

120-lecie śmierci prekursora polskiego przemysłu metalowego

Konstanty Rudzki – inżynier, przemysłowiec, filantrop

BEZ TEJ POSTACI NIE MOŻNA PISAĆ o początkach kapitału monopolistycznego w przemyśle hutniczym i metalowym Królestwa Polskiego. Ponadto bez zaprezentowania działalności tego człowieka trudno byłoby omówić zjawisko przewrotu technicznego (sic!) w przemyśle nie tylko warszawskim, ale też całego terytorium Królestwa Polskiego. Bez aktywności tegoż przemysłowca nie narodziłaby się także... największa na ziemiach polskich fabryka mostów. A bez firmy K. Rudzki i S-ka inżynierowie polscy nie byłiby obecni, a więc nie mogliby zdobywać doświadczenia przy wznoszeniu dziesiątków mostów budowanych na obszarze całego imperium rosyjskiego. Dodajmy – z których bardzo wiele weszło do annałów światowego mostownictwa.

Popelniając grzech informacyjnego zaniechania – zdeprecjonowalibyśmy też jedną z najciekawszych kart innowacyjnego przemysłu europejskiego w II połowie XIX i I połowie XX stulecia. Ale i także zbagatelizowali etyczne wartości tworzącego się na ziemiach polskich kapitalizmu, które nie mogą być opisywane wyłącznie w kategoriach „wilczego kapitalizmu”, czemu jednoznacznie przeczy wysoce moralna postawa Konstantego Rudzkiego.

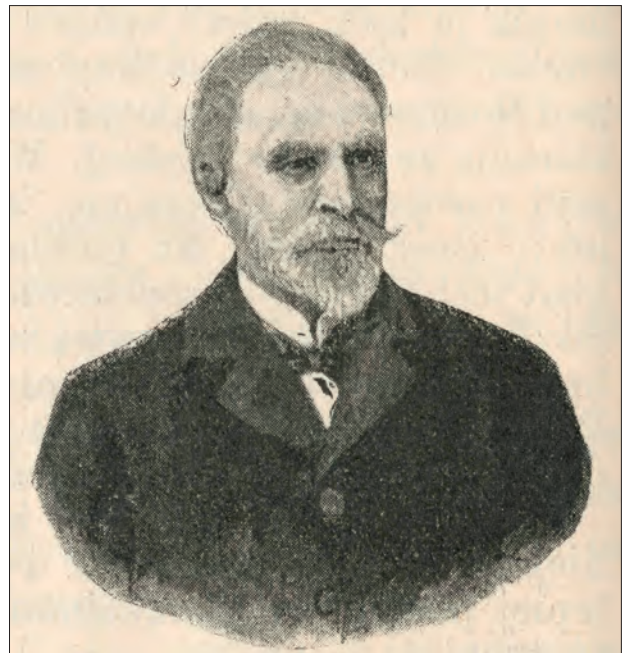
Inżynier Konstanty Rudzki zmarł w wieku 79 lat, dnia 5 lutego 1899 r. w Warszawie, minęło zatem w ub.r. równo sto dwadzieścia lat od jego śmierci. I ta rocznica jest naturalną okazją do przywołania drogi życiowej tego przemysłowca, którego uznano sto dwadzieścia lat temu, za wzór pracodawcy.

Skromne początki

O jego dzieciństwie wiemy stosunkowo niewiele. Urodził się 15 marca 1820 r. w Krakowie. Był synem Tomasza, zubożatego ziemianina oraz Józefy z Kalinowskich. Do szkoły uczęszczał w Warszawie, będąc uczniem w kolegium pijarskim na Żoliborzu. Aktywny udział wychowanków pijarów w powstaniu listopadowym spowodował, że zakon został zmuszony do opuszczenia Warszawy. Konwikt żoliborski w 1831 r. przeniesiono na ul. Zakroczymską, a rok później został zlikwidowany. Lud stolicy w proteście przeciw represjom wobec zakonu kolportował wierszyk: „Poczekajcie no kopułki, / Przyjdą jeszcze z Francji pułki. / My nie chcemy obcej wiary, / Wróci nasza i pijary.”

Przyszły przemysłowiec swą naukę dokończyć więc musiał w mniej renomowanej szkole byłego pułkownika Józefa Paszkowskiego, gdzie nawiasem panowała dyscyplina na poły wojskowa. Po odbyciu praktyki w fabryce żelaznej na Solcu w Warszawie, należącej do Banku Polskiego, wyjechał w 1841 r. do Francji i w Paryżu podjął studia w École Centrale des Arts et Manufactures, gdzie studiował mechanikę i technologie. Uczelnia była powszechnie uważana za kuźnię znakomitych inżynierów.

Ważnym etapem w jego życiu było zdobywanie kolejnych doświadczeń poprzez zatrudnianie się w fabrykach przemysłu metalowego oraz górnictwie. Pracował najpierw we Francji, a następnie w Anglii i Niemczech. Pisywał także korespondencje do „Gazety Handlowej i Przemysłowej”. Po powrocie do Warszawy został zatrudniony jako inżynier budowlany oraz konstruktor machin w Sekcji Budowniczej Wydziału Górnictwa przy Komisji Rządowej Przychodów i Skarbu (1846–1947). Opublikował m.in. w „Bibliotece Warszawskiej” rozprawę o zastosowaniu



śruby Archimedesa, który to wynalazek jest przypisywany Archimedesowi, będąc w rzeczywistości wynalazkiem wcześniejszym (babilońskim).

Z ramienia Komisji Rządowej był zaangażowany w uruchomienie w Zakładach w Dąbrowie Górniczej pierwszej w Królestwie Kongresowym produkcji szyn kolejowych. Kolejnym etapem w jego życiu zawodowym była praca w zakładach metalurgicznych Zagłębia Staropolskiego w latach 1850–1857 (Niekań, Borkowice, Białaczew, Krasna).

Przełom w karierze

W roku 1857 nastąpił zwrot w karierze zawodowej K. Rudzkiego. Był już na tyle znanym i wysoce cenionym specjalistą, że właśnie do niego zwrócił się hrabia Andrzej Artur Zamoyski – wybitny działacz gospodarczy, jeden z czołowych przedstawicieli w Królestwie Kongresowym idei pracy organicznej – z prośbą o zorganizowanie giserni i uruchomienie w niej produkcji. Hrabia Zamoyski kilka lat wcześniej założył Warsztaty Żeglugi na Solcu w Warszawie. Znamienne, że A.A. Zamoyski zgodził się nawet, aby K. Rudzki objął od razu część udziałów w nowo powstającym przedsiębiorstwie, pomimo, iż ten nie miał na ten cel żadnej gotówki. Zaufanie do niego było jednak tak duże, że swoje udziały miał sptać sukcesywnie w miarę... rozwoju przedsiębiorstwa. (Pomimo młodego wieku Konstanty Rudzki cieszył się dużym autorytetem, w latach 1861–63 był członkiem warszawskiej Rady Miejskiej, od 1865 r. sędzią warszawskiego Trybunału Handlowego, a w latach 1874–75 sędzią pokoju).

Anatomia sukcesu

Gisernia o nazwie K. Rudzki i Spółka usytuowana została w wzdłuż ul. Rozbrat i Czerniakowskiej. Pierwszy etap jej rozwoju

został utrwalony na litografii autorstwa Juliana Ceglińskiego, dzięki czemu możemy sobie wyobrazić jak wyglądał zakład. Gießeria została – jak na owe czasy bardzo dobrze wyposażona w urządzenia. Jako paliwa do maszyny parowej używano koksu wytwarzanego przez sześć własnych pieców koksowniczych. Powiedzieć o tym zakładzie gisernia to jakby nie rzec nic. Na uwagę zasługuje bowiem szerokie spektrum oferty produkcyjnej. Powstawały tu odlewy żeliwne, mosiężne i miedziane. Co wytwarzano? Łatwiej byłoby napisać czego nie wytwarzano! Na przykład w 1877 r. w halach przy ulicach Solec, Fabrycznej i Przemysłowej produkowano: różnego rodzaju kolumny, belki kute i lane, schody, balustrady, ogrodzenia, rynny. Wytwarzano kaloryfery, wanny, rury. Na zlecenie wykonywano nawet... meble ogrodowe, ale też odlewano... pomniki. Przede wszystkim wytwarzano jednak części do maszyn młynarskich, rolniczych, papierniczych, tartacznych, a nawet przędzalniczych. Produkowano rury żelazne i odważniki. A nawet kotły dla gorzelni. Na przełomie lat 60. i 70. XIX w. uruchomiono warsztaty mechaniczne, w których powstawały maszyny rolnicze, najpierw głównie pługi. Ukoronowaniem tej działalności była m.in. żniwiarka „Warszawianka”, pomysłu Hausbluma i Grubińskiego. Zgodnie uważana przez specjalistów za wybitne osiągnięcie naszego przemysłu i zebrała wysokie oceny m.in. na międzynarodowej wystawie w Filadelfii w 1867 r.

Dzisiaj odnotowuje się poniższy fakt w kategorii ciekawostki, ale już w latach 60. XIX stulecia firma Rudzkiego zaproponowała kolei warszawsko-wiedeńskiej wykonanie parowozów w cenie o wiele niższej, niż zaoferowana przez belgijską firmę Cokerill. Mimo odrzucenia tej oferty parowozy te zbudowano. Trudno za wyrokować co by się stało, gdyby umowę na dostawy parowozów podpisano. Może nad Wisłą oprócz znanej w skali Europy firmy branży mostowniczej mielibyśmy do czynienia z koncernem produkującym lokomotywy?

Zakłady Rudzkiego wykonywały też prace związane z robotami metalowymi w warszawskich kościołach oraz uczestniczyły w budowie Hali Mirowskiej.

Specjalizacja procentuje

W 1873 r. inżynier Konstanty Rudzki został jedynym właścicielem zakładów odlewniczych w Warszawie pod nazwą Fabryka Machin i Odlewów Żelaznych K. Rudzki i Spółka. W halach fabrycznych przy ul. Solec rozpoczęto montaż konstrukcji stalowych i elementów mostów. W latach 80. XIX w. odlewnia wytwarzała już głównie rury wodociągowe i kanalizacyjne, na które podpisano umowę z władzami stolicy w związku z inwestycjami komunalnymi w stolicy oraz maszyny rolnicze. Pod koniec XIX w. firma K. Rudzki i S-ka była trzecim pod względem wielkości przedsiębiorstwem budowy maszyn w Królestwie Polskim. Ale to nie maszyny miały się wkrótce stać znakiem rozpoznawczym firm, ale mosty. W roku 1896 fabryka osiąga wielki, bardzo prestiżowy sukces. Na Wszechrosyjskiej Wystawie w Niżnym Nowogrodzie nad Oką fabryka zostaje wyróżniona za wyroby najwyższą nagrodą, tj. herbem państwa. Oczywiście możliwość postępowania się oficjalnym ikonograficznym znakiem cesarstwa rosyjskiego można oceniać pod względem politycznym. Wszak to była jednak polska fabryka, ale przecież efektywność firmy nie może być oceniana w kategoriach patriotycznych. Fabryka Rudzkiego liczyła na zamówienia rządowe carskiego imperium. Doceniono ją za jej nowoczesność rozwiązań technicznych, wysoką jakość i solidność wykonania. W wyniku dużej konkurencji na rynku fabryka Rudzkiego zastosowała niższe ceny, licząc na zwiększenie zamówień. Natomiast, aby wciąż być rentowną i uzyskiwać dochody fabryka musiała zwiększyć i wydawnie rozszerzyć swoją produkcję. W tym właśnie celu podjęto decyzję o budowie fabryki w Mińsku Mazowieckim zwanym wówczas No-

womińskim. Miejscowość ta miała dobre warunki komunikacyjne, leżała bowiem na terespolskiej linii kolejowej, podczas gdy fabryka w Warszawie jeszcze do czasu I wojny światowej musiała korzystać z transportu... konnego przy przewozie rur i konstrukcji stalowych do przystani rzecznej lub stacji kolejowej. Oprócz argumentu komunikacyjnego istotnym powodem lokalizacji fabryki były kwestie finansowe. Pomysł ze specjalnymi strefami ekonomicznymi w Polsce nie pochodzi bynajmniej z końca XX w. Pod koniec XIX stulecia poza stolicą obowiązywał przedsiębiorstwa niższy podatek przemysłowy. Ponadto były tam do sprzedaży dużo tańsze place oraz więcej chętnych do pracy. I te właśnie argumenty ostatecznie przeważyły za budową fabryki właśnie w Nowomińsku. Zakład wytwarzał i montował mosty kolejowe, głównie stalowe, kratowe, dla kolejnictwa w Królestwie Polskim (Kolej Warszawsko-Terespolska, linia Siedlce-Płock, linia kaliska) oraz w Rosji (linia Perm-Kotłas, kolej ussuryjska, na rzece Dźwinie Północnej, Niemnie i Amu-Darii).

Na przełomie XIX i XX w. w Królestwie Polskim i Imperium Carskiej Rosji jednym z największych koncernów przemysłowych była właśnie firma K. Rudzki i S-ka.

O skali zamówień dla firmy K. Rudzki i S-ka mówi wymownie wzrost zatrudnienia. O ile w roku 1860 pracowało w firmie około stu robotników, to na przełomie XIX i XX w. zatrudniano około tysiąca pracowników.

Mostowa potęga

Historia firmy obfituje w wiele istotnych dokonań uznawanych za kamienie milowe rozwoju polskiej myśli inżynierskiej. Firma K. Rudzki i S-ka zbudowała wiele wielkich mostów kolejowych i drogowych, w tym największy w Azji most nad Amurem w Chabarowsku. Był to most o długości 2598 m, złożony z dwudziestu przęseł. Konstrukcję wykonano w Nowomińsku i przetransportowano koleją i drogą morską do Chaborowska. Dość rzec, że długość drogi transportowej elementów mostu wynosiła rekordową wielkość 12 000 km. Most kolejowy na rzece Amur transportowany był najpierw koleją z Nowomińska do Odessy, potem drogą morską przez Kanał Sueski do portu w Nikołajewsku, a stamtąd płynął barkami w górę rzeki.

W ostatniej dekadzie XIX w., co piąty most kolejowy w Imperium Rosyjskim był dziełem spółki Konstantego Rudzkiego. W ramach kartelu w 1902 r. przyznano firmie 17% zamówień w skali państwowej cesarstwa rosyjskiego. W latach 1895–1915 firma K. Rudzki i S-ka wykonała łącznie około 24 tys. metrów mostów kolejowych i 5 tys. metrów mostów drogowych.

W ciągu swej wieloletniej działalności warszawska firma wybudowała kilkaset obiektów mostowych na terenie Polski i Rosji, w tym kilkadziesiąt ogromnych przepraw przez największe rzeki Azji na głównych liniach kolejowych przecinających kontynent azjatycki. W Polsce to właśnie inżynierowie, technicy i robotnicy „od Rudzkiego”, stawiali obiekty mostowe w Dęblinie, Modlinie, Puławach, Płocku, Włocławku, a także „Trzeci most” w Warszawie, nazwany później imieniem księcia Józefa Poniatowskiego.

Inżynier K. Rudzki kierował firmą do 1893 r., a do swej śmierci był jej prezesem. Na czas pogrzebu Konstantego Rudzkiego wszyscy pracownicy otrzymali wolne. Robotnicy nieśli trumnę do miejsca pochówku na cmentarzu powązkowskim. Widziano w Konstantym Rudzkim wzór ówczesnego „chrześcijańskiego pracodawcy”. A potwierdzeniem niniejszych słów była także działalność charytatywna. Dowodem jego filantropii było m.in. ofiarowanie 10 tys. rubli na przytułek dla robotników. Nie można nie podkreślić faktu, iż począwszy od 1895 r. decyzją Rudzkiego wprowadzono w jego firmie ubezpieczenie społeczne.

Marek Bielski