

Bożena Wierzbicka

Prawdziwe sprawy

Ochrona Zabytków 55/3/4, 428-429

2002

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

przynależą do XIX, dwanaście zaś do pierwszych dziesięcioleci XX w., z przewagą dokonań z czasu przełomu obu tych stuleci.

Autorzy nie zapomnieli też o tym, co było istotne i cenne dla dziejów Warszawy, a co jest już tylko historią; stąd np. krótkie przypomnienie nieistniejącego wiaduktu Feliksa Pancera, a przy tej okazji – zwrócenie uwagi na zły stan tablicy upamiętniającej rolę owego Nowego Zjazdu dla komunikacji i urbanistyki miasta, który Niemcy wysadzili w powietrze w 1944 roku.

Pośród twórców, których prace zostały w albumie przypomniane,

należy wymienić Tylmana z Gameren, Dominika Merliniego, Szymona Bogumiła Zuga, Antoniego Corazziego, Chrystiana Piotra Aignera, Jana Jakuba Gaję, Henryka Marconiego, Stefana Szyllera i Juliusza Dzierżanowskiego. O różnorodnej działalności projektowej tego ostatniego mówią takie budowle jak hala targowa na Koszykach, czy dawne kasyno w Podkowie Leśnej.

Przedstawiony album nie jest pozbawiony wad. Wydawca – zapewne z powodu braku odpowiedniego doświadczenia – nie zadbał wystarczająco ani o prace redakcyjne, ani o korektę tekstu.

Jednakże samo włączenie się firmy LEGO w akcję ratowania stołecznych zabytków jest cenną inicjatywą, a wydanie bogato ilustrowanej książki dobrym pomysłem. Uwagi negatywne należy więc potraktować jako wskazówki przy realizacji następnej edycji. Publikacje takie – starannie przygotowane – mogą być cenym wsparciem w procesie edukacji historycznej młodego pokolenia.

Bożena Wierzbicka

historyk sztuki

*Krajowy Ośrodek Badań
i Dokumentacji Zabytków*

PRAWDZIWE SPRAWY

Jerzy Domżański, *Wiek XX w Ursusie*. Format 23,5 x 22 cm, ss. 160 + 4 nlb., il. barwne i cz.-b., zał. plan Gminy Warszawa-Ursus, Wydawnictwo „Ezdorat”, Warszawa b.r. w.

Dzieje tego terenu w XX stuleciu związane są z historią powstania i rozwoju Zakładów Przemysłu Ciągnikowego „Ursus”. Zaczęła się ona od Towarzystwa Udziałowego przy ulicy Siennej w Warszawie, które zawiązali w 1893 r. inżynierowie Emil Schoenfeld, Kazimierz Matecki i Ludwik Rossman w celu wytwarzania armatur.

W 1902 r. w fabryce tej wyprodukowano silnik spalinowy. Już jako Fabryka Armatur i Motorów przeniosła się ona na ulicę Skierniewicką, a od 1920 r. przekształciła w spółkę akcyjną o nazwie Fabryka Zakładów Mechanicznych „Ursus”, która w 1922 r. wyprodukowała pierwszy ciągnik dwucylindrowy.

Dwa lata później zaczęto wznosić budynki dla filii na gruntach wsi Szamoty, na południowy zachód od Warszawy.

Co spowodowało, że wybrano właśnie tę lokalizację? Położenie między dwiema liniami kolejowymi, a w zasięgu ich



1. Pierwszy samochód wyprodukowany w ZM „Ursus” S. A. defiluje przed prezydentem II Rzeczypospolitej Ignacym Mościckim

obu: kolei warszawsko-wiedeńskiej i kaliskiej.

Powstały zakłady, powstała stacja kolejowa – wieś Czechowice przekształciła się w osiedle przemysłowe. W 1952 r. osiedle

Czechowice-Ursus otrzymało prawa miejskie.

W obręb nowo utworzonego miasta włączono też Skorosze (osadę, która ma niezłe udokumentowaną historię od XV po XX w.)



2. Relikt wiejskiego Ursusa – dom Karola Walla z 1927 r. przy ulicy Drzymały róg ulicy Sosnkowskiego

i Gołębki. W 1954 r. zmieniono nazwę miasta na Ursus. W 1977 r. włączono je w obręb Warszawy; dziś jest jej dzielnicą.

Historia budowy, rozwoju, dzieje międzywojenne, czas drugiej wojny światowej i okres powojenny ursuskich zakładów jest tłem stale obecnym w tej książce. Jednakże jej autora interesują przede wszystkim losy ludzkie – ich meandry, różnorodność; co nie przeszkadza, że na tym tle pojawia się dawny Ursus, w tym jego okres przedurbanizacyjny, jego życie codzienne, powiązania gospodarcze z Warszawą, jego dawna zabudowa już nieistniejąca i jeszcze zachowana, dzieje brukowania ulic i ich nazewnictwa, informacje o lokalnych fabryczkach,

o planach rozwoju, o osiedlu-ogrodzie Gołębki. Autor przypomina znanych i zapoznanych lokalnych artystów. Píše też o dawnych katastrofach lotniczych – związanych z nieodległym lotniskiem Okęcie i o pomniku upamiętniającym jedną z nich.

Fakty z dziejów tak zwanego budylnictwa w okolicach Ursusa przypominają nam jeden ze sposobów, w jaki współpracowaliśmy z Europą przed 1989 r., a powiązania z Kercelakiem i targiem na siano na ulicy Młynarskiej o kooperacji z przedwojenną Warszawą.

Pytanie: czy to jest historia przez małe „h”, czy też historia tej właśnie małej ojczyzny, podana nam tak jak trzeba – z przeko-

naniem, że zasługuje na pochylenie się nad nią?

Tekstom towarzyszy ciekawie dobrany materiał ilustracyjny obejmujący 210 pozycji, z czego 27 fotografii przedstawia stare budowle Ursusa, 9 kapliczki i cmentarne nagrobki, 5 stanowią plany i mapy, w tym jedną lotniczą. Nie brakuje również portretów, fotografii dokumentów, starych reklam i kameralnych, prywatnych fotografii rodzajowych, dzięki czemu publikacja ta nabiera cech albumowych.

Książkę zamyka zestawiona z szesnastu pozycji bibliografia, wykaz ustalonych autorów fotografii, oraz spis treści.

Teksty pana Jerzego Domżańskiego czyta się tak, jak słucha opowieści zaczynających się od słów: *Dawno, dawno temu...*; czyli z przyjemnością, z ciekawością, z życzliwością, którą wywołuje ich prywatny nastrój. Mają one swój rytm – odpowiedni na długie, zimowe wieczory. Mają wszelkie te cechy, za które lubi się dobre książki biograficzne: mówią o prawdziwych ludziach i sprawach, podają najprawdziwsze fakty. Są jednocześnie naznaczone życzliwością autora dla Ursusa, którego historii wszechstronnie pojętej jest on niewątpliwie wybitnym znawcą.

Bożena Wierzbicka

Krajowy Ośrodek Badań
i Dokumentacji Zabytków