jednym z najsylniejszych w Polsce muzeów motoryzacji, które powstało w 1995 r. z inicjatywy Joanny i Zbigniewa Mikiciuków. Sama kolekcja budowana była już od lat 70. miniego wieku. Dzisiaj ekspozycja liczy około 300 pojazdów, niezwykłych ze względu na swoją historię czy właścicieli.

Można tu zobaczyć m.in.: Austina Six prezydenta Bieruta, Buicka Wildcat prymasa Wyszyńskiego, Jaguara Grażyny Szapołowskiej, pancernego Peugeota generała Jaruzelskiego czy model marki BMW Adler Primus, którym przymierzali się rządzący. Są tutaj samochody Lecha Wałęsy, Maryli Rodowicz, Volvo 262 Bertone Zbigniewa Preisnera czy Fiat 125p Aleksandra Kwaśniewskiego. Warte uwagi jest z pewnością także jedno z najbardziej strzeżonych aut PRL, czyli Cadillac, którym w razie obalenia komunizmu miał zostać wywieziony z Polski sam Edward Gierek. Kolejne rarytasy to ZIS kabriolet Józefa Stalina, Mercedes 170V Lody Halamy oraz wiele innych aut, którymi jeździli m.in. Elvis Presley, Marilyn Monroe czy Jan Kiepura. Najstarszym samochodem – nie tylko w muzeum, ale w ogóle w polskich zbiorach – jest napędzany naftą J.A.G. z 1897 roku. Najstarszym pojazdem jest natomiast traktor Titan produkcji USA z 1895 roku. Z kolei

najstarszy pojazd ciężarowy to model Mercedes z 1913 r., a osobowy – Fiat z 1919 roku. Inne ciekawostki to Ford Coupe, czyli jeden z wielkich sukcesów Ford Motor Company, BMX Dixi, czyli samochód znany z bajek Disneya, którym poruszali się Goofy z Myszką Miki, oraz Oświęcim-Praga, czyli najstarszy samochód, jaki powstał na ziemiach polskich, a konkretnie w Oświęcimiu. Zaparkowały tu na dłużej luksusowe limuzyny z lat 30. XX w., Mercedesy, Ople, Horchy czy Packardy, a także czeskie samochody sportowe już nieco zapomnianej marki Aero z lat 30. i 50. ubiegłego wieku. Fani Formuły 1 docenią wspaniałą kolekcję formuł startujących w wyścigowych mistrzostwach krajów obozu socjalistycznego w latach 70. i 80. XX wieku. Kolejną sekcję pojazdów stanowią te doskonale znane z czasów PRL, czyli Fiat 125p i 126p, Warszawa, Trabant, Syrenka czy czarna Wołga. Amerykańskie pojazdy są dumnie reprezentowane przez Cadillaca Eldorado oraz Forda XL. Oryginał stanowi ciężarówka Star 244 przerobiona na papamobile i wożącą Jana Pawła II podczas pierwszej pielgrzymki do kraju w 1979 roku.

Znaczna część eksponatów jest nie tylko sprawna technicznie, ale i dopuszczona do ruchu. Poza ok. 300 samochodami osobowymi i ciężarowymi zobaczyć tu można pojazdy pancerne (w tym rekonstrukcje czołgów z II wojny światowej, np. słynny T-34, polski czołg 7TP i czołg zwiadowczy TKS), motocykle (np. legendarnego Junaka), radioodbiorniki, aparaty telefoniczne i fotograficzne, mundury, plakaty, samoloty, wózki dziecięce oraz rowery, wśród których są eksponaty z XIX wieku.

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

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



 Zabytkowe samochody



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

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

Muzeum Motoryzacji i Techniki

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



FABRYKA JEDWABIU W MILANÓWKU



19

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

📍 ul. Brzozowa 1, 05-822 Milanówek /
jedwab-polski.pl



MILANOWSKIE MUZEUM GIER I KOMPUTERÓW W MILANÓWKU



21

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

📍 ul. Dworcowa 2/12, 05-822 Milanówek /
mmgik.org



KOLEJ WARSZAWSKO-WIEDEŃSKA, STACJA W MILANÓWKU



20

Pojawienie się w 1900 r. przystanku kolejowego na Drodze Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej w Milanówku miało fundamentalne znaczenie dla rozwoju tej miejscowości. Dogodny dojazd z Warszawy, doskonałe warunki klimatyczne, duży kompleks leśny i stosunkowo niski koszt działek – wszystko to przyciągało nie tylko miłośników niedzielnych wypadów za miasto, ale także inwestorów. Współcześnie budynek stacyjny przeszedł gruntowną modernizację.

📍 ul. Warszawska 32, 05-822 Milanówek



WYTWÓRNIĄ CUKIERKÓW L. POMORSKI I SYN W MILANÓWKU



22

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

📍 ul. Piasta 15, 05-822 Milanówek /
krowki-pomorski.pl



PRACOWNIA ZEGARMISTRZOWSKA W MIŃSKU MAZOWIECKIM



Zakład zegarmistrzowsko-optyczno-jubilerski Lucjana i Leszka Dąbrowskich powstał w 1936 r. i przetrwał do końca lat 80. XX wieku. Ekspozycja to w 99% odtworzona pracownia, która pierwotnie mieściła się przy ul. Warszawskiej na wysokości Placu Kilińskiego. Jej wyposażenie zostało przekazane muzeum przez panią Alicję Dąbrowską, córkę Lucjana Dąbrowskiego.

📍 ul. Stefana Okrzei 16, 05-300 Mińsk Mazowiecki / mzm-minskmaz.pl



BROWAR KONSTANCIN W OBORACH K. KONSTANCINA



Zabudowania dawnego browaru, zaprojektowanego przez Władysława Marconiego pod koniec XIX w., należały do wpisanego do rejestru zabytków zespołu dworskiego. Piwo pod marką Browar Konstancin nigdy jednak nie było tu produkowane. Mimo wszystko warto pamiętać, że Obory mają długie tradycje piwowarskie, sięgające według niektórych źródeł XVIII wieku. Obiekty starego browaru zachowane są w doskonałym stanie. Obecnie planowana jest rewitalizacja budynków i zmiana na funkcje wystawowo-eventowe.

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



SYSTEM POZYSKIWIANIA I WYKORZYSTANIA WODY TERMALNEJ



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

📍 ul. Warszawska 52, 96-320 Mszczonów / termy-mszczonow.eu



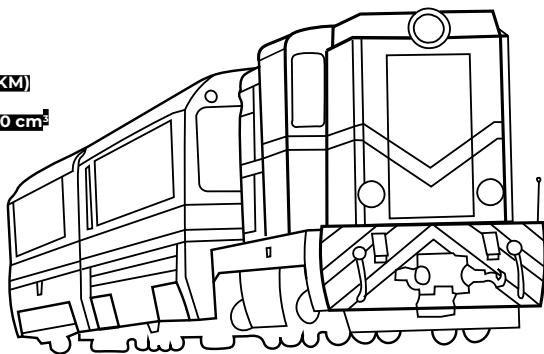
DWORZEC KOLEJOWY W OTWOCKU



Wczesnomodernistyczny gmach dworca zbudowano na niewielkim wzniesieniu, dzięki czemu jego bryła dodatkowo odznacza się od otoczenia. Jasną elewację niższej kondygnacji oraz strzelistą wieżę zegarową zdobią spójne elementy ozdobne. Smukłe otwory okienne wieży intrygująco kontrastują z tarczą zegara. Czerwony, mansardowy dach nadaje całości dworcowego sznytu. Dworzec witał niegdyś przybywających w tę stronę letników, dziś również stanowi wizytówkę miasta, a od niedawna jest wpisany na listę zabytków.

📍 ul. Orła 1, 05-400 Otwock



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

1895 rok – pierwsze informacje prasowe o planowanej budowie kolei.

1898 rok – rozpoczęcie budowy i przejazd pierwszego pociągu z Placu Keksholmskiego do Piaseczna.

1916 rok – wprowadzenie trakcji parowej.

1936 rok – połączenie kolei grójeckiej z koleją wilanowską.

1949 rok – przejęcie kolei przez PKP.

1973 rok – całkowite wprowadzenie trakcji spalinowej.

1991 rok – zamknięcie przewozów pasażerskich.



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

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

Niegdyś kolejka startowała w Warszawie, przy Placu Unii Lubelskiej. W przeszłości miała dwie odnogi. Pierwsza, początkowo główna, wiodła z Warszawy do Góry Kalwarii. Jej budowę rozpoczęto w 1898 r. Odcinek Piaseczno – Góra Kalwaria został w 1971 roku zamknięty, a następnie rozebrany. Druga odnoga wiodła od 1914 r. do Grójca, a w latach późniejszych doprowadzono ją do Nowego Miasta nad Pilicą. Kolejka tą transportowano płody rolne z majątków podgrójeckich dziedziców i cegły z okolicznych zakładów produkcyjnych do Warszawy, która wówczas bardzo ich potrzebowała. Na majówki jeździli tą trasą

Warszawiacy. „Tygodnik Ilustrowany” z 1927 r. tak o tych wyprawach pisał: „Dość wcześnie bez zbytniego tłoku udaje nam się dotrzeć do jednej ze stacji kolejki grójeckiej. W ośmioosobowym przedziale wagonu jechało 11 osób – jeszcze bardzo względnie. Wsiadamy w miejscowości malowniczej wśród lasów. Z jaką ulgą oddycha pierś! Znikły gdzieś szare dymy i żółtawe tumany kurzu i wszystkie nieodżwone akcesoria letniego dnia w mieście. Powietrze jest przejrzyste, czyste, lekkie. Gorąco, bo gorąco, ale co za porównanie z tem co w Warszawie! Liczne towarzystwo złożone z osób różnej płci i wieku wysiada razem z nami. Wszyscy są bardzo mili i zadowoleni. Zgodnym krokiem maszerują w kierunku lasu. Dzieci naprzód! Potem będzie tenis – bo są rakiетки i piłki. Ape-tyt sprzyja wszystkim znakomicie. Kurczęta pieczone, jajka na twardo, ogórki, kawa w butelkach, wódka. Wszystko smakuje doskonale i znika”.

Historia kolejki zaczęła się pod koniec XIX w., kiedy to słynny warszawski krawiec, u którego ubierała się polska arystokracja – Eugeniusz Paszkowski – otrzymał koncesję na budowę kolejki od Placu Keksholmskiego, wzdłuż Traktu Aleksandryjskiego (obecnie ul. Puławska), do Góry Kalwarii przez Piaseczno. Paszkowski nie należał do najbogatszych, więc do spółki dobrał sobie zamożnych partnerów: księcia Stefana Lubomirskiego, hrabiego Tomasza Zamoyskiego i podobno nieoficjalnie cadyka Altera z Góry Kalwarii. Najbardziej dynamiczny rozwój kolejki nastąpił w okresie



Stacja Piaseczyńsko-Grójeckiej Kolei Wąskotorowej



Stacja Piaseczno Miasto. Zabytkowy tabor

międzywojennym. Do swoich struktur wchłonęła kolej wilanowską, dzięki czemu stała się podstawowym środkiem komunikacji i transportu południowych okolic Warszawy, obejmujących rejony piaseczyński i grójecki. Miało to pozytywny wpływ na rozwój miejscowości, przez które kolejka przejeżdżała. Po II wojnie światowej mówiono, że co dziesiąta cegła służąca do odbudowy Warszawy została przywieziona kolejką grójecką z cegielni w Gołkowie. Ostatni rozkładowy pociąg pasażerski odjechał na tej trasie w 1991 r., a towarowy – w 1996 roku. W 1994 r. kolejkę wpisano do rejestru zabytków dawnych województw warszawskiego i radomskiego.

1994 rok – wpisanie kolei grójeckiej do rejestru zabytków.

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

2004 rok – Piaseczyńskie Towarzystwo Kolei Wąskotorowej uzyskało licencję na przewóz osób jako pierwszy operator kolei wąskotorowych w Polsce.

2023 rok – 125-lecie powstania kolei wąskotorowej.

Piaseczyńsko-Grójeckie Towarzystwo Kolei Wąskotorowej

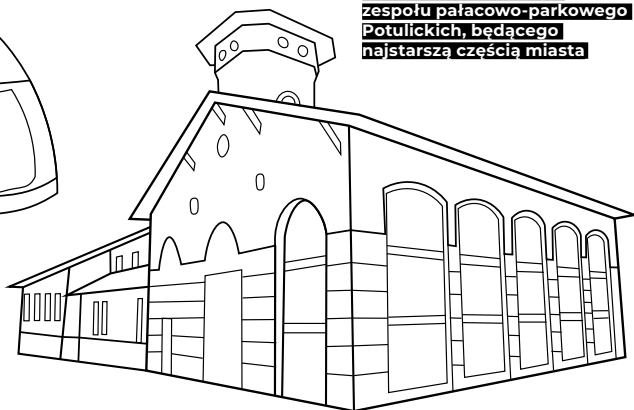
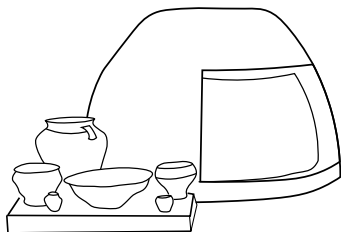
ul. Sienkiewicza 14, 05-500 Piaseczno
tel. + 48 22 7567638, +48 607155188 /
kolejka-piaseczno.pl



MUZEUM STAROŻYTNEGO HUTNICTWA MAZOWIECKIEGO IM. STEFANA WOYDY W PRUSZKOWIE

**Ekspozycje wzbogacają
wierne rekonstrukcje, m.in.
pieca garncarskiego**

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



Importowany szklany puchar wykonany w egipskim warsztacie



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

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

Pruszków na siedzibę muzeum wybrano nieprzypadkowo. To tu i w najbliższej okolicy w latach 60. i 70. XX w. odkryto Mazowieckie Centrum Metalurgiczne funkcjonujące na przełomie er. Była to niebywała sensacja. Odkrywca – Stefan Woyda – zainicjował powstanie w tym miejscu muzeum i pełnił funkcję jego dyrektora przez ponad trzy dekady.

Wystawa stała „Przedświt – Mazowieckie Centrum Metalurgiczne z przełomu er” to połączenie elementów interaktywnych i oryginalnych zabytków. Dzięki nim zanurzamy się w opowiadaną historię, a tworzona przez dźwięki i scenografię atmosfera pozwala nam przenieść się w czasie. Poszczególne części wystawy zdają się wylaniać z mroku jak oświetlone wyspy, zaś narzędzia i dawne ozdoby błyszczą chwilami nie jak żelazo, a złoto. Wystawa otrzymała pierwszą nagrodę w konkursie „Mazowieckie Zdarzenie Muzealne – Wierzbą” w kategorii „Wystawy organizowane przez mniejsze muzea”. Choć muzeum nie jest duże, to na niewielkiej przestrzeni udało się stworzyć jedną z najlepszych wystaw archeologicznych w Polsce.

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

Mazowiecka działalność hutnicza bazowała na lokalnych, łatwo dostępnych rudach darniowych. Wytopy żelaza prowadzono w piecach dymarskich jednorazowego użytku, co ułatwia dziś oszacowanie skali produkcji. Na największych stanowiskach regionu zarejestrowano ślady od kilku do kilkunastu tysięcy pieców. Łączna liczba wytopów szacowana jest



📷 Wystawa muzeum ma wiele elementów interaktywnych.



📷 Dzięki dźwiękom i scenografii możemy przenieść się w czasie.

na 120–150 tysięcy. Szczyt aktywności ośrodka hutniczego miał miejsce w I i II w. n.e. Ilość żelaza wyprodukowana przez mazowieckich hutników wykraczała znacznie poza lokalne zapotrzebowanie na ten surowiec. Przypuszcza się, że obrót nim powodował intensywny rozwój gospodarczy regionu. Jego przejawem są odkrywane tu wyroby luksusowe, np. znalezione w Zaborowie, importowany z terenów Imperium Rzymskiego puchar ze szkła z wizerunkami walczących gladiatorów.

Muzeum Starożytnego Hutnictwa Mazowieckiego im. Stefana Woydy

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



NARODOWE CENTRUM BADAŃ JĄDROWYCH W ŚWIERKU



29

Zdjęcie archiwalne, Polonia

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

📍 ul. Andrzeja Sołtana 7, 05-400 Otwock /
ncbj.gov.pl



BUDYNEK STACJI KOLEJOWEJ PODKOWA LEŚNA GŁÓWNA



31

Kameralny budynek stacji wzniesiono w 1927 roku. Składa się z murowanej budki z wykuszem i dużej, otwartej poczekalni. Przyczołek nad wykuszem zdobiony jest elementami nawiązującymi do polskiego renesansu. Do dziś obiekt nie zmienił swojej funkcji. Podkowa Leśna Główna to stacja Warszawskiej Kolei Dojazdowej, która codziennie obsługuje kilka tysięcy pasażerów.

📍 przy ulicach Jana Pawła II i Brwinowskiej w Podkowie Leśnej



HUTA SZKŁA W OŻAROWIE MAZOWIECKIM



30

Założona w 1907 r. huta swoją działalność zakończyła w 2001 roku. Początkowo zakład dostarczał szklane naczynia warszawskim szpitalom i aptekom. Właściciele – państwo Kamińscy – zadbali o swoich pracowników, zbudowali bowiem dla nich kilka domów mieszkalnych, bibliotekę i świetlicę. Współcześnie o hucie przypomina piękny mural. Przerwał także budynek administracji, tzw. kantor fabryczny.

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



DAWNE ZAKŁADY NAPRAWCZE TABORU KOLEJOWEGO W PRUSZKOWIE



32

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

📍 ul. 3 Maja 8a, 05-800 Pruszków /
dulag121.pl



KOLEJ WARSZAWSKO-WIEDEŃSKA, DWORZEC W PRUSZKOWIE



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

📍 ul. Sienkiewicza 2, 05-800 Pruszków



ZAKŁADY PORCELITU STOŁOWEGO W PRUSZKOWIE



Dzisiaj jedynym śladem ich istnienia, poza wciąż dostępnymi wyrobami porcelanowymi, jest eklektyczny Pałac Teichfelda, zwany również Pałacikiem Porcelitu. Zbudowany w 1872 r., służył jako rezydencja rodziny właścicieli fabryki fajansu. Po wojnie mieścił się w nim Państwowy Instytut Szkła i Ceramiki oraz wzorcownia fabryki porcelitu. Zlikwidowany w 2001 r. zakład swój największy rozkwit przeżywał w latach 60. i 70. XX wieku. Obecnie zabytkowy obiekt znajduje się w rękach firmy deweloperskiej i poddawany jest pracom konserwatorskim.

📍 Pałac Teichfelda, Al. Armii Krajowej 77
05-800 Pruszków



FABRYKA ARTYKUŁÓW SZKOLNYCH ST. MAJEWSKI W PRUSZKOWIE



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

📍 ul. Kredkowa 1, 05-800 Pruszków / st-majewski.pl



ZABYTKOWA WIEŻA CIŚNIENIA W PRUSZKOWIE



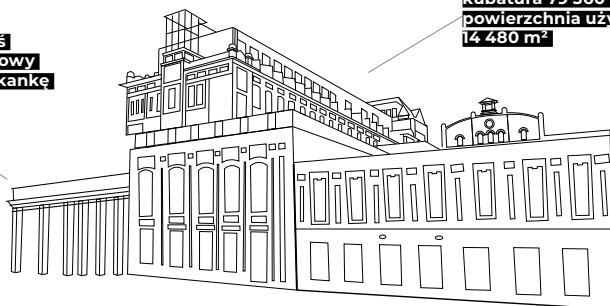
Monumentalna kolejowa wieża ciśnienia została wybudowana w czasie II wojny światowej przez Niemców w ramach modernizacji stacji kolejowej. Wzniesiono ją na planie kwadratu o długości boku 11 metrów i wysokości niemal 30 metrów. Co ciekawe, zaopatrywała mieszkańców w wodę aż do 2001 roku. Obok wieży mieści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

📍 ul. Sienkiewicza 2, 05-800 Pruszków



95%
tyle zachowało się po dziś
dzień z pierwotnej zabudowy
stanowiącej zabytkową tkankę
miasta

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



2012 rok – osada fabryczna została
uznana za pomnik historii.

3 mln – tyle cegieł Karol Dittrich
przeznaczył z własnej cegielni
na budowę Kościoła Matki Bożej
Pocieszenia.

H&D – inicjały znajdujące się na
wielu żyrardowskich ceglach
wytworzanych w cegielni fabrykantów
Karola Teodora Hiellego i Karola Augusta
Dittricha.



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



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

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

Fabryka lnu ruszyła w 1833 roku. Co nietypowe jak na tamte czasy, w pierwotnym okresie właściciele zachowywali sporą wrażliwość społeczną i robotnicy tu pracujący mieli zapewnione dobre warunki socjalne. Zasłużony robotnik mógł dostać lokum w murowanym domu z czerwonej cegły, co było nie lada wyczynem, a zarazem ogromnym wyróżnieniem. Osoby kierujące fabryką kładły duży nacisk na edukację. W tym celu wybudowano pięć szkół: pierwszą w mieście (dziś zwaną starą), dwie fabryczne (jedna przeznaczona dla dzieci kadry kierowniczej, a druga dla pociech robotników), szkołę żeńską oraz szkołę żydowską. Sferę socjalną uzupełniały ochronka z babińcem, czyli przedszkole dla dzieci robotników, mogące pomieścić 1200 maluchów. Był to obiekt prekursorski w skali europejskiej – pierwszy tego typu budynek w nowoczesnej Europie. Dodatkowo robotnicy pracujący w żyrardowskich zakładach mieli zapewnioną darmową opiekę medyczną

świadczoną przez Anglików w nowo wybudowanym szpitalu fabrycznym, wzorowanym na najnowocześniejszych szpitalach w Dreźnie, z centralnym ogrzewaniem i oświetleniem. Wybudowano pralnię i łaźnię, gdzie mieszkańcy zażywali kąpeli po ciężkim dniu pracy. Był to absolutny ewenement i z pewnością skrajnie kontrastował z warunkami, jakie robotnicy mieli w również włókienniczej Łodzi. W 1914 r., u progu I wojny światowej, fabryka była jednym z największych na świecie przedsiębiorczych zakładów lnu i bawełny.

Osada fabryczna przetrwała okres międzywojenny i PRL. Niestety, po 180 latach funkcjonowania i po kilkuletnich próbach jej uzdrowienia, fabryka ostatecznie upadła w 1997 r., co rozpoczęło najbardziej ponury okres w historii Żyrardowa, z bardzo wysokim bezrobociem i brakiem funduszy. Obecna osada fabryczna to przede wszystkim lofty i galerie handlowe. Trzeba przyznać, że z pietyzmem odnowione i świetnie utrzymane. Architekci i konserwatorzy zachowali pierwotny układ osady, co sprawiło, że cieszy oko do dziś. W 2012 r. rozporządzeniem Prezydenta RP osada fabryczna w Żyrardowie, jako modelowy przykład organizacji przestrzennej XIX-wiecznego ośrodka przemysłowego, została uznana za pomnik historii.

Największym obiektem w fabryce był budynek Nowej Przędzalni z 1913 r., jeden z pierwszych na świecie budynków konstrukcji żelbetowej. Ma prawie 130 m długości, a wysokością przerasta dziesięciokondygnacyjny blok. Na jego dachu znajdowały się zbiornik przeciwpożarowy i ogród. Budynek został przebudowany na lofty. Na tzw. Małym Rynku znajduje się ośmioboczny pawilon dawnej przepompowni, której bryła kojarzy się z romańskimi



📷 Mural na gmachu Muzeum Lniarstwa im. Filipa de Girarda

budowlami. Na południowym krańcu terenu fabrycznego, w dawnym budynku przędzalni lnu, powstała restauracja Szpularnia, w której zachowano oryginalne elementy architektoniczne fabryki. Przed nią stoi Pomnik Brzemiennej Przędki autorstwa Maksymiliana Biskupskiego, wzniesiony w hołdzie kobietom zatrudnionym przy przędzeniu lnu w zakładach. Upamiętnia on krwawo stłumiony pięciodniowy strajk szpularek w 1883 r., pierwszy powszechny zryw robotniczy w Królestwie Polskim. Dzielnica domów robotniczych Nowy Świat, wznoszona etapami w latach 1867–1910, usytuowana jest obok kościołów. Zabudowana została niskimi domami z czerwonej cegły, obok których stoją murowane i drewniane budynki gospodarcze. Zachowało się 130 domów mieszkalnych, 19 budynków usługowych i ponad 60 gospodarczych, wiele w bardzo dobrym stanie technicznym.

Centrum Informacji Turystycznej

📍 ul. 1 Maja 45, 96-300 Żyrardów / zyrardow.pl



📷 Panorama Żyrardowa z 1899 r. (367 cm długości, 140 cm wysokości) została zaprezentowana na Wystawie Światowej w Paryżu w 1900 r., a zakłady zdobyły prestiżową nagrodę Grand Prix.



SYSTEM MELIORACYJNY PUSZCZY KAMPINOSKIEJ



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

📍 Kampinoski Park Narodowy / kampinoski-pn.gov.pl



KOLEJ WARSZAWSKO-WIEDEŃSKA, DWORZEC W RADZIWIŁŁOWIE



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

📍 ul. Warszawska 27, 96-332 Radziwiłłów



CEGIELNIA W RADZIEJOWICACH



Początki cegielni w Radziejowicach sięgają 1870 r., kiedy to właściciele żyrardowskiej fabryki na wydzierżawionych od Krasińskich terenach zbudowali zakład i rozpoczęli eksploatację złóż gliny. Produkowana tu cegła przeznaczona była przede wszystkim na potrzeby dynamicznie rozwijającej się żyrardowskiej fabryki i powstającej obok osady fabrycznej. Ciekawostką jest, że fabrykanci do transportu cegły uruchomili kolejkę wąskotorową. Obecnie od ulicy Sienkiewicza podziwiać można część historycznych budynków odgrodzonych stylowym płotem.

📍 ul. Przemysłowa 2, 96-325 Radziejowice



HUTA SZKŁA WOŁOMIN



Działająca od 1905 r. wołomińska huta szkła jest dzisiaj jedynym w Polsce i jednym z niewielu w Europie producentów żaroodpornych naczyń kuchennych ze szkła borokrzemowego. Jej założycielem był właściciel młyna Szlama Kon. W 1912 r. huta została nagrodzona specjalnym orderem za zasługi jako dostawca szkła na dwór carski. Była wówczas jedną z większych hut w Królestwie Polskim. Dzisiaj w hucie szkła w Wołominie produkuje się uznane na całym świecie szkło marki Termisil.

📍 Termisil Glass Sp. z o.o., ul. Wileńska 68A, 05-200 Wołomin / termisil.com



ZABYTKOWA WIEŻA CIŚNIEN W TARCZYNI



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

📍 Ruda, ul. Kolejowa 2, 05-555 Tarczyn



LOKOMOTYWA SPALINOWA 409DA-271 W ŻYRARDOWIE



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

📍 ul. Dittricha 18, 96-300 Żyrardów



KOLEJ WARSZAWSKO-WIEDEŃSKA, DWORZEC W ŻYRARDOWIE



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

📍 Plac Józefa Piłsudskiego 1, 96-300 Żyrardów



MUZEUM LNIARSTWA IM. FILIPA DE GIRARDA W ŻYRARDOWIE



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

📍 ul. Dittricha 18, 96-300 Żyrardów / muzeumlmiarstwa.pl



MUZEUM MAZOWSZA ZACHODNIEGO W ŻYRARDOWIE



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

📍 ul. Dittricha 1, 96-300 Żyrardów

Facebook: Muzeum Mazowsza Zachodniego w Żyrardowie



WIEŻA CIŚNIEŃ PRZY DWORCU PKP W ŻYRARDOWIE



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

📍 przy ul. Polskiej Organizacji Wojskowej 1, 96-300 Żyrardów







1811–1825

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



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



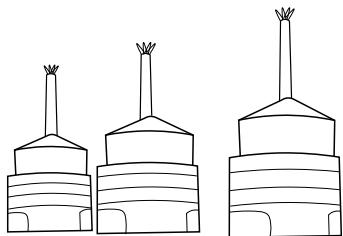
📷 Ludwik Kazimierz Broel-Plater – przedsiębiorca i animator przemysłu w Chlewiskach na przełomie XIX i XX wieku. Był synem powstańca listopadowego, którego majątek skonfiskowano. Pracował jako robotnik we Francji, a dzięki zdobytej wiedzy na temat produkcji żelaza wybudował stalowe imperium, które jednak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



📷 Wielki piec

Chlewiska – miejsce, w którym do II wojny światowej pracował jedyny w Europie Środkowej wielki piec opalany węglem drzewnym. To właśnie on był źródłem energii dla nieczynnej od 1940 r. huty żelaza, stanowiącej unikat wśród europejskich zabytków techniki. Powstałe tu w 1957 r. Muzeum Hutnictwa i Przemysłu Maszynowego (obecnie Zabytkowa Huta Żelaza) działa jako terenowy Oddział Narodowego Muzeum Techniki w Warszawie.

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



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



Choć minęło kilkadziesiąt lat, nadal możemy zobaczyć zachowaną unikalną formę architektoniczną zabudowań huty, nawiązującą do stylu neoromańskiego – budynki wykonano z kamienia łupanego z detalami z cegły. Ustawione są w ciągu technologicznym, toteż można poznać dawny proces wytopu i przeróbki żelaza, tym bardziej że we wnętrzach kryją się zachowane urządzenia zespołu wielkiego pieca. Obecnie w skład zabudowań wchodzi kilkanaście budynków produkcyjnych i pomocniczych. Przy wejściu znajdują się portiernia, waga wozowa konna oraz laboratorium i budynek administracyjny, a za nimi kuźnia i warsztaty mechaniczne. Po lewej stronie stoją trzy XIX-wieczne prażaki rudy, czyli specjalne piece na węgiel drzewny. Po prawej zaś są zabudowania wielkiego pieca, do którego przylegają: wieża wyciągowa z windą wodną (gichtociągim), hale dmuchaw i nagrzewnic dmuchu oraz hala odlewnicza z żeliwiakiem. Z tyłu mieszczą się: budynek modelarni, magazyny na węgiel drzewny oraz łaźnia.



Zabudowania starej huty



Zachowane maszyny

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

Piękny, dwuhektarowy kompleks użytkowo-wystawienniczy, w skład którego wchodzi zabytkowe budynki będące pozostałością po dawnej hucie żelaza usytuowane na rozległych

terenach zielonych, to idealne miejsce na organizowanie imprez. Muzeum proponuje ich wiele. Warto tu przyjechać na zlot zabytkowych pojazdów czy piknik rodzinny. Sztandarowym wydarzeniem jest sierpniowe Święto Żelaza i Stali, podczas którego odbywają się pokazy wytopu żelaza w tradycyjnej dymarce. Od 2017 roku muzeum jest oddziałem terenowym Narodowego Muzeum Techniki w Warszawie.

Zabytkowa Huta Żelaza w Chlewickach

ul. Szkolna 34, 26-510 Chlewicka /
nmt.waw.pl/oddzial-w-chlewickach/



ŻELBETOWY MOST PIŁSUDSKIEGO W BIAŁOBRZEGACH



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



GORZELNIA W CHRUŚCIECHOWIE



Majątek w Chruściechowie należał do rodziny Arkuszewskich. Pod koniec XIX w. Marian Antoni rozbudował włości. W roku 1907 Arkuszewski postawił nowoczesną gorzelnię z czerwonej cegły, zdobioną zgodnie z ówczesną modą przemysłową. Destylowała spirytus głównie z ziemniaków i zboża. W kolejnych latach rozbudowano także dwór i otaczającą go park, według projektu Zygmunta Słomińskiego, późniejszego prezydenta Warszawy. W dworze tym był spokrewniony z Arkuszewskimi pisarz Witold Gombrowicz. Gorzelnia przetrwała do dziś, choć jej otoczenie jest trudno dostępne i zarosnięte krzewami.

📍 Chruściechów 2, 26-806 Chruściechów



MŁYN WODNY W BORKACH BIAŁOBRZEGACH



W drewnianym młynie zboże mielono już w XVII w. Współczesny młyn stanął tu na początku XIX wieku, a w połowie XX w. kamienie młyńskie zastąpiono mielnikiem walcowym. Jego moc prądnicowa wynosi ok. 5,5 tony na dobę. Dodatkowe źródło energii stanowi turbina wodna. Co ciekawe, młyn działa do dziś i zachwyca malowniczym położeniem. Klientom oferuje m.in. mąkę pszenną i żytnią o różnym stopniu zmielenia. Właściciele hodują także ryby stawowe, takie jak karp, amur, szczupak czy karaś.

📍 ul. Sosnowa 2, 26-800 Białobrzegi / mlynbocianek.pl



ZABYTKOWY PIEC GARNCARSKI W IŁŻY



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

📍 ul. Wójtowska 63, 27-100 Iłża / muzeumilza.pl



ELEKTROWNIA KOZIENICE



6

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

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



BROWAR SASKICH W RADOMIU



8

Browar wraz z pałacikiem i budynkiem administracyjnym został wzniesiony w latach 1879–1896. Przez lata z powodzeniem funkcjonował tu „Browar J. Saski i spółka Radom”. Po II wojnie światowej znacjonalizowany, w latach 90. został przejęty przez Grupę Żywiec. Kolejne lata przyniosły wiele zmian. Ostatecznie rozpoczęto rewitalizację browaru, czego efektem jest projekt Browary Radomskie.

📍 ul. Limanowskiego 29, 26-610 Radom



APTEKA „POD BIAŁYM ORŁEM”



7

Apteka mieściła się przy ul. Żeromskiego 5, w piętrowej kamienicy z 1835 r. projektu polskiego malarza i architekta Stefana Balińskiego. Plafon z wizerunkiem orła białego, autorstwa prawdopodobnie K. F. Hoppena, był znakiem firmowym. Ten motyw przenoszono na oryginalne etykiety oraz naczynia aptekarskie. Po modernizacji i adaptacji zabytkowych kamienic Gąski i Esterki, historyczna apteka wraz z wyposażeniem trafiła do kolekcji Muzeum Historii Radomia.

📍 Muzeum Historii Radomia, Rynek 4/5, 26-600 Radom / muzeumhistoriiradomia.pl



DRUKARNIA TRZEBIŃSKICH W RADOMIU



9

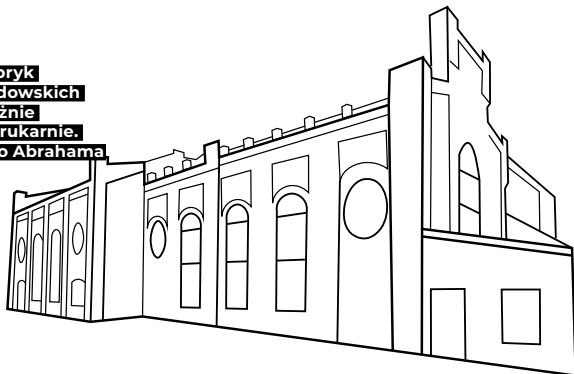
Perełka ukryta w sercu miasta. Osadzony w XIX-wiecznej zabudowie radomskiego śródmieścia niewielki budynek z czerwonej cegły został zaprojektowany przez jednego z najlepszych ówczesnych architektów, profesora Adolfa Szysko-Bohusza. Od 1920 r. funkcjonował w nim Zakład Drukarsko-Litograficzny Jana Kantego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

📍 ul. Żeromskiego 28, 26-600 Radom



MAZOWIECKIE CENTRUM SZTUKI WSPÓŁCZESNEJ „ELEKTROWNIA” W RADOMIU

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



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

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

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

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

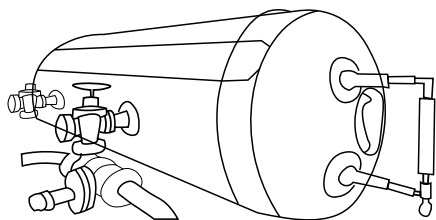
150 tys. rubli – koszt realizacji
elektrowni porównywalny
z ceną budowy radomskiej katedry.

Współczesna sztuka lubi surowość obiektów
poprzemysłowych. Nic więc dziwnego, że
przykładów ich adaptacji na galerie i prze-
strzenie dedykowane twórczym aktywno-
ściom nie brakuje. Na rewitalizacji obiektów
poprzemysłowych zyskują artyści i zwiedza-
jący. Wśród mazowieckich obiektów poindu-
strialnych, które zysały drugie życie, na pew-
no wyróżnia się Mazowieckie Centrum Sztuki
Współczesnej „Elektrownia” w Radomiu. To
przykład niezwyklej rewitalizacji i adaptacji
obiektu przemysłowego, do którego przy-
czynił się m.in. wybitny reżyser Andrzej Wajda.
Ale zacznijmy od początku.

Elektrownia jest dumą Radomia i jego
mieszkańców od 1901 r., kiedy to nastąpiło jej
uruchomienie. Podobne zakłady w pobliskiej
Warszawie czy Łodzi powstały dopiero kilka
lat później, co wskazuje na wysoką pozycję
miasta wśród ośrodków przemysłowych Kró-
lestwa Polskiego oraz świadczy o dużej sku-
teczności działania ówczesnych władz, zarów-
no gubernialnych, jak i miejskich. Kilkakrotnie
modernizowana ciepłownia funkcjonowała
z niedługimi przerwami do 1998 roku. Po kilku
latach zrodził się pomysł ulokowania w starej
elektrowni siedziby Centrum Sztuki Nowo-
czesnej. Pierwszą wystawę otwarto tutaj już
w 2006 r. z okazji 80-tych urodzin Honorowe-
go Obywatela Miasta Radomia, Andrzeja Waj-
dy, który już kilka lat wcześniej przekazał



📷 Odrestaurowane wnętrza



z żoną kilkadziesiąt dzieł dla Muzeum Sztuki Współczesnej. Przebudowa starego gmachu elektrowni i jego adaptacja na potrzeby ekspozycyjne trwała do 2014 r., a w latach kolejnych realizowane były inwestycje, dzięki którym radoska „Elektrownia” to obecnie artystyczna przestrzeń na miarę europejską.

W ramach adaptacji do zabytkowej bryły neogotyckiego budynku z czerwonej cegły dobudowano od strony południowej i zachodniej nowe skrzydła, a na potrzeby ekspozycji przystosowano również piec węglowy o powierzchni ok. 100 m². Charakterystycznym elementem i symbolem Centrum jest umieszczony na dachu nowej części obiektu neon w kształcie chmury, którego autorem jest Thorsten Goldberg, niemiecki artysta wizualny, znany realizator sztuki w przestrzeni publicznej.

„Przenieśliśmy się z fabryki do fabryki wyobraźni” – mówiono podczas oficjalnego otwarcia „Elektrowni”. Dzisiaj to wspaniała przestrzeń ekspozycyjna, w której organizowane są wystawy artystów polskich i zagranicznych. Zbiory „Elektrowni” to ogromna kolekcja dawnego Muzeum Sztuki Współczesnej oraz prace zebrane w latach 2005–2014, m. in. Tadeusza Brzozowskiego, Jerzego Nowosielskiego, Henryka Stażewskiego, Stefana Gierowskiego, Rajmunda Ziemińskiego, Wojciecha Fangora i wielu innych. Działalność instytucji to m.in. szeroko pojęta edukacja, zarówno dzieci i młodzieży, jak i osób dorosłych – organizowane są tutaj niezliczone warsztaty o przeróżnej tematyce. Na terenie „Elektrowni” funkcjonuje także biblioteka oraz nowoczesne kino wyposażone w zaawansowany system dźwięku, którego sala jest niemalże kopią prywatnego kina studyjnego pod Paryżem



📷 Gmach elektrowni



📷 Odrestaurowane wnętrza



📷 Odrestaurowane wnętrza

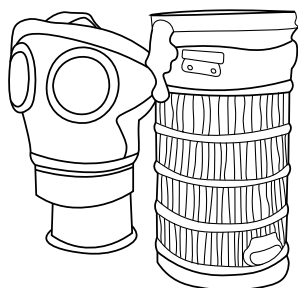
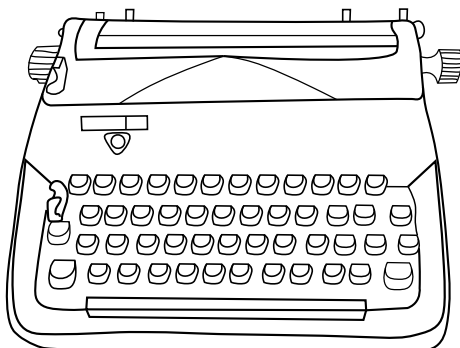
należącego do twórcy „Gwiezdnych wojen”, George’a Lucasa. Nowoczesne, otwarte przestrzenie „Elektrowni” zapraszają do ciekawego spędzania czasu i delektowania się atmosferą miejsca, którą z jednej strony tworzą industrialna historia i architektura, a z drugiej – duch sztuki nowoczesnej i interdyscyplinarnego doświadczania kultury współczesnej w różnych jej wymiarach.

Mazowieckie Centrum Sztuki Współczesnej „Elektrownia”

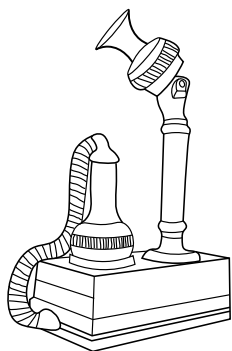
📍 ul. Mikołaja Kopernika 1, 26-600 Radom / mcswelektrownia.pl



Maszyna do pisania Łucznik 1301. Urządzenia były wytwarzane przez Zakłady Metalowe „Łucznik” im. Gen. Waltera. Początkowo w wersji ręcznej, następnie elektrycznej, ostatecznie walizkowej. Maszyny wytwarzano w różnych wersjach językowych, także dla alfabetu arabskiego



Maska przeciwgazowa wz. 24. Była to pierwsza maska na wyposażeniu Wojska Polskiego. Produkowano je do 1939 r., korzystano z nich także podczas kampanii wrześniowej



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

Z chwilą odzyskania niepodległości Radom w II Rzeczypospolitej zaczął rozkwiatać. Był ważnym ośrodkiem produkcji i zapleczem wytwórczości na rzecz odradzającej się polskiej armii. Znajdował się w zasięgu Centralnego Okręgu Przemysłowego. Działały tu fabryki broni, telefonów, obuwia, zakłady przemysłu tytoniowego i gazownia miejska. W 1934 roku linia kolejowa połączyła Radom z Warszawą. W wielonarodowościowym mieście (30% ludności stanowili Żydzi) kwitła także kultura. Powołano Teatr Rozmaitości, otwierano kolejne kina, biblioteki i wydawnictwa. Czasy prosperity przerwała II wojna światowa, która przekreśliła istnienie wielu fabryk. Lata powojenne to czas odbudowy i wznowienia działalności wielkich zakładów przemysłowych, wówczas w reżimie gospodarki centralnie sterowanej. Dawne fabryki rozpoczęły produkcję na rynek krajowy oraz na eksport do ZSRR i krajów bloku wschodniego. Ostatecznie lata 90. XX wieku to okres transformacji ustrojowej i gospodarczej. Ów czas okazał się trudny dla wielu radomskich zakładów, z których przemiany rynkowe przetrwało niewiele. Współcześnie o flagowych gałęziach przemysłu radomskiego, a także o sławnych wyrobach przypomina niedawno rozbudowany Szlak Symboli Radomskiego Przemysłu. To propozycja dla miłośników przemysłowej historii w pigułce. Przestrzeń radomskiego Śródmieścia

i Starego Miasta ozdabiają 23 odlewy radomskich wyrobów przemysłowych. Każda rzeźba to odwzorowanie oryginału w skali 1:1! Ponadto przy każdym obiekcie znajdują się tabliczki ze szczegółowym opisem. Kolejne obiekty na trasie to m.in.:

- Papierosy z radomskiej „Tytoniówki”. Przy ulicy Tytoniowej, nieopodal wejścia do fabryki, znajdują się odwzorowane paczki znanych w całym kraju marek, m.in. „Radomskich”, „Popularnych”, „Stołecznych” czy „Klubowych”;
- Rower wyścigowy szosowy Łucznik, produkowany w radomskiej Fabryce Broni, służył polskim kolarzom podczas licznych zawodów;
- Płytki posadzkowe. Popularnym elementem dekoracyjno-użytkowym radomskich kamienic były płytki produkowane przez Fabrykę Wyrobów Ceramicznych i Cementowych „Marywil”;
- Farba Rafil GR-TIX. Popularny produkt Radomskiej Fabryki Farb i Lakierów RAFIL, przeznaczony był do stosowania w trudnych warunkach atmosferycznych;
- Stolik okolicznościowy. Charakterystyczne meble były wytwarzane przez Fabrykę Mebli Giętych „Johann Kohn i S-ka”. Na symbolicznym stoliku znajduje się filiżanka kawy oraz ciastko, tzw. radomianka;
- Kuchnia gazowa 333. To dzieło Radomskiej Fabryki Wyrobów Metalowych „Pol-metal”. Stojący na niej model rondla nawiązuje z kolei do wyrobów Fabryki Naczyni Emaliowanych;
- Aparat telefoniczny CB-49. Charakterystyczny model produkowany do 1963 roku w Radomskiej Wytwórni Telefonów wykonany był z czarnego bakelitu;
- Serek homogenizowany. Legendarny wyrób marki Rolmlecz, produkowany od 1974 r.;
- Waga domowa WD-2. Pomagała paniom domu odmierzać produkty do wagi 2 kg. Produkowana w 1984 roku w Zakładzie Mechaniki Precyzyjnej „Radwag” w Radomiu;



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



📷 Maszyna do szycia Łucznik KL. 82. Była to pierwsza maszyna do użytku domowego, produkowana w Zakładach Metalowych im. Gen. Waltera.

- Aparat telefoniczny Bratek. Produkowany w Radomskiej Wytwórni Telefonów w latach 1978–1980 mógł być użytkowany zarówno jako telefon biurkowy, jak i ścienny!
- Pistolet Vis wz. 35. Najsłynniejszy wyrób Fabryki Broni w Radomiu. Do seryjnej produkcji wszedł w 1936 roku. Stanowił wyposażenie kadry zawodowej Wojska Polskiego;
- Kozaki Sofix. Efekt doświadczenia w branży obuwniczej. W sofixach wystąpili polscy sportowcy podczas Zimowych Igrzysk Olimpijskich w Calgary;
- Kłódka Łucznik. Kolejny renomowany produkt Zakładów Metalowych im. gen. Waltera.

📍 Śródmieście Radomia
symbole.radom.pl



FABRYKA BRONI „ŁUCZNIK” W RADOMIU



Miejsce, z którego Radom zasłynął nie tylko w kraju, ale i poza jego granicami. Potężne zakłady zbrojeniowe powstały w latach 1923–1926. Produkowano tu nie tylko broń, ale również maszyny do szycia, do pisania, a przed II wojną światową również rowery. Pierwszym produktem FB Radom był karabinek wz. 98. Komplex fabryczny to kilkanaście budynków połączonych siecią uliczek. Dzisiaj mieszczą się w nim biura i drobne lokale usługowe. Sama fabryka przeniosła się do nowej siedziby przy ulicy Aleksego Grobickiego 23.

📍 ul. 1905 roku, 26-610 Radom



KAMIENICA KARSCHA I WICKENHAGENA



Ludwik Karsch budowanie majątku rozpoczął od założenia zakładu garbarskiego. Wbrew przeciwnościom politycznym przemysł ów rozwijał się w Radomiu prężnie. W latach 60. XIX w. produkcja potroiła się, a młode pokolenie spadkobierców wzbogaciło się na tyle, by wybudować onieśmiałą przepychem rodzinną kamienicę przy obecnym Placu Konstytucji. Wzorowana na Pałacu Kronenberga w Warszawie monumentalna kamienica została wzniesiona w latach 1881–1882. Współcześnie łatwo ją rozpoznać zarówno z uwagi na blichtr, jak i ławeczkę Gombrowicza w parterze jednego z narożników.

📍 Pl. Konstytucji 3 Maja 5, 26-600 Radom



IWANGRODZKO-DĄBROWSKA DROGA ŻELAZNA W RADOMIU



Eklektyczny gmach radomskiego dworca powstał w XX wieku, zastępując poprzednią budowlę. Jeszcze w XIX wieku kolej połączyła pobliski Dęblin (wówczas Iwangorod) z Dąbrową Górniczą i Zagłębiem (stąd nazwa drogi kolejowej), służąc przede wszystkim do przewozu węgla do fabryk. Sam budynek – monumentalny, reprezentacyjny, wzbogacony w dwudziestolecie międzywojennym nawiązaniami do renesansu polskiego – został w całości przebudowany wewnątrz w latach 80. i 90. ubiegłego wieku.

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



KASA POŻYCZKOWA PRZEMYSŁOWCÓW RADOMSKICH



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

📍 ul. Piłsudskiego 15, 26-610 Radom



WIEŻA CIŚNIEŃ



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

📍 ul. Słowackiego 102, 26-604 Radom



HUTA SZKŁA CZECHY W TRĄBKACH



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

📍 ul. Osadnicza 8, 08-440 Trąbki



ZAKŁADY NAPRAWCZE TABORU KOLEJOWEGO W RADOMIU

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



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

📍 ul. Mazowieckiego 2, 26-610 Radom / zntkradom.pl



BROWAR WARKA



Warka to legenda polskiego piwowarstwa, którego tradycje sięgają tu XV wieku. Świadczy o tym także etymologia nazwy miasta i flagowej marki tutejszego browaru – warka w fachowym słowniku piwowarskim to jednostka miary oznaczająca porcję piwa uzyskaną podczas jednego warzenia. Browar w Warce należy obecnie do Grupy Żywiec i został wybudowany w latach 1973–1975.

📍 ul. Gośniewska 65, 05-660 Warka / grupazywiec.pl/brewery/browar-warka/







ZAGRODA MŁYNARZA WE WSI DREWNOWO



Majestatyczny wiatrak koźlak z końca XIX wieku stanowi charakterystyczną dominantę okolicy. Z uwagi na urodę jego sylwetka stała się symbolem gminy Boguty-Pianki. Wiatrak należy do zabytkowej zagrody młynarza i stanowi oddział Muzeum Rolnictwa im. ks. K. Kluka w Ciechanowcu. Dwukondygnacyjną budowlę na planie zbliżonym do kwadratu wyposażono w jedną parę kamieni i system odsiewczy do mąki pyłowej. Co ciekawe, młyn jest wciąż sprawny!

📍 07-325 DREWNOWO-ZIEMAKI, oddział Muzeum Rolnictwa im. ks. Krzysztofa Kluka / muzeumrolnictwa.pl



GORZELNIA CHOPIN W KRZESKU



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

📍 Krzesk-Majątek 63, 08-111 Krzesk-Majątek / chopinvodka.pl/o-gorzelni/



MUZEUM POŻARNICTWA W KOTUNIU



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

📍 ul. Wiejska 9, 08-130 Kotuń / muzeumpozarnictwakotun.pl



JATKI W OSTROWI MAZOWIECKIEJ



Historycznie neogotycki budynek ostrowieckich jatek, czyli miejsca, w którym handlowa się mięsem. Wykonany z palonej cegły ceramicznej, od czasów wybudowania w 1903 r. do 2003 r. był siedzibą targu mięsnego. Dzisiaj tę industrialną przestrzeń wypełniają ekspozycje Miejskiego Domu Kultury. Odbývają się tutaj zajęcia sekcji MDK, wykłady, spotkania z gośćmi, koncerty, konferencje czy pokazy filmowe. W piwnicy zaś, w dawnej chłodni, działa pierwsza w mieście galeria sztuki.

📍 ul. Pocztowa 12, 07-300 Ostrow Mazowiecka / jatkimdk.pl



STARA ELEKTROWNIA W OSTROWI MAZOWIECKIEJ



5

Dawna elektrownia miejska uruchomiona w 1929 r. pełniła swoją pierwotną funkcję do II wojny światowej. Dzięki niej rozwijały się miejscowe zakłady przemysłowe, a mieszkańcy mieli oświetlenie w domach. Uszkodzona w trakcie działań wojennych, do lat 80. XX w. była jedynie rozdzielnią prądu. Potem zaś stała opuszczona i niszczała. Dzisiaj natomiast jest ozdobą miasta. Zrewitalizowany i nowoczesnie wyposażony stylowy budynek stanowi obecnie zaplecze dla działań placówek kulturalnych.

📍 ul. 11 Listopada 7, 07-300 Ostrow Mazowiecka



HALA TARGOWA W SIEDLCACH



7

Hala Targowa powstała w początkach XX w. nieopodal rynku kupieckiego. Eklektyczny, murowany budynek wzniesiono na planie wydłużonego prostokąta. Choć kolejne wojny i czas wyraźnie uszkodziły wspaniałą budowlę, to niedawno przywrócono jej blask i nadano nowe funkcje. Prywatny inwestor unowocześnił ponad 1500 m² powierzchni, zachowując jednocześnie niezwykłą atmosferę miejsca i zakładając w nim nowoczesny, kraftowy browar restauracyjny. To modna destynacja na mapie Siedlec. Smakosze będą wniebowzięci!

📍 Brofaktura, ul. Armii Krajowej 5, 08-110 Siedlce / brofaktura.pl



KRAJOWE SKŁADOWISKO ODPADÓW PROMIENIOTWÓRCZYCH



6

Położone w Różanie nad Narwią Krajowe Składowisko Odpadów Promieniotwórczych funkcjonuje od 1961 roku. Jest zlokalizowane w dawnym rosyjskim forcie wojskowym wybudowanym w latach 1905–1908. Odpady, które trafiają do KSOP, powstają w Polsce w wyniku produkcji i stosowania izotopów promieniotwórczych w medycynie, przemyśle i badaniach naukowych. Składowisko nie jest na co dzień dostępne dla zwiedzających, jednak okazjonalnie organizowane są wydarzenia edukacyjne.

📍 ul. Przemysłowa, 06-230 Różan / gov.pl/zuop



PODLASKA WYTWÓRNIĄ WÓDEK POLMOS S.A. W SIEDLCACH



8

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

📍 ul. Kolejowa 10, 08-110 Siedlce / chopinvodka.pl



CUKROWNIA „ELŻBIETÓW”



Powstanie cukrowni w 1848 r. Sokołów Podlaski zawdzięcza Elżbiecie Hirschmann. Druga w całym Królestwie Polskiej fabryka rozwijała się w zaskakującym tempie, a gospodarczą pozycję miasta ugruntowało wybudowanie w 1887 linii kolejowej. Całe pokolenia mieszkańców pracowały w cukrowni, zasiedlając robotniczą dzielnicę Elżbietów (nazwa od imienia założycielki). W roku 2003 produkcja w zabytkowej już fabryce ustała. Cenne postindustrialne obiekty z czerwonej cegły poddano gruntownej renowacji, która zakończyła się w 2020 roku.

📍 Park Przemysłowy, ul. Fabryczna 1
08-300 Sokołów Podlaski



ODLEWNIA DZWONÓW BRACI KRUSZEWSKICH W WĘGROWIE



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

📍 ul. Ludwisarska 14, 07-100 Węgrów /
kruszejscy.pl



DWORZEC KOLEJOWY W SOKOŁOWIE PODLASKIM



Linia kolejowa Siedlce – Sokołów Podlaski – Małkinia powstała w 1887 roku. W samym Sokołowie Podlaskim, pomiędzy współczesnymi ulicami Lipową i Wolności, stanęły dworzec kolejowy, wieża ciśnieniowa, rampa towarowa oraz domy pracownicze. Kolej przyspieszyła rozwój miasta i Cukrowni „Elżbietów”, niestety pod koniec II wojny światowej naziszi wysadzili dworzec. W latach powojennych gmach odbudowano, jednak linia kolejowa powoli traciła na znaczeniu. Po likwidacji przewozów i remoncie budynku zaczął pełnić funkcję Miejskiej Biblioteki Publicznej.

📍 Miejska Biblioteka Publiczna im. K. I. Gałczyńskiego
ul. Kolejowa 7A, 08-300 Sokołów Podlaski



HUTA SZKLANA ROBOTNICZA W WYSZKOWIE



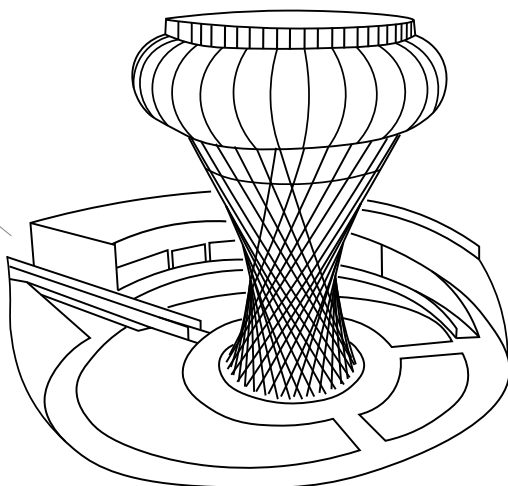
Wielu założycieli i pierwszych pracowników huty szkła było świeżo zwolnionymi z pracy robotnikami Zakładów „Kijewski i Scholtze”, przez które przetoczyła się fala strajków w 1905 roku. Zabudowania huty stanęły już w 6 tygodni od podpisania aktu założycielskiego. W roku 1907 przedstawiciel browarów – Habersbusch – zamówił całą produkcję. Z przerwami, ale sukcesywnie Huta Szklana Robotnicza się modernizowała. Produkowała szkło zielone, półbiałe i pomarańczowe. W latach powojennych hutę upaństwowiono, zaś od lat 90. XX w. przechodziła na własność kolejnych prywatnych koncernów.

📍 Ardagh Glass S.A., ul. Zakolejowa 51
07-200 Wyszki





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



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

3 lata – tylko przez taki okres zbiornik był użytkowany.

1560 m³ – kubatura zbiornika.

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



📷 Park Nauki, ekspozycja

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

Zbiornik wybudowano w latach 70. ubiegłego stulecia. Była to wówczas absolutna nowinka techniczna. Czegoś takiego w Polsce jeszcze nikt nie widział. Zdecydowano się na konstrukcję stalową. Architekci z Miastoprojekt Budopol, w tym Michał Jerzy Bogusławski, przy współpracy z kilkoma instytucjami stworzyli rozwiązanie, które miało kumulować wodę w godzinach nocnych, gdy następował jej mniejszy pobór. Chodziło o to, aby zebrana woda odciążała miejską sieć w ciągu dnia. Prace budowlane ruszyły w 1974 roku. Ażurową konstrukcję stanowią 64 rury nachylone pod kątem 60° do

podstawy i tworzące hiperboloidę obrotową jednopłaszczyznową. Na pierścieniu znajduje się torus, który tworzą 32 segmenty łukowatych odcinków rurowych. Ciężar całej konstrukcji to 165 ton. 29 lipca 1976 r. obiekt oddano do użytku. Jedną z istotniejszych cech obiektu było to, że był bezobsługowy – nie wymagał ani prądu, ani pracy człowieka. Niestety, już po trzech latach wieża została z użytku wyłączona.

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

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

Torus – Wieża i Park Nauki

📍 ul. Płocka 34, 06-400 Ciechanów / parknaukitorus.pl



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

KOMIN CEGIELNI



Komin stanowi zabytkowy relikw po dawnej cegielni, początkowo administracyjnie należącej do Gostkowa. W końcu XIX w. wytwarzano tu, prócz cegieł, sączki oraz dachówkę podwójnie żłobkowaną. Cegielnia przechodziła na kolejnych właścicieli, a podczas II wojny światowej trafiła w ręce niemieckie. W roku 1961 część ziemi Gostkowa włączono do Ciechanowa, a w latach 70. wygaszono produkcję cegieł w związku z wyczerpaniem lokalnych pokładów gliny. Pamiątką po cegielni pozostał zabytkowy komin, który góruje nad dzielnicą Bloki.

📍 ul. 17 Stycznia 58, 06-400 Ciechanów



BROWAR CIECHAN W CIECHANOWIE



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

📍 ul. Kilińskiego 8, 06-400 Ciechanów
Facebook: Browar Ciechan



ZESPÓŁ BUDOWLANY BYŁEJ CUKROWNI



Cukrownia powstała w zasięgu wsi Szczurzyn w latach 1880–1882 na zlecenie warszawskiej spółki akcyjnej, której głównym udziałowcem był hrabia Łubieński. Projekt cukrowni wyselektował się z ręki Schürrów, architektów alzaczkich – ojca i syna. Plan cukrowni był niezwykle nowoczesny i obejmował zespół urządzeń rozmieszczonych w pięciu różnych budynkach. Ceglane obiekty spajały elementy żelazne, wyprodukowane w hucie Bernarda Hantkego w Częstochowie. Z całego kompleksu najlepiej zachował się gmach dawnej produktowni oraz historyzujący pałacyk – budynek dyrekcji i administracji.

📍 ul. Augustańska, 06-400 Ciechanów



POMNIK-PAROWÓZ Px48-1784 W CIECHANOWIE



Zabytkowy, wąskotorowy parowóz Px48-1784 stanowi pomnik techniki upamiętniający historię i czasy świetności Mławskiej Kolei Dojazdowej, która działała od lat 20. do lat 80. XX wieku. Parowóz powstał w 1954 roku w fabryce „Fablok” w Chrzanowie. Waży ponad 20 ton i mierzy blisko 7 m długości. Przed laty kursował na liniach bezpośrednio przechodzących przez Ciechanów, a także w innych częściach kraju. Obecny wygląd maszyna zawdzięcza gruntownej renowacji w 2017 roku.

📍 skwer u zbiegu ulicy Sienkiewicza i ulicy Fabrycznej, 06-400 Ciechanów / umciechanow.pl, mlawa.pl



JATKI MIEJSKIE W MŁAWIE



To charakterystyczny element historycznej zabudowy Mławy, związany z handlem i życiem społeczno-gospodarczym w epoce. Obiekt pochodzi z 1905 roku. Mimo funkcji użytkowej budynek wyróżniał się bogatymi zdobieniami. W konstrukcji wyraźnie zaznaczało się 14 drewnianych słupów wzmocnionych 7 łukami odcciążającymi. Układ wnętrza zaprojektowano tak, że główny korytarz prowadził do 24 jatek rzeźniczych z lodownikami oraz 23 stołów. Całość nakrywał dach z przeszkloną, drewnianą więźbą. Po ponad 120 latach jatki wciąż pełnią funkcję targową.

📍 ul. F. Żwirki 22, 06-500 Mława /
mdkmlawa.com



MŁYNY W MŁAWIE



Pierwszy młyn w Mławie, parowy, zbudowano w latach 1866-1868. Choć przetrwał II wojnę światową (przed nią mieściła się w nim szkoła żydowska Talmud-Tora), dzisiaj nie ma po nim śladu, podobnie jak po wzniesionym ok. 1919 r. młynie przy ul. Szewskiej 4, który w czasach okupacji znalazł się na terytorium getta. Jednym z niewielu młynów, które zachowały się do dzisiaj, jest obiekt zbudowany w latach 30. XX wieku. To w nim znajduje się siedziba Mławskich Zakładów Młynarskich. Zabytkowy obiekt mieści się przy ul. Narutowicza 8.

📍 ul. Narutowicza 8, 06-500 Mława



LELEWELÓWKA W MŁAWIE



XVIII-wieczny drewniany spichlerz, wspaniały przykład architektury gospodarczej i jedyna pozostałość po dawnych zabudowaniach starościnских. Budynek wzniesiono w konstrukcji zrębowej na podmurówce z kamienia. Wszystkie okna są skrzynkowe, dwudzielne, z okiennicami. Całość okrywa dach łamany, tzw. krakowski, pokryty gontem. Po 1876 r. był własnością rodziny Lelewelów. Obecnie to jeden z najcenniejszych zabytków miasta.

📍 ul. Warszawska 44, 06-500 Mława /
mlawa.pl



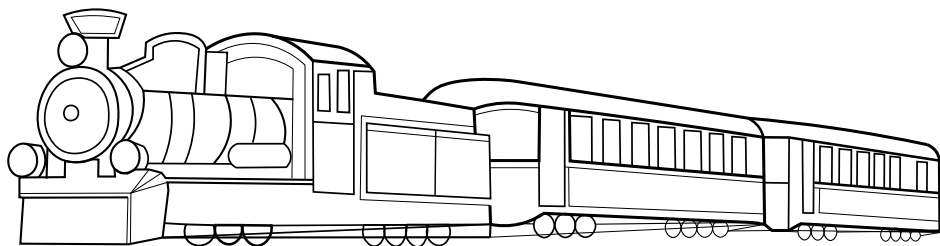
MUZEUM OCHOTNICZEJ STRAŻY POŻARNEJ W NIEPOKALANOWIE



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

📍 Paprotnia, ul. M. Kolbego 5, 96-515 Teresin /
niepokalanow.pl/klasztor/muzeum





226 jednostek taboru kolejowego stacjonujących w muzeum.

140 jednostek taboru kolejowego wystawionych na ekspozycji w skansenie.

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

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

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

2026 rok – jubileusz czterdziestolecia muzeum.



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

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

Tak wygląda to dzisiaj, a jak było kiedyś?

Kolejkę wąskotorową w Sochaczewie uruchomiono w 1922 roku. Dowożono nią drewno z Puszczy Kampinoskiej potrzebne do odbudowy miasta zrujnowanego w czasie I wojny światowej. Do jej budowy wykorzystano materiały z rozbiórki niemieckiej kolei polowej, a następnie połączono ją z przebudowaną linią tzw. kolei leśnej, prowadzącej przez puszcę do przystani nad Wisłą. W 1922 r. otwarto

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

dla komunikacji publicznej 16-kilometrowy odcinek o rozstawie szyn 750 mm z Sochaczewa do Tułowic, a w 1923 r. poprowadzono linię do Piasków Królewskich w Puszczy Kampinoskiej i wsi Kamion (stacja Wyszogród). Cały ówczesny szlak kolei miał długość ponad 32 km, w tym pięć stacji i dziewięć przystanków osobowych. W latach 1922–1930 kolej tę nazywano Sejmikową Kolejką Wąskotorową w Sochaczewie, a w latach 1930–1939 zmieniono nazwę na Powiatową Kolej Sochaczewską. W czasie kampanii wrześniowej w roku 1939, podczas bitwy nad Bzurą, Sochaczew i jego okolice uległy bardzo poważnym zniszczeniom, z wyjątkiem kolei, która nie została zdewastowana. Od 1949 r. kolej nosiła nazwę Sochaczewskiej Kolei Dojazdowej. Pod koniec funkcjonowania na pełnym szlaku do puszczy jeździła już tylko we wtorki i w piątki, gdy w Sochaczewie odbywał się targ. Jej działalność zakończono w 1984 roku.

Po zamknięciu kolei, w dawnej jej siedzibie, a zarazem stacji w Sochaczewie, uruchomiono muzeum. Nosi nazwę Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie i obecnie stanowi filię warszawskiej Stacji Muzeum. Stałe ekspozycje dokumentują historię sochaczewskiej kolei wąskotorowej, a wystawy czasowe mają różną tematykę, najczęściej jednak powiązaną z szeroko pojętym kolejnictwem. W 2015 r. przy muzeum otwarto Centrum Edukacyjno-Turystyczne. Przestronny gmach ma kilka pomieszczeń, które służą działalności wystawienniczej, edukacyjnej i turystycznej. W ubiegłych wiekach kolejki wąskotorowe odgrywały istotną rolę zarówno w przewozach pasażerskich, jak i towarowych. Dzisiaj ciekawią i wzruszają. W Sochaczewie znajduje się 226 jednostek wąskotorowego taboru kolejowego, w tym 140 wyeksponowanych na wystawie



📷 Pociąg Retro, fot. Tomasz Kurowski



📷 Stacja Wilcze Tułowskie, fot. Marta Przygoda



📷 Ekspozycja w Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie

plenerowej – jest to największy tego typu zbiór w Polsce. Zobaczyć tu możemy różnego rodzaju lokomotywy, wagony (np. wagon pasażerski ostatniego w Polsce tramwaju konnego Rudka – Mrozy), wyposażenie dawnych stacji i taboru, a także urządzenia służące organizacji ruchu kolejowego.

Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie

📍 ul. Licealna 18, 96-500 Sochaczew /
kolejkasochaczew.pl
mkw.e-sochaczew.pl



DAWNA ELEKTROWNIA MIEJSKA Z KOMINEM



11



Płocka elektrownia miejska rozpoczęła produkcję energii dla miasta w 1929 roku. Elektrownia posiadała dwa kotły opłomkowe H. Cegielskiego i dwa generatory firmy BBC o mocy 960 kW każdy. W początkach działania zasilala domy 3400 odbiorców, ale jej obciążenie stale podnoszono dzięki ulepszeniom. Po zniszczeniach wojennych, w roku 1954, uruchomiono nowocześniejszą stację elektroenergetyczną na Podolszyczach. Do czasów obecnych bryła budynku oraz elewacje zachowały się w bardzo dobrym stanie, dając świadectwo przełomowego okresu w rozwoju Płocka.

📍 ul. Kolejowa 8, 09-401 Płock



MŁAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA W PRZASNYSZU

13

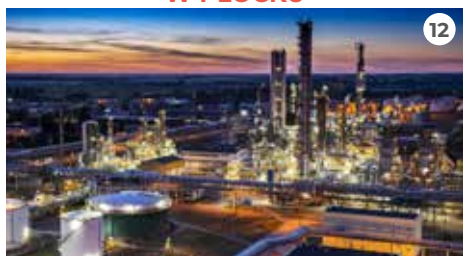


Kolej powstała na potrzeby cukrowni. Trasa między Mławą a Makowem Mazowieckim to ostatnia kolej wąskotorowa północnego Mazowsza. Niedawno jej odcinki zrewitalizowano na potrzeby turystyki. Odremontowano torowiska, odrestaurowano perony w Przasnyszu, Lesznie i Górkach, naprawiono tabor. W Czernicach Borowych ustawiono parowóz HF nr fabryczny 14252 jako pomnik oraz sprawny skład z lokomotywą oraz wagonem – letniakiem. Na odcinku Czernice Borowe – Klewki można pojechać koleją, a na odcinku Przasnysz – Krasne drezynami rowerowymi.

przasnysz.um.gov.pl
mlawa.pl



RAFINERIA (PKN ORLEN) W PŁOCKU



12

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

📍 ul. Chemików 7, 09-411 Płock / orlen.pl



BROWAR KASZTELAN W SIERPCU

14



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

📍 ul. Świętokrzyska 27, 09-200 Sierpc / carlsbergpolska.pl



OKRĘGOWA SPÓŁDZIELNIA MŁECZARSKA „SIERPC”



15

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

📍 ul. Żeromskiego 2a, 09-200 Sierpc / osm-sierpc.pl



MŁYN REPSZ W SOCHACZEWIE



17

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

📍 ul. Młynarska 4, 96-500 Sochaczew



FABRYKA SZTUCZNEGO JEDWABIU W SOCHACZEWIE



16

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

📍 ul. Chodakowska 10, 96-503 Sochaczew



MŁYN WILKANOWO



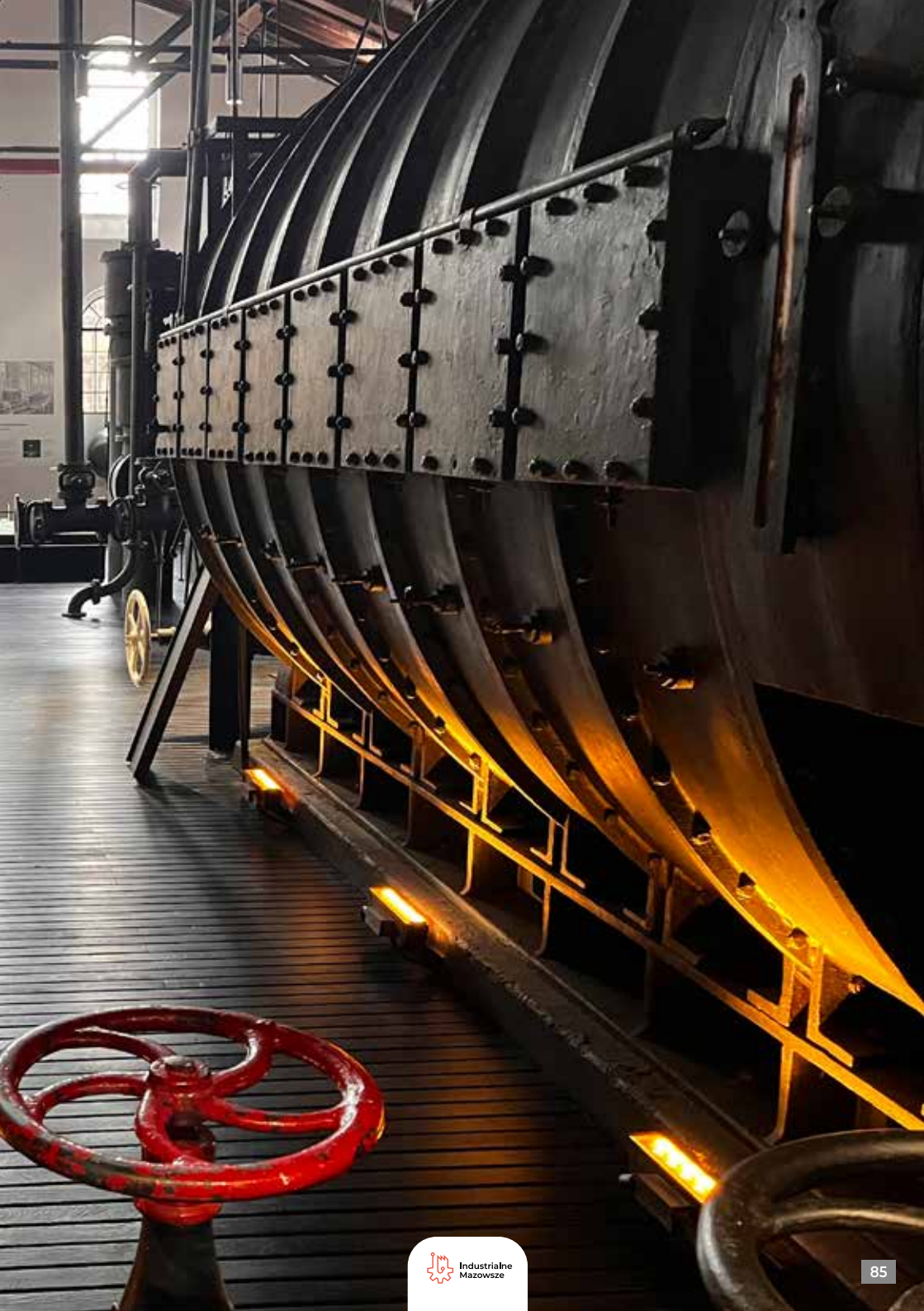
18

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

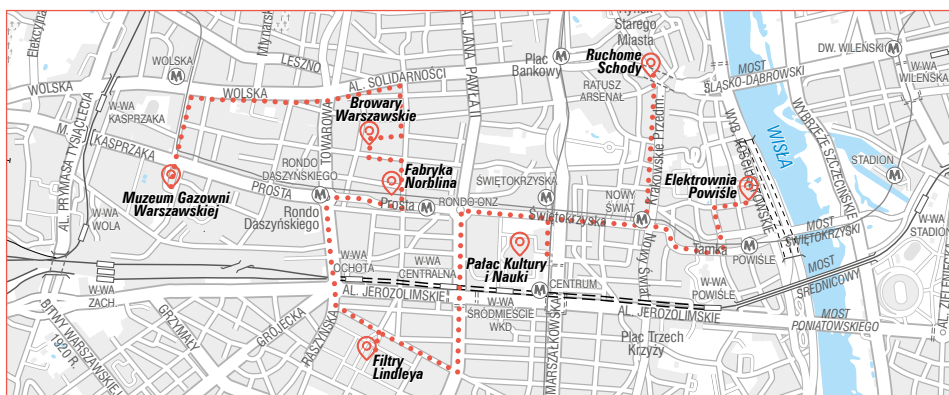
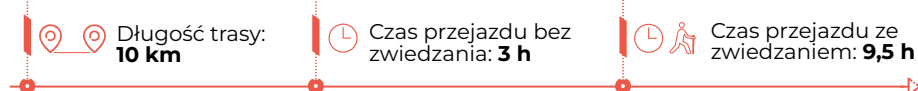
📍 Wilkanowo 35, 09-460 Mała Wieś / mlynwilkanowo.pl







Industrialne Mazowsze najlepiej zacząć zwiedzać w jego sercu – Warszawie. Niejednego z pewnością zadziwi, jak wspaniałe miejsca można zobaczyć w stolicy. Jedne zachwycają nowoczesnością (Muzeum Gazowni Warszawskiej), inne myślą techniczną (Filtry Lindleya, PKiN, system wind i schodów pod Placem Zamkowym), a jeszcze inne przeprowadzoną rewitalizacją i adaptacją. Proponowana trasa nie jest długa (niecałe 10 km), można ją przejść pieszo, przejechać rowerem, samochodem czy też pokonać, korzystając z komunikacji publicznej. Należy wziąć pod uwagę dostępność obiektów, zwłaszcza Filtrów Lindleya, które zwiedzać można jedynie przy specjalnych okazjach.



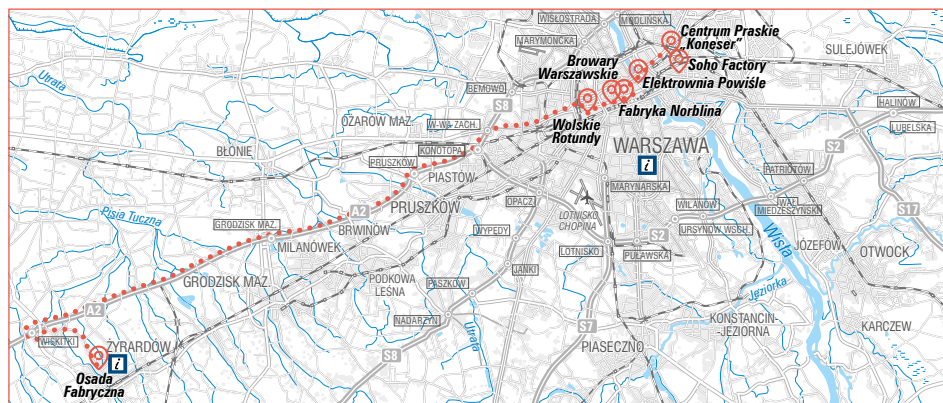
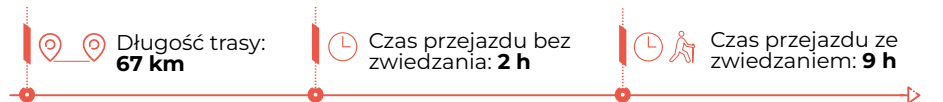
Trasa rozpoczyna się w **Muzeum Gazowni Warszawskiej** – interaktywnym, nowoczesnym, a jednak osadzonym w historycznych wnętrzach. Pod wieloma względami wyraża ono ideę turystyki przemysłowej, łączy bowiem ciekawą historię z myślą techniczną i nowoczesnym podejściem do zwiedzania.

Z muzeum przemieszczamy się w kierunku **Browarów Warszawskich**, które zostały poddane największej w stolicy rewitalizacji. Dzięki temu dziś tworzą kompleks łączący funkcje mieszkalne, usługowe, biurowe i gastronomiczne. Po drodze mijamy okazały zespół budynków Elektrowni Tramwajów Miejskich i siedzibę Muzeum Powstania Warszawskiego. W zasięgu krótkiego spaceru znajduje się **Fabryka Norblina**. To teraz m.in. galeria handlowa, miejsce spotkań towarzyskich, przestrzeń rozrywkowo-gastronomiczna, a także muzeum poświęcone historii miejsca. To świetna rozrywka dla całej rodziny.

Dalej podążamy na południe ulicami Żelazną i Koszykową. Przed nami ukazują się **Filtry Lindleya**. Choć zbudowane w XIX w., nadal służą Warszawie. Zwiedzanie odbywa się tu rzadko, ale jest niebывалą przygodą. Warto sprawdzić, kiedy instytucja organizuje dzień otwarty. Kolejny na trasie jest **Pałac Kultury i Nauki** z systemem pełnych tajemnic podziemi. Dalej, przechodząc przez centrum Warszawy, trafiamy nad Wisłę, do kolejnej przestrzeni kulturalno-handlowej – **Elektrowni Powiśle**. Naszą wycieczkę kończymy przejażdżką **najstarszymi schodami ruchomymi w Warszawie**. To doskonały wstęp do zwiedzania Starego Miasta, które, przypomnijmy, jest jedynym zespołem miejskim niemal całkowicie odbudowanym po wojennej zagładzie. Co ważne, znajduje się na liście Światowego Dziedzictwa UNESCO.

No 2 NOWE ŻYCIE – SPEKTAKULARNE REWITALIZACJE

Współczesne oblicze industrialnego Mazowsza byłoby zupełnie inne, gdyby nie spektakularne rewitalizacje. To one przywracają genius loci całym miastom takim jak Żyrardów i niepowtarzalny charakter miejscom, które dzięki adaptacji do pełnienia nowych funkcji tętnią ponownie życiem, wypełnione atmosferą ducha historii połączonego z nowoczesnością. Proponowana trasa, choć dość długa, jest idealna na niezapomniany wypad weekendowy lub wypełnioną co do minuty jednodniową wycieczkę. W dużej mierze przebiega w Warszawie, ale nie mogło na niej zabraknąć położonego 50 km od stolicy Żyrardowa.



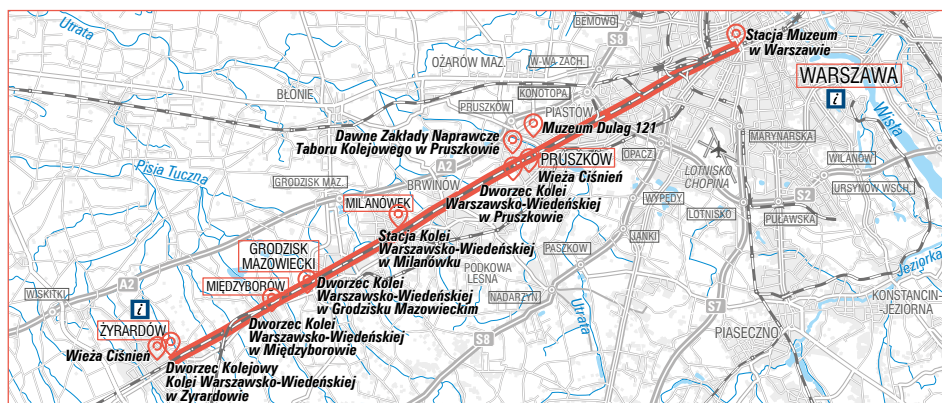
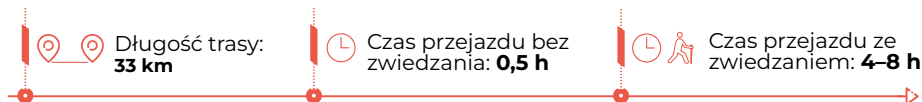
Wycieczkę zaczynamy w **Żyrardowie**, mieście, w którym niemal na każdym kroku czuć ducha historii. Otacza nas wspaniała architektura zarówno dawnego osiedla robotniczego, które dziś również pełni funkcje mieszkaniowe, jak i dawnych zabudowań fabrycznych – obecnie nowoczesnych loftów i galerii handlowych. Warto przy okazji wstąpić do Centrum Informacji Turystycznej. Z Żyrardowa do Warszawy najlepiej pojechać autostradą A2. Na dzień dobry w stolicy zobaczymy **Wolskie Rotundy**. Te przypominające twierdzę ceglane obiekty były niegdyś magazynami gazu. Dziś po rewitalizacji pełnią funkcje ekspozycyjne. Na co dzień nie są dostępne, ale i z zewnątrz robią niesamowite wrażenie. Dalej kierujemy się w stronę centrum miasta oraz obiektów stanowiących symbole przemysłowego charakteru stolicy. Niezwykle kompleksy łączące funkcje usługowe, gastronomiczne, mieszkalne i biurowe powstały

w rezultacie rewitalizacji **Browarów Warszawskich i Fabryki Norblina**. Jedziemy dalej w kierunku warszawskiej Pragi. Na Powiślu szczególne wrażenie robi **Elekrownia Powiśle**, zwłaszcza pięknie odnowione ceglane mury gmachu, wysokie kominy oraz stalowa konstrukcja podtrzymująca poddasze. Wycieczkę kończymy po prawej stronie Wisły. Tu czeka na nas **Centrum Praskie Koneser**. To nie tylko mieszczące się w oryginalnym budynku rektyfikacji Muzeum Polskiej Wódki, ale również Campus Google Polska, luksusowe lofty, hotel i przestrzeń, którą często wypełniają muzyka, śpiew, tańce i masa ludzi.

Ostatnim punktem wycieczki będzie **Soho** na warszawskiej Pradze. To tutaj, pod wpływem inspiracji nowojorskim Soho, w miejscu starych zabudowań pofabrycznych powstała loftowa przestrzeń łącząca funkcje mieszkaniowe, kulturalne i biznesowe.

No 3 KOLEJĄ WARSZAWSKO-WIEDENSKĄ DO ŻYRARDOWA

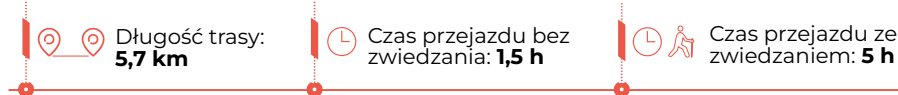
A może tak poznać industrialne Mazowsze koleją? To z pewnością najlepszy sposób na poznanie historycznej Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Jej oficjalne otwarcie, uznawane przez wielu za początek ery węgla i pary w Polsce, miało miejsce 14 czerwca 1845 r., kiedy to o godz. 15 pociąg składający się z 15 wagonów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



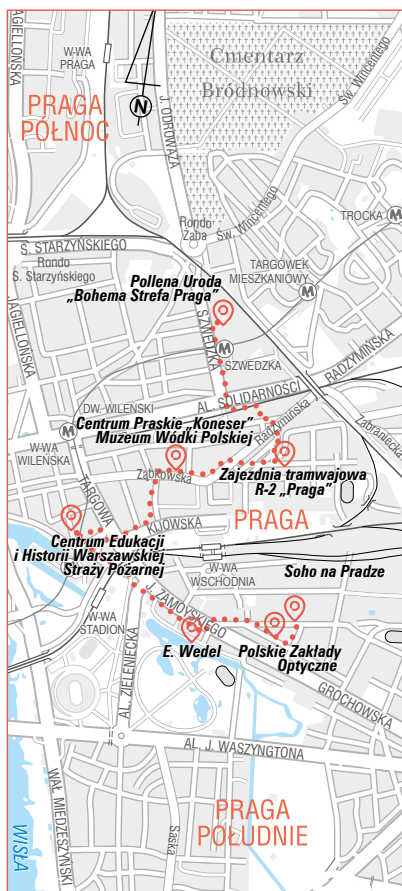
Wycieczkę najlepiej zacząć w **Stacji Muzeum** znajdującej się w towarowej części budynku dawnego dworca Warszawa Główna Osobowa. Tutaj poznamy historię Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Dalej ruszamy pociągiem Kolei Mazowieckich w relacji do Skierniewic. Z okien widać będzie różne obiekty związane z pierwszą linią kolejową na ziemiach ówczesnego Królestwa Polskiego i jednocześnie najdłuższą jedno-razowo budowaną linią kolejową w Europie. Pierwszym ważnym przystankiem jest **Pruszków**. Jeszcze z pociągu widać park logistyczny na terenie dawnych **Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego**. Dziś miejsce to nie jest już związane z koleją, ale warto tu przyjść do jednego w swoim rodzaju **Muzeum Dulag 121**. Powstało ono dla upamiętnienia 650 tysięcy Warszawiaków, którzy zostali wygnani do obozu przejściowego, utworzonego tutaj po przejściu ZNTK przez Niemców. W Pruszkowie znajduje się też **zabytkowy dworzec** i zaraz obok wysoka

na niemal 30 m zabytkowa wieża ciśnień. Warto więc sobie tutaj zrobić przerwę w podróży. Dalej na trasie mijamy **stację kolejową w Milanówku** i **zabytkowe dworce w Grodzisku Mazowieckim i Międzyborowie**, by zakończyć podróż pociągiem w **Żyrardowie**. Niemal wszystkie mijane po drodze dworce (oprócz stacji kolejowej w Milanówku i dworca w Międzyborowie) zostały wzniesione w okresie międzywojennym, w stylu dworcowym według projektu Romualda Millera. Pierwotne zabudowania zostały bowiem zniszczone podczas I wojny światowej. Trasa kończy się w **Żyrardowie**, który stanowi obowiązkowy punkt zwiedzania na industrialnej mapie Mazowsza. Unikalne w swoim charakterze zabudowania **dawnej osady fabrycznej** tworzą niezwykły klimat miasta. Koniecznie trzeba tu odwiedzić **dwa muzea: Lniarstwa im. Filipa de Girarda i Mazowsza Zachodniego**.

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



Proponowana trasa nie jest długa, idealnie nadaje się więc na spacer. Na prawobrzeżną stronę Warszawy najlepiej dostać się metrem. Industrialny charakter warszawskiej Pragi zaczynamy poznawać na Nowej Pradze, przy zabudowaniach legendarnej **Polleny-Uroda**. Dzisiaj to **BOHEMA – Strefa Praga**, zrewitalizowana przestrzeń do życia, pracy i spędzania czasu wolnego. Dalej idziemy ul. Szwedzką. Jesteśmy już na Starej Pradze. To tu, przy ul. Kawęczyńskiej, mieści się jedna z najstarszych i najciekawszych instytucji w Warszawie, jedyna po tej stronie Wisły **zajezdnia tramwajowa R-2 „Praga”**. Na co dzień nie można jej zwiedzać, dla chętnych otwiera swe podwoje podczas specjalnych okazji, np. Nocy Muzeów. Ale już sam kompleks zabytkowych budynków z siecią szyn od frontu robi niemałe wrażenie. Podobnie jak znajdujące się nieopodal **Centrum Praskie Koneser** – niesamowita przestrzeń powstała w oparciu o industrialnego ducha tego miejsca. Opuszczamy Konesera i ulicami Żąbkowską i Markowską docieramy do ul. Targowej, którą przecinamy, by zaraz dotrzeć do kontynuującego tradycję Muzeum Pożarnictwa **Centrum Edukacji i Historii Warszawskiej Straży Pożarnej**. Na co dzień organizowane są tutaj zajęcia dla grup szkolnych, indywidualne zwiedzanie możliwe jest np. podczas Urodzin Pragi. Idąc dalej ul. Zamoyskiego, trafiamy na monumentalne zabudowania **Fabryki Wedla**. To nie tylko funkcjonujący zakład produkcyjny, Pijalnia Czekolady, ale także Muzeum Fabryka Czekolady E. Wedel z całym mnóstwem interaktywnych atrakcji. Po drodze do praskiego **Soho** mijamy poddane w ostatnich latach rewitalizacji budynki **Polskich Zakładów Optycznych**. Docieramy do ostatniego punktu naszej wycieczki – centrum kulturalnego, rozrywkowego i biznesowego, powstałego pod wpływem inspiracji nowojorskim Soho w miejscu starych zabudowań fabrycznych. Warto przy okazji sprawdzić aktualne wystawy w Soho Art Space.



No 5 SZLAKIEM MAZOWIECKICH BROWARÓW I GORZELNI

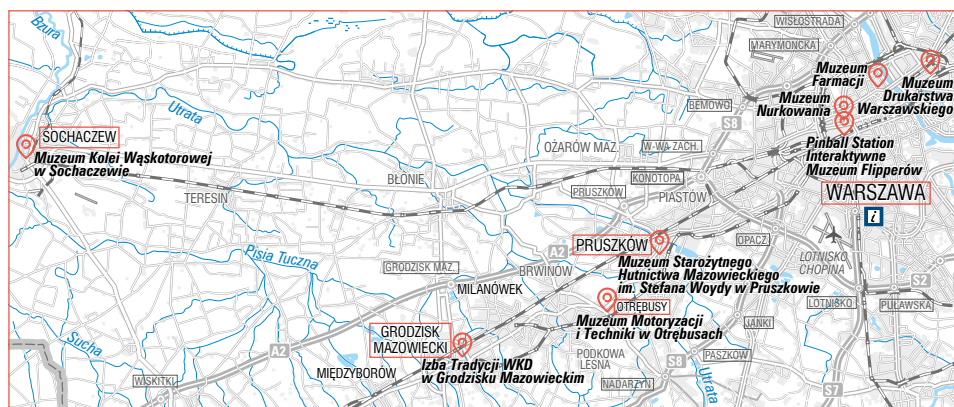
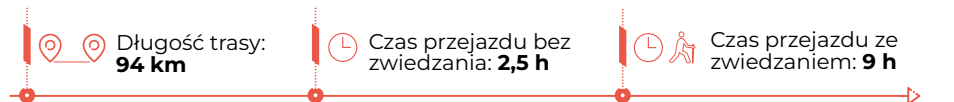
Warka, Kasztelan, Królewskie, Polmos – to tylko niektóre z marek, których historia związana jest z Mazowszem. Czyż nie byłoby ciekawie ruszyć ich szlakiem? Trasa Mazowieckich Browarów i Gorzelni stworzona została z myślą o miłośnikach bursztynowych – ale nie tylko – alkoholi. Polecana jest również dla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



Przygodę z mazowieckimi browarami zaczynaemy w **Sierpcu**. Choć funkcjonujący tu dziś pod marką Carlsberg browar powstał w latach 70. XX w., tradycje piwowarskie sięgają XVI wieku. Jednym z najstarszych na Mazowszu jest **Browar Ciechan** – kolejny na naszej liście. Po wcześniejszym umówieniu można go zwiedzać, a w cenie biletu jest degustacja piwa w pubie Ciechan działającym przy browarze. W Warszawie czekają na nas **Browary Warszawskie**. W zabytkowych budynkach produkowano niegdyś m.in. słynne piwo „Królewskie”. Dzisiaj natomiast to niezwykła przestrzeń handlowo-usługowa, w której nadal czuć ducha historii. Podobnie jak w praskim Koneserze, na terenie którego funkcjonuje jedyne w Polsce **Muzeum Polskiej Wódki**. Nowoczesna i interaktywna ekspozycja prezentuje ponad 600-letnią historię polskiej wódki, jej tradycję i miejsce we współczesnym

świecie. Mieści się w oryginalnym budynku rektyfikacji z 1897 roku. Na południowym Mazowszu działa z powodzeniem należąca do grupy Żywiec **browar w Warce**. Podobnie jak w przypadku sierpeckiego Kasztelana, choć tradycje piwowarskie sięgają tu kilku wieków wstecz, funkcjonujący dziś zakład mieści się w nowych, powstałych w latach 70. XX w. obiektach. Wycieczkę kończymy na wschodnich krańcach regionu. Tu czeka na nas **Podlaska Wytwórnia Wódek Polmos S.A.** w Siedlcach. Niestety jej zabudowania możemy zobaczyć jedynie z zewnątrz. Inaczej jest jednak w **gorzelni Chopin** w pobliskim Krzesku. Ten kameralny, klimatyczny obiekt otoczony sadami i polami można zwiedzać po wcześniejszym umówieniu. Zobaczymy tu, jak w procesie fermentacji, destylacji i rektyfikacji powstaje najlepszy na świecie spirytus.

Pociągi, samochody, flippery, nurkowanie i inne – ta trasa jest tak różnorodna, że zachwyci każdego, ale selekcja obiektów dokonana została z myślą o hobbystach. Na trasie znajdują się wyjątkowe w skali kraju miejsca wyspecjalizowane w bardzo konkretnych dziedzinach, w których spotkać można prawdziwych pasjonatów pragnących dzielić się z turystami swoją wiedzą, doświadczeniem i pasją. Jest to także świetna propozycja na rodzinną wycieczkę, sporo tu bowiem atrakcji dla najmłodszych. Trasa jest długa (ponad 90 km), ale częściowo przebiega w Warszawie. Poza stolicą polecana jest jako trasa samochodowa lub kolejowa, wszystkie miejscowości leżą bowiem na trasie Warszawskiej Kolei Dojazdowej WKD.



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

prasie drukarskiej w **Muzeum Drukarstwa Warszawskiego**. Opuszczamy Warszawę i ruszamy dalej w kierunku południowo-zachodnim. W Pruszkowie kierujemy się do **Muzeum Starożytnego Hutnictwa Mazowieckiego**. To wyjątkowe miejsce na industrialnej mapie Mazowsza, opowiada bowiem o czasach, gdy o przemyśle nie wiedzano jeszcze zbyt wiele. Dalej jedziemy do Otrębus, znanych przede wszystkim z **Muzeum Motoryzacji i Techniki**. Zrodzone z pasji i miłości do samochodów stanowi gratkę dla miłośników zabytkowych aut. Na trasie czekają na nas jeszcze dwa obiekty związane z koleją: **Izba Tradycji WKD** w Grodzisku Mazowieckim oraz **Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie**. Warto przyjechać tu w sezonie, kiedy kursuje pociąg turystyczny do Tułowic na skraju Puszczy Kampinoskiej.

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



Trasa rozpoczyna się na **dworcu PKP Pruszków**, który jest zabytkiem z czasów Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Po drugiej stronie torów widzimy monumentalną **kolejową wieżę ciśnień** wybudowaną przez Niemców w czasie II wojny światowej. Dalej jedziemy do **Fabryki Kredek St. Majewski**. Na drugą stronę autostrady przejeżdżamy we wsi Koszajec w kierunku górującego nad okolicą komina **pruszkowskiej elektrowni**, która nigdy nie została ukończona. Dalej ulicą Promyka jedziemy do dawnych **Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego**. Na skraju dawnych Warsztatów Kolejowych swoją siedzibę ma **Muzeum Duląg 121** upamiętniające setki tysięcy Warszawiaków wypędzonych przez Niemców z Warszawy po upadku powstania warszawskiego do utworzonego tu obozu przejściowego – miejsce ważne, warte zwiedzenia. Wracamy na drugą stronę torów. Tamże, we wnętrzach oficyny dworskiej Pałacu Potulickich, znajduje się **Muzeum Starożytnego Hutnictwa Mazowieckiego**. Warto tu zatrzymać się na dłuższej i zwiedzić placówkę, w której dzięki połączeniu nowych technologii

z klasycznymi rozwiązaniami ekspozycyjnymi możemy się przenieść do metalurgicznej osady z przełomu er. Wracamy do stacji PKP i dalej jedziemy do Milanówka. W **Milanówku** przy ulicy Warszawskiej przejeżdżamy na drugą stronę torów, by trafić do **Wytwórni Cukierków L. Pomorski i Syn**. To tutaj produkowane są słynne milanowskie krówki. W Milanówku warto jeszcze zobaczyć zabudowania **fabryki jedwabiu**, w której od 1924 r. produkuje się znane na całym świecie ręcznie malowane i drukowane jedwabne tkaniny.

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

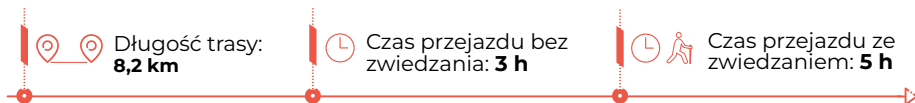
Ciekawa wycieczka śladami wzniesionej w okresie międzywojennym Radiostacji Transatlantycznej. Doskonała na spacer i rowery, świetna na rodzinną wędrowkę z historią w tle. Uruchomiona w 1923 r. radiostacja była na tamte czasy ogromną inwestycją. W pasie długości 4 km zbudowano 10 par stalowych kratownicowych słupów radiostacyjnych, z których każdy miał wysokość 126,5 metra! Podobnej wielkości radiostacja znajdująca się w szwedzkim Grimeton wpisana jest na listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. Niestety Transatlantyczna Radiotelegraficzna Centrala Nadawcza Babice nie przetrwała II wojny światowej. Zniszczona przez Niemców w 1945 r., do dzisiaj stanowi przedmiot zainteresowania pasjonatów. To właśnie miłośnicy tego typu zabytków założyli Stowarzyszenie Park Kulturowy Transatlantyczna Radiotelegraficzna Centrala Nadawcza.



Trasa rozpoczyna się na przystanku ZTM pod starym ratuszem w Starych Babicach. Prowadzi do nowego ratusza, przy którym znajduje się oryginalna metalowa płyta z wieży nr 10 **Radiostacji Transatlantycznej**, którą uratował od zapomnienia płk inż. Ireneusz Dobiech. Wędrując szlakiem dalej, docieramy do zabytkowego cmentarza wojennego z czasów II wojny światowej. Następnie podążamy krętą drogą przez Las Babicki do ulicy Decowskiego. Na północ od tej drogi w niewielkiej odległości znajduje się rezerwat Łosiowe Błota. Na granicy Warszawy szlak prowadzi w lewo, w prawo zaś można dojść za znakami szlaku dojściowego do masy odciągowej (odciągi utrzymujące maszt), mijając jednocześnie pierwszą z radiostacyjnych wartowni, tzw. **czuwalkę**. Główna trasa biegnie prosto przez Las Bemowski po drodze, która stanowi granicę Warszawy. To na niej stały maszty radiostacji. Pozostały po nich solidne, ogromne fundamenty, a przy

każdym z tych punktów postawiono informacyjne tablice. Na szlaku zobaczyć możemy również kolejne czuwalki. W okresie międzywojennym nie rośli tu ani jedno drzewo. Za torami kolejowymi po prawej stronie ulicy płk. Kazimierza Leskiego widzimy **Centrum Reagowania Epidemiologicznego Sił Zbrojnych RP**. To obiekt niedostępny, objęty zakazem fotografowania. Na zakręcie warto zobaczyć do lasu, znajdują się tam bowiem kolejne ruiny i pozostałości radiostacji oraz duża tablica informacyjna. Szlak dochodzi do ulicy Radiowej. Śmiałkowicie mogą dalej wędrować prosto zarastającą ścieżką, aby odkryć kolejne pozostałości masztów i jeszcze jedną czuwalkę. Trasa znakowana doprowadza do budynków przy ulicy Radiowej 26 i 27, w których mieszkali pracownicy radiostacji. Ciekawostka dla miłośników przyrody: po zachodniej stronie trasy znajdują się dwa rezerваты przyrody, przez które prowadzi szlak turystyczny.

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



Nasz spacer rozpoczynamy przy budynku zrewitalizowanej **wieży ciśnień**. W jej wnętrzu mieszczą się dziś biura, nie można więc jej zwiedzać. Warto natomiast zwrócić uwagę na murowane ogrodzenie i wjazd zdobiony bramą z kutymi skrzydłami zwieńczoną herbem Radomia. Kierujemy się ulicą Słowackiego na północ i skręcamy w lewo do Parku im. J. Ruzika. Za nim ulicą Graniczną docieramy do ulicy Mazowieckiego, przechodzimy przez tory i naszym oczom ukazuje się monumentalny gmach **radomskiego dworca**. Ulicą Traugutta docieramy do **zabytkowej elektrowni** mieszczącej dziś **Mazowieckie Centrum Sztuki Współczesnej „Elektrownia”**. Na pewno czekać będzie tu na nas ciekawa wystawa, a może uda się trafić na seans filmowy w klimatycznym kinie studyjnym. W „Elektrowni” atrakcji nie zabraknie, ale ruszamy dalej. Cofamy się kawałek do ulicy Piłsudskiego. To tu znajduje się kolejny neogotycki gmach – dawna siedziba **Kasy Przemysłowców Radomskich**, a dziś oddział jednego z banków. Warto wejść do środka, by zobaczyć

duży fragment oryginalnej posadzki i żeliwne schody z balustradą. Dosłownie kilkaset metrów dalej, na podwórku za bramą przy ulicy Żeromskiego, czeka na nas kolejny obiekt – perełka ukryta w sercu miasta, czyli **Drukarnia Trzebińskich**. Choć stoi opuszczona i nieco zaniedbana, nadal urzeka stylem i architekturą. Do przedostatniego punktu na trasie przy ulicy Limanowskiego mamy do przejścia niewiele ponad kilometr. To **Browar Saskich** wraz z pałacykiem i budynkiem administracyjnym. Obecnie uruchomiono tu Browary Radomskie. Przy różnych okazjach istnieje możliwość ich zwiedzania. Zwieńczeniem naszej wycieczki jest miejsce, z którego Radom zasłynął nie tylko w kraju, ale również poza jego granicami – dawne zabudowania **Fabryki Broni „Łucznik”**. Dzisiaj obszar znajdujący się pomiędzy ulicami Młodzianowską, 1905 Roku, Grzeczmarzowską oraz torami kolejowymi to nowoczesna dzielnica biznesowo-usługowa Strefa Łucznik.

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



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

Sochaczew i Traktem Królewskim podążamy w kierunku Żelazowej Woli, gdzie z powrotem wjeżdżamy na szlak VeloMazovia. Dalej, wraz z Kampinoskim Szlakiem Rowerowym, doprowadzi nas on do **Kanału Olszowieckiego**. To ważny element stworzonego w połowie XIX w. systemu melioracyjnego Puszczy Kampinoskiej, inwestycji niechlubnej na kartach historii tego terenu. Stąd mamy już blisko do parkingu w Granicy i znajdującego się tuż przy nim Skansenu Budownictwa Puszczkańskiego. Po opuszczeniu Granicy jedziemy w kierunku skrzyżowania, na którym Kampinoski Szlak Rowerowy i VeloMazovia ponownie się rozdzielają. Chętni mogą w tym miejscu pojechać w lewo i dotrzeć do głównego kanału Puszczy Kampinoskiej – **kanału Łasica w Górkach**. To dodatkowe 5,7 km w jedną stronę. Trasa kończy się w **Muzeum Ochotniczej Straży Pożarnej przy klasztorze-sanktuarium w Niepokalanowie**. Placówka mieści się w budynku remizy, OSP bowiem nadal aktywnie tu działa. Muzeum można zwiedzać po wcześniejszym umówieniu.

Źródła:

1. Paweł Ajdacki, Joanna Janicka, „Mińsk Mazowiecki i okolice. Przewodnik turystyczno-krajoznawczy”, PTTK Mińsk Mazowiecki 2008
2. Paweł Ajdacki, Jacek Kałuszko, Wojciech Sobociński, „Garwolin i okolice. Przewodnik turystyczny”, Studio Fotografii Przyrodniczej „Hajstra” 2004
3. Wojciech Borowski [red.], „Garwolin. Dzieje miasta i okolicy”, Książka i Wiedza 1980
4. Czesław Brodzic, „Marki koło Warszawy”, Scan Com 2002
5. Marek Tadeusz Ciosek, Katarzyna Piórek, Janusz Krechowski, „Interesujące gatunki roślin naczyniowych rezerwatu jodłowego Rudka Sanatoryjna”, Zakład Botaniki Akademii Podlaskiej w Siedlcach 2006
6. Izabella Galicka, Hanna Sygietyńska, Dariusz Kaczmarzyk [opr.], „Katalog zabytków sztuki w Polsce, t. X: województwo warszawskie, zeszyt 2: powiat garwoliński”, 1967
7. Lechosław Herz, „Bolimowski Park Krajobrazowy”, Rewasz 2011
8. Lechosław Herz, „Chojnowski Park Krajobrazowy”, Rewasz 2021
9. Lechosław Herz, „Puszcza Kampinoska”, Rewasz 2017
10. „Inwentaryzacja i waloryzacja obszarów przyrodniczo cennych na terenie powiatu wołomińskiego”, Państwowy Instytut Geologiczny 2006
11. „Katalog zabytków sztuki w Polsce”, t. 10, z. 27, Instytut Sztuki Polskiej Akademii Nauk 1969
12. Sławomir Kordaczuk, „Powiat garwoliński. Przewodnik subiektywny”, Mazowiecki Instytut Kultury 2016
13. Sławomir Kuligowski „Sanatorium Rudka w latach 1908–1950” [w:] „Rocznik Mińskomazowiecki”, z. 11, Towarzystwo Przyjaciół Mińska Mazowieckiego 2003/2004
14. Judyta Kurowska-Ciechańska, Ariel Ciechański, „Koleje”, Carta Blanca 2009
15. Jerzy Kwiatek, Teofil Lijewski, „Leksykon miast polskich”, Sport i Turystyka – Muza 1998
16. Piotr Libicki, „Dwory i pałace wiejskie na Mazowszu”, Rebis 2009
17. Wojciech Markert, „Powiat pruszkowski. Przewodnik subiektywny”, Mazowieckie Centrum Kultury i Sztuki 2006
18. Zbigniew Paczorek, „Marki – dzieje, tradycja, kultura”, Urząd Miasta Marki 2004
19. Karol Piasecki, „Radomskie szlaki piesze”, PTTK „Kraj” 1990
20. Monika Pszczółkowska, „Żyrardów” [w:] „Kanon krajoznawczy województwa mazowieckiego”, Mazowieckie Forum Oddziałów PTTK / Samorząd Województwa Mazowieckiego 2018
21. Tomasz Zbigniew Staniszewski, „Elektrownia miejska w Radomiu 1901–1956”, Mazowieckie Centrum Sztuki Współczesnej, „Elektrownia” 2017
22. Stanisław Misztal, „Atlas Warszawy. Przekształcenia struktury przemysłu Warszawy”, z. 6, 1998
23. Janusz Kaliński, Zbigniew Landau, „Gospodarka Polski w XX wieku”, 2003
24. odtur.pl/atrakcje/zyrardow-xix-wieczna-osada-fabryczna-w-zyrardowie-712.html
25. wiezecisnien.eu/mazowieckie/zyrardow_pkp/
26. marki.pl
27. mzm-minskmaz.pl/zaklad-zegarmistrzowski-rodziny-dabrowskich/
28. retropedia.radom.pl/budynek-kasy-pozyczkowej-przemyslowcow-radomskich/
29. zabytek.pl
30. muzeum-motoryzacji.com.pl
31. pl.wikipedia.org/wiki/Otrębusy
32. mrozy.pl/tramwajkonny/
33. mcswelektrownia.pl/index.php/historia-elektrowni.html
34. mshm.pl/o-muzeum/mazowieckie-centrum-metalurgiczne/
35. chlewiska.mtip.pl/

Poznaj inne szlaki:



Szlak Książąt
Mazowieckich



Szlak
Chopinowski



Szlak Bitwy
Warszawskiej 1920



Mazowsze
na Filmowo



Fundusze Europejskie
dla Mazowsza



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



Mazowsze.
serce Polski

Publikacja realizowana w ramach projektu pn. „Rozwój oferty szlaków turystycznych Mazowsza”
współfinansowanego z Funduszy Europejskich dla Mazowsza 2021-2027

Zdjęcia:

Global-Lab Sp. z o.o.; archiwa administratorów obiektów;

Zdjęcie Warszawskich Filtrów, fot. M. Smółka, przekazane przez MPWiK;

Zdjęcie Narodowego Centrum Badań Jądrowych przekazane przez NCBJ;

Zdjęcie Rafinerii w Płocku przekazane przez PKN ORLEN S.A.,

Zdjęcie Apteki pod Białym Orłem przekazane przez Muzeum Historii Radomia

Zdjęcie Krajowe Składowisko Odpadów Promieniotwórczych przekazane przez Zakład Unieszkodliwiania Odpadów Promieniotwórczych

Zdjęcie Brofaktura Siedlce przekazane przez PHU Topaz Sp. z o.o.

Zdjęcia tramwaju z koniem przekazane przez GOSiR Mrozy,

Zdjęcia komina Elektrociepłowni Pruszków II przekazane przez Wirtualne Muzeum Ożarów Mazowiecki,

Zdjęcie przystanku drezyn przekazane przez Pałac w Małej Wsi

Zdjęcie neonów przekazane przez Muzeum Neonów,

Archiwum Euro Pilot 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.



zabytek wpisany do rejestru zabytków (Narodowy Instytut Dziedzictwa, nid.pl/zasoby). W przypadku opisu instytucji (np. muzeum) informacja o zabytku dotyczy siedziby instytucji.

Objaśnienia znaków



lokalizacja obiektu



obiekt dostępny do zwiedzania / korzystania



dostępne do zwiedzania po umówieniu się / przy specjalnych okazjach



do obejrzenia z zewnątrz



zachowały się drobne fragmenty



dotatkowe atrakcje dla dzieci



długość trasy



czas przejścia / przejazdu bez zwiedzania



czas przejścia / przejazdu ze zwiedzaniem