

Fabryka Rudzkiego w Nowomińsku, pocztówka, 1912 r.



nakład Firmy K. Skrodziej, S.R.V., ok. 1912 r., pocztówka ze zb. Janusza Kuligowskiego

MARIA EKIEL-JEŻEWSKA, JAN BILISZCZUK I PIOTR JEŻEWSKI

# TOWARZYSTWO K. RUDZKI I S-KA

OD POCZĄTKU XX WIEKU W MIŃSKU MAZOWIECKIM PROSPEROWAŁA FABRYKA TOWARZYSTWA K. RUDZKI I S-KA. FIRMA WSŁAWIŁA SIĘ WZNIESIENIEM WIELKICH MOSTÓW W AZJI I EUROPIE, OD AMURU AŻ PO WISŁĘ.

W latach najintensywniejszego rozwoju, tj. w 1912-1914 r., warszawskie Towarzystwo Akcyjne Fabryki Machin i Odlewów „K. Rudzki i S-ka” zatrudniało ponad 9 tys. ludzi; po ok. 1000 w każdej z fabryk w Warszawie i Mińsku Mazowieckim oraz ok. 7 tysięcy na robotach montażowych. W ciągu ostatnich 20 lat, do I wojny światowej, Towarzystwo wybudowało na 37 liniach kolejowych w Królestwie Polskim i Rosji 24 km mostów kolejowych, 5 km mostów drogowych, 600 stacji wodociągowych i ułożyło 2 tysiące km rur wodociągowych. Zbudowało kilkaset mostów w kraju i w Rosji, w tym trzydzieści wielkich, o długości od 200 metrów aż do 2 kilometrów i 598 metrów (tyle liczył most przez rzekę Amur w Chabarowsku – najdłuższy most w Europie i Azji), ok. 100 mostów średnich o długości od 75 m do 200 m, oraz kilkaset mniejszych. Ze względu na swoją wielkość, ilość i gatunek swoich wyrobów wytwórnia w Mińsku Mazowieckim zajmowała pierwsze miejsce w dawnym państwie rosyjskim i także miejsce zajmowała w Rzeczypospolitej Polskiej. Rozwój i sukcesy założonego przez Konstantego Rudzkiego przedsiębiorstwa trwały przez kolejne pół wieku

po jego śmierci w 1899 r. i rozstały firmę noszącą wciąż jego imię. Wyprodukowane i wzniesione przez przedsiębiorstwo Rudzkiego konstrukcje metalowe można do dziś odnaleźć w wielu zakątkach w kraju i na świecie.

## Konstanty Rudzki i jego przedsiębiorstwo w Warszawie

W 1858 roku Konstanty Rudzki i jego wspólnicy, przemysłowcy hrabia Andrzej Artur Zamoyski, Jakub Baird i Samuel Mühlrad, uruchomili odlewnię o nazwie Gießernia Rudzkiego i Spółki przy Zakładach Towarzystwa Żeluzgi Parowej w Warszawie. Wspólnicy wnieśli kapitał, a Rudzki zarządzał produkcją. Zakład ten zajmował niewielką część terenu między ulicami Rozbrat a Czerniakowską w Warszawie. W 1871 r. firma zatrudniała na stałe 38 robotników. Tak rozpoczynała się wielka kariera Rudzkiego i jego firmy, która w okresie 50 lat przekształciła się w wielkie przedsiębiorstwo przemysłowe, wyspecjalizowane w produkcji i kompleksowym montażu mostów w Rosji i Królestwie Polskim, o obszarze działania obejmującym olbrzymie tereny Cesarstwa Rosyjskiego.



foto ze zb. Muzeum Warszawy

Konstanty Rudzki, 1820-1899

Na przełomie lat 60. i 70. XIX w. w warszawskiej Gießerni Rudzkiego uruchomiono warsztaty mechaniczne i rozpoczęto dodatkowo produkcję maszyn (głównie rolniczych). Konstanty Rudzki w 1873 r. nabył przedsiębiorstwo na wyłączną własność i zmienił nazwę na: Fabryka Machin i Odlewów Żelaznych. W 1878 r., w trosce o rozwój fabryki potrzebującej funduszy na inwestycje, zawiązał nową spółkę, która od 1893 r. stała się spółką akcyjną o nazwie Towarzystwo Akcyjne Fabryki Machin i Odlewów „K. Rudzki i S-ka”.

## Książka i autorzy

W niniejszym artykule przedstawiono niewielką część materiału zaprezentowanego w książce pt. „O Fabryce Rudzkiego w Mińsku Mazowieckim i wytwarzanych przez nią mostach”, której autorami są Maria Ekiel-Jeżewska, Jan Biliszczuk, Piotr Jeżewski i Józef Sylwestrowicz. Publikacja została wydana przez Muzeum Ziemi Mińskiej w Mińsku Mazowieckim w 2023 r.

Prof. dr hab. inż. Jan Biliszczuk jest specjalistą w zakresie budowy mostów, pracuje na Politechnice Wrocławskiej, jest współwłaścicielem Zespołu Badawczo-Projektowego „Mosty-Wrocław”. Prof. dr hab. Maria Ekiel-Jeżewska i Piotr Jeżewski są autorami wystawy stałej pt. „Jak żyli nauczyciele w II Rzeczypospolitej?” w Muzeum Ziemi Mińskiej w Mińsku Mazowieckim.

kim. Józef Sylwestrowicz (1893-1980), pedagog i społecznik, odznaczony tytułem „Zasłużony dla Miasta Mińsk Mazowiecki”,

Rozdział 1. opowiada o Konstantym Rudzkim i historii Towarzystwa Akcyjnego Fabryki Machin i Odlewów „K. Rudzki i S-ka” w Warszawie. Rozdział 2. zawiera dysertację poświęconą wpływowi Fabryki Rudzkiego na życie Mińska Mazowieckiego, napisaną w 1948 r. przez Józefa Sylwestrowicza, uzupełnioną współcześnie o informacje w ramkach, przypisy oraz zdjęcia. Rozdziały 3-5 prezentują wybitne mosty i konstrukcje stalowe Towarzystwa K. Rudzki i S-ka, wyprodukowane w okresie zaborów i II RP (w XIX w. w Warszawie, a w XX w. w Mińsku Mazowieckim), oraz proces ich budowy przez ekipy Towarzystwa K. Rudzki i S-ka.



Książka „O Fabryce Rudzkiego w Mińsku Mazowieckim i wytwarzanych przez nią mostach” ma 167 stron, 132 ilustracje oraz 234 przypisy do materiałów źródłowych

ISBN 978-83-964025-2-3.

mała dla produkcji przeseł mostowych w potrzebnych ilościach, a możliwości dokupienia obok innych posiadłości wyczerpały się. Poza tym transport konny wytwarzanych produktów połączony z transportem rzeczonym położoną w pobliżu Wisłą lub z transportem odległą linią kolejową były nieefektywne i nieodpowiednie do potrzeb. Znalaziono więc nową lokalizację w Mińsku Mazowieckim. Kluczowe znaczenie strategiczne miało to, że wybrany w 1898 r. teren znajdował się tuż przy linii kolejowej o tym samym rozstawie torów co w Rosji. Nowa fabryka w Mińsku Mazowieckim miała służyć zwiększeniu produkcji konstrukcji mostowych i ekspansji na rozległy rynek rosyjski.

## Powstanie i rozwój fabryki w Mińsku Mazowieckim

Prace przygotowawcze do budowy nowej, drugiej fabryki, rozpoczęto już w 1898 r. Wykopano studnię, zbudowano szopę do składania materiałów, przekopano rowy osuszające. 21 lutego 1899 r. Towarzystwo K. Rudzki i S-ka zakupiło od Seweryna Dorii Dernałowicza za 31 600 rubli działkę gruntu o powierzchni 17 ha 5738 m<sup>2</sup>, wydzieloną z dóbr „Mińsk” i „Kolonii Mińsk” w Nowomińsku. Autorem nowoczesnego projektu fabryki mostowej w Mińsku Mazowieckim był Władysław Łatkiewicz (1851-1926), inżynier naczelny fabryki To-

warzystwa K. Rudzki i S-ka, który pracował w firmie w Warszawie w latach 1881-1926. Fabrykę uroczyście otwarto i poświęcono 30 maja 1901 r.

Fabryka Rudzkiego odegrała ważną rolę w historii Mińska Mazowieckiego. Niewielkie miasto otoczone obszarami rolniczymi, skupione na rzemiośle i handlu, na przełomie XIX i XX wieku nagle stało się ośrodkiem nowoczesnego przemysłu metalowego, ściśle związanym z Warszawą. Miało to istotny wpływ na rozwój Mińska Mazowieckiego i życie jego mieszkańców. Fabryka Rudzkiego przed I wojną światową zatrudniała ok. 500-1000 pracowników, co stanowiło znaczący procent populacji miasta. Na początku XX w. w Mińsku nie było ani miejskich wodociągów, ani elektrowni. Natomiast fabryka przez cały czas funkcjonowania, od momentu jej powstania, posiadała rozbudowany system wodociągowy oraz stację elektryczną i kotłownię, niezbędne do zasilania maszyn parowych i elektrycznych.

Pocztówka pokazuje zabudowania przy wejściu do fabryki. Po prawej stronie: z tyłu widoczna jest wieża ciśnieniowa, a na lewo od niej – fragment budynku ambulatorium i mieszkań, przed nimi jadalnia i straż pożarna; w środku zdjęcia budynek biurowo-mieszkalny (zwany kantorem); po lewej mały fragment produkcyjnych hal mostowych. Tadeusz Chrościelewski (syn inżyniera Aureliusza Chrościelewskiego), który w międzywojniu mieszkał na terenie





fol. ze zb. Wojciecha Chrościelewskiego

**Inżynier Aureliusz Chrościelewski, 1875-1950**

Fabryki Rudzkiego, tak opisał ambulatorium, kantor i ich otoczenie: „Domy postawione na terenach fabryki były zbudowane w stylu wytwornego budownictwa przyfabrycznego schyłku XIX wieku, licowane na przemian pąsową i jajeczną cegłą ceramiczną z łukowymi naczółkami nad każdym oknem oraz z żeliwnymi balkonami z motywami roślinnymi w stylu secesji. Budowniczości zamówili je w słynnych zakładach dekoracyjnych braci Łopieńskich. Między budynkami i raczej na zewnątrz fabryki właściwej mienił się kolorami tęczy przepiękny ogród, zaprojektowany przez największego wówczas w tej części Europy artystę-ogrodnika Piotra Hosera”.

W 1905 r. praca w Fabryce Rudzkiego trwała od godz. 8 rano do 6 wieczorem z godziną przerwą na obiad. W latach 1904-1910 z powodu ograniczenia zamówień mostowych zdarzały się redukcje zatrudnienia i zmniejszanie czasu pracy do 3 dni w tygodniu. W latach 1910-1915 nastąpiło ożywienie produkcyjne.

Dyrektorem administracyjnym Fabryki od jej wybudowania do 1912 r. był Stanisław Michałowski. W Fabryce Rudzkiego pracowali od jej powstania aż do emerytury inżynierowie Aureliusz Chrościelewski, Włodzimierz Doliński i Henryk Jasiński, współtwórcy osiągnięć technologicznych, zasłużeni dla rozwoju kultury i oświaty w Mińsku Mazowieckim. Aureliusz Chrościelewski był projektantem mostów i innych konstrukcji stalowych, przez wiele lat kierownikiem Biura Technicznego Fabryki, autorem specjalistycznych publikacji. Włodzimierz Doliński był dyrektorem zarządzającym produkcją.

Pracownicy Fabryki Rudzkiego mogli bezpłatnie korzystać z pomocy lekarza fabrycznego Jana Huberta, felczera, z łaźni, jadalni, kasy oszczędnościowej, biblioteki, ich dzieci mogły uczęścić w szkole fabrycznej. Powstała fabryczna straż ogniowa. Zorganizowane zostało „Koło Samokształcenia”, które prowadziło bezpłatne kursy naukowe



fol. Henryk Roddębski, POLONAPL

**Warszawa, Most Poniatowskiego, przed 1939 r.**

dla pracowników Fabryki. Przykładowo, w 1907 r. zajęcia trwały w godzinach 7-10 wieczorem codziennie od wtorku do soboty, w zakresie higieny, fizyki, języka polskiego, kreślarstwa i arytmetyki. W niedziele często wygłaszali wykłady przyjeżdżający z Warszawy prelegenci (m.in. pisarz Władysław Reymont i późniejszy prezydent Stanisław Wojciechowski). Powstał teatr amatorski, chór, a także orkiestra fabrycznej straży pożarnej. Z inicjatywy inż. Aureliusza Chrościelewskiego w 1916 r. założona została Czeroklasowa Realna Szkoła Męska – pierwsza w Mińsku Mazowieckim szkoła średnia dla chłopców (obecnie Liceum Ogólnokształcące im. Polskiej Macierzy Szkolnej) w ofiarowanych przez Filipa Rodkiewicza dwóch piętrowych drewnianych budynkach. Jej dyrektorem został Ignacy Rowicki, inżynier z Fabryki Rudzkiego.

### Mosty zbudowane do I wojny światowej

Towarzystwo K. Rudzki i S-ka na początku lat 90. XIX w. wybudowało mosty dla linii humańskiej Kolei Południowo-Zachodnich. Nabrane doświadczenie pozwoliło później na znacznie ambitniejsze zadanie: wzniesienie wielu mostów kratownicowych na kluczowych odcinkach Kolei Transsyberyjskiej. Elementy przęsła wytworzone w fabrykach w Warszawie (w XIX w.) i Mińsku Mazowieckim (w XX w.) były transportowane na odległość, która w linii prostej wynosiła prawie 10 000 km. W praktyce było znacznie dalej, ponad 20 000 km. Elementy przęsła przewożono najpierw koleją do Odessy, potem statkami przez Bosfor, Kanał Sueski, Ocean Indyjski aż na Pacyfik, do Władywostoku (a dalej pociągiem na plac budowy) lub do Nikołajewska przy ujściu Amuru (a potem barkami w górę rzeki).

Towarzystwo K. Rudzki i S-ka w latach 1895-97 zbudowało mosty na Kolei Ussuryskiej, na rzekach: Iman, zwanej dziś

Wielką Ussurką (o długości 256 m), Bikin (171 m) i Chor (341 m). W l. 1895-1901 wzniosło mosty na odcinku zabajkalskim na rzekach Ingoda (341 m) i Nercza (320 m), a w l. 1907-16 na odcinku amurskim na rzekach Zeja (898 m) i Bureja (512 m). Najważniejszym osiągnięciem było zbudowanie w l. 1913-16 mostu przez rzekę Amur w Chabarowsku – najdłuższego w tym czasie mostu w Europie i Azji (2598 m).

Warto również wymienić inne zbudowane przez Towarzystwo K. Rudzki i S-ka mosty poza granicami Królestwa Polskiego: w 1899 r. kolejowy most przez Niemen pod Olitą (256 m), most na rzece Syr-daria (341 m), mosty na linii kolejowej Orenburg-Taszkient (w l. 1902-1904 na rzece Arys, 192 m), most w ciągu kolei Petersbursko-Wołodzkiej (w 1904 r. przez rzekę Wołchow, 363 m), w 1905 r. most drogowy przez Odnogę Rusanowską Dniepru w Kijowie, w 1911 r. Most Piotra Wielkiego (Wielki Most Ochcieński) przez Nowę w Petersburgu (335 m) oraz w 1912-14 r. drugi most kolejowy przez Dźwinę w Rydze (1275 m).

Towarzystwo K. Rudzki i S-ka zbudowało też wiele mostów na terenach polskich. Przed I wojną światową m.in.: w 1897 r. kolejowy most przez Bug pod Wyszkowem (448 m), w 1904 r. kolejowy most przez Bug we Fronołowie (294 m), w 1907 r. Most Zwierzyniecki przez Wilię w Wilnie (90 m), w 1908 r. drugi most kolejowy przez Wisłę pod Cytadelą w Warszawie (478 m), w 1911 r. most pod Nowym Dworem Mazowieckim dla Twierdzy Modlin (576 m, odbudowany także przez Towarzystwo K. Rudzki i S-ka w 1934 r. jako most im. Józefa Piłsudskiego), w 1914 r. most im. Ks. Józefa Poniatowskiego w Warszawie (1207 m razem z wiaduktem).

Wycofując się z Królestwa Polskiego, Rosjanie ewakuowali przemysł. Na początku sierpnia 1915 r. z obu fabryk Rudzkiego, w Warszawie i Nowomińsku, wyjechało do Jekaterynosławia (obecnie miasto Dniepr) ok. 400 pracowników z rodzinami, a pozostających pracowników zwolniono. Wywiezione z Nowomińska maszyny stanowiły 58% wartości wszystkich maszyn fabryki w Nowomińsku w 1913/14 r. W Jekaterynosławiu firma Rudzki i S-ka nabyła place fabryczne o powierzchni 6 ha 6549 m<sup>2</sup> i wybudowała fabrykę, wykorzystując elementy znajdującej się tam wcześniej zniszczonej cementowni. Przyjęto do pracy ponad drugie tyle robotników i uruchomiono produkcję, głównie amunicji (pociski wytwarzano także w Nowomińsku w l. 1905-1915).

W Królestwie Polskim pod okupacją niemiecką zostały ponownie uruchomione fabryki Rudzkiego w Warszawie i Mińsku Mazowieckim. Podczas I wojny światowej wiele mostów uległo uszkodzeniu. Towarzystwo K. Rudzki i S-ka podczas wojny i po wojnie zajmowało się ich odbudową.

### Mosty i konstrukcje budowlane w II RP

W niepodległym państwie polskim Towarzystwo K. Rudzki i S-ka znalazło się w niekorzystnej sytuacji nie tylko ze względu na ogromne straty materialne, ale także z powodu utraty rynku rosyjskiego. Firma wznowiła i rozwinęła działalność, szybko dostosowując się do nowej sytuacji. Przedsiębiorstwo Rudzkiego w okresie międzywojennym wstąpiło się budo-



fol. Jan Biliszczuk

**Pierwszy na świecie spawany most drogowy na Studwi w Maurzycach – stan współczesny**

wą i odbudową najważniejszych mostów oraz wzniesieniem wielkich budowlanych konstrukcji stalowych na terenie Polski. Wytwarzano je w Mińsku Mazowieckim, montażem zajmowały się ekipy budowlane Rudzkiego. Firma Rudzkiego była obecna na niemal wszystkich ważnych budowach II Rzeczypospolitej.

Towarzystwo K. Rudzki i S-ka zbudowało kluczowe polskie mosty: w 1923 r. kolejowy most przez San pod Rozwadowem (pod Stalową Wolą, 294 m), w 1928 r. kolejowy most przez Wisłę w Zalesiu Gorzyckim pod Sandomierzem (476 m), w 1929 r. kolejowy most przez Wisłę pod Dęblinem (448 m) oraz pierwszy na świecie drogowy most spawany na Studwi w Maurzycach pod Łowiczem (27 m), w 1933 r. kolejowy Most Średnicowy przez Wisłę w Warszawie (568 m), w 1934 r. most im. Prezydenta Ignacego Mościckiego przez Wisłę w Puławach (436 m) oraz most im. Marszałka Józefa Piłsudskiego przez Wisłę w Toruniu (898 m), w 1937 r. most im. Marszałka Edwarda Śmigłego-Rydza przez Wisłę we Włocławku (620 m), w 1938 r. drogowo-kolejowy most Legionów Piłsudskiego przez Wisłę w Płocku (648,4 m), a także 11 mostów w Jugosławii.

W latach 20. Towarzystwo K. Rudzki i S-ka wykonało 10 wież stalowych, o wysokości 126,5 m każda, w okolicach Babc pod Warszawą dla stacji nadawczej Transatlantycznej Centrali Radiotelegraficznej (1922-1923 r.), konstrukcje dachowe Warsztatów Kolejowych w Pruszkowie (1923 r.), dźwigi portowe dla Westerplatte (1926 r.). Fabryka w Mińsku Mazowieckim produkowała suwnice, żurawie portowe, urządzenia dźwigowe i kolejowe. Zakłady Rudzkiego w Warszawie produkowały turbiny wodne oraz, przez krótki okres, samochód osobowy Stetysz. W 1926/1927 r. przedsiębiorstwo zmieniło nazwę na Towarzystwo Przemysłu Metalowego K. Rudzki i S-ka spółka akcyjna.

Spektakularnym sukcesem Towarzystwa K. Rudzki i S-ka było wzniesienie w latach 1931-1933 stalowego szkieletu dla

najwyższego w Polsce, a zarazem jednego z trzech najwyższych w Europie, 16-piętrowego, 19-kondygnacyjnego, 66-metrowego budynku Towarzystwa Ubezpieczeń „Prudential” w Warszawie na placu Napoleona (obecnie pl. Powstańców Warszawy). W 1937 r. Towarzystwa K. Rudzki i S-ka na jego dachu zamontowało 16-metrowy maszt z anteną telewizyjną. Nadano pierwszy w Polsce program telewizyjny. Konstrukcja wieżowca wytrzymała bombardowanie niemieckie podczas Powstania Warszawskiego, stając się symbolem oporu. Obecnie w budynku znajduje się Hotel Warszawa. Inne większe konstrukcje żelazne Rudzkiego z lat 30. to m.in. dworzec pocztowy w Warszawie (1936 r.) i hala Dworca Głównego w Warszawie (1938 r.).

### Kryzys gospodarczy i II wojna światowa

W 1934 r. Fabryka Rudzkiego stała się jedyną fabryką Towarzystwa K. Rudzki i S-ka. Z powodu światowego wielkiego kryzysu gospodarczego w 1934 r. zamknięta została bowiem fabryka warszawska. Działy rozjazdów kolejowych i urządzeń transportowych przeniesiono do Mińska Mazowieckiego. W l. 1936-38 warszawskie place fabryczne rozparcelowano i sprzedano, a zarząd przedsiębiorstwa przeniesiono na ul. Wiejską 3 w Warszawie. Pod koniec lat 30. firma znów rozkwitła, a nawet wzbogaciła zakres działalności.

Podczas II wojny światowej Towarzystwo K. Rudzki i S-ka (od 1943 r. pod zarządem niemieckim jako Krupp-Stahlbau) kontynuowało działalność, m.in. przy odbudowie zburzonych mostów. Niemcy tuż przed opuszczeniem Mińska Mazowieckiego wysadzili w powietrze Fabrykę Rudzkiego. Kamienica przy ul. Wiejskiej 3 w Warszawie, mieszcząca biuro Towarzystwa K. Rudzki i S-ka, uległa zniszczeniu.

W 1948 r. Towarzystwo Przemysłu Metalowego „K. Rudzki i S-ka” sp. akc. zostało zlikwidowane. Zespoły montażowe zatrudnione w warszawskiej centrali znalazły pracę w różnych przedsiębiorstwach państwowych: Mostostal Warszawa, Płockie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych i Kieleckie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych. Fabryka w Mińsku Mazowieckim została odbudowana i upaństwowiona. Zmieniono nazwę na: Fabryka Urządzeń Dźwigowych – skupiono się na produkcji suwnic i żurawi. Obecnie firma jest spółką akcyjną. Szczyci się przede wszystkim projektowaniem i produkcją nowoczesnych suwnic.

M. Ekiel-Jeżewska,  
J. Biliszczuk,  
P. Jeżewski