

Legenda polskich gospodarstw



Autor: Fot. NAC

Fabryka Ursus była jednym z największych zakładów produkcji ciągników w Europie. Przez niemal cały XX w. stanowiła chlubę polskiego przemysłu. Na początku lipca sąd rejonowy w Warszawie ogłosił upadłość Ursusa. A raczej ostatniego jej wcielenia, bo z legendarną fabryką sprzed kilku dekad obecna firma miała niewiele wspólnego.

Na początku działalności, czyli w 1893 r., firma mieściła się w samym centrum miasta, przy ul. Siennej, a swoje wyroby sygnowała nazwą „P7P”, czyli Posąg 7 Panien. Skąd taka oryginalna nazwa? Według anegdoty pierwsi właściciele, zamiast w zamążpójście córek, zainwestowali w fabrykę. Kapitał założycielski spółki stanowił posąg córek: Ludwika Rossmana, jednego z twórców nowoczesnego cukrownictwa (ojca Hanny i Jadwigi), Kazimierza Mateckiego (ojca Wandy, Heleny i Stanisławy) oraz Karola Strasburgera, z kierownictwa kolei warszawsko-wiedeńskiej (ojca Elizy i Anieli). Do spółki dołączyło jeszcze 4 udziałowców (Emil Schönfeld, Stanisław Rostkowski, Aleksander Radzikowski i Ludwik Fijałkowski). Jak się potem okazało, nie dość, że posagi nie zostały utracone, to na dodatek – pomnożone.

Zimowy rajd – pierwsze testy

Początkowo w zakładzie produkowano armaturę dla przemysłu spożywczego. Z czasem do portfela doszła produkcja silników spalinowych. Na fali popularności powieści „Quo Vadis” nazwę fabryki zmieniono na „Ursus” (łac. niedźwiedź) – była to propozycja córek jednego z właścicieli.

Potem nastąpiła wojna. W 1915 r. fabrykę zniszczyli wycofujący się z Warszawy Rosjanie, a park maszynowy zabrali ze sobą. Pomimo strat, zakład szybko stanął na nogi, a już pod koniec wojny gotowy był prototyp polskiego ciągnika. Pierwszy taki pojazd, zwany ciągowką, zjechał z taśmy montażowej w 1922 r.

U schyłku lat 20. w podwarszawskich Czechowicach zakończono budowę Fabryki Samochodów i Fabryki Metalurgicznej. Produkcja była bardzo zróżnicowana: zaczęły powstawać samochody ciężarowe, półciężarowe i autobusy marki Ursus.

– Samochody ciężarowe Ursus były wytrzymałe i osiągały szybkość maksymalną 60 km/h. Charakterystycznym sprawdzianem jakości i sprawności tych samochodów był ich udział w rajdzie Warszawa–Zakopane–Warszawa, który odbył się w grudniu 1928 r. Warunki były bardzo trudne – był to początek słynnej zimy przełomu lat 28/29. Jeden samochód, bodaj w wersji sanitarki, sforsował ośnieżone zbocze Gubałówki – opowiadał inż. Jerzy Jasiuk, dyrektor Muzeum Techniki. – O nieprzeciętnych możliwościach ciężarówek Ursus świadczył fakt, że zagraniczni konkurenci z uwagi na wyjątkowo silne mrozy i ciężkie warunki terenowe wycofali się z rajdu jeszcze przed jego końcem.

Fabryka w służbie wojsku

Kryzys lat 30. spowodował, że fabryka została częścią Państwowych Zakładów Inżynierii i swoją produkcję dostosowała do potrzeb wojska. Z jej hal produkcyjnych wyjeżdżały m.in. czołgi, tankietki, motocykle „Sokół” i silniki lotnicze.

W 1939 r. fabryki zajęło wojsko niemieckie i przekształciło je na zakłady produkcyjno-remontowe czołgów i pomp lotniczych. „Na porządku dziennym były sabotaże, potajemnie wykonywano różne prace dla Polskiego Państwa Podziemnego. Mgr inż. Stanisław Kunstetter (...) opisał przedsięwzięcia podejmowane w biurze fabrykacyjnym. Już na początku okupacji wtajemniczeni pracownicy tego biura otrzymali za zadanie zaprojektowanie urządzenia do produkcji granatów. Wykonano je w narzędziowni pod kierownictwem inż. Jana Tarczyńskiego. W 1941 r. pracownicy biura otrzymali zlecenie na opracowanie zapalnika czasowego do szczególnej konstrukcji. Chodziło o urządzenie do wysadzania torów kolejowych w Rzeszy. Z projektem poradzono sobie, a prototyp wykonano w narzędziowni i częściowo w oddziale fabryki przy ul. Skierniewickiej, gdzie pracował inż. Jan Tittenbrun”.

W 1944 r. wyposażenie oraz część załogi została wywieziona do Wrocławia i okolicznych miejscowości. W tym czasie teren zakładów wykorzystywany był jako obóz przejściowy dla mieszkańców Warszawy wysiedlonych po upadku powstania warszawskiego w październiku 1944 r. i wywożonych do obozów koncentracyjnych, obozów pracy oraz w głąb Generalnego Gubernatorstwa.

Pierwsze polskie ciągniki

Po wojnie fabryka odżyła i całkowicie przestawiła się na produkcję traktorów rolniczych. Wystartowano pod nową nazwą: Zakłady Mechaniczne „Ursus”.

– Było to olbrzymie przedsięwzięcie. Sporo młodych ludzi miało tu możliwość rozwijania się, ale korzystało z doświadczenia doświadczonych „ursusiaków” – wspominał Kazimierz

Okraszewski, były technolog „Ursusa” i kustosz nieistniejącego fabrycznego muzeum. – Najcenniejszą rzeczą, jaką Ursus posiadał, były tradycje rodzinne i zawodowe. Sporo „ursusiaków”, którzy wrócili, rozpoczęła tu pracę. Całe rodziny tu pracowały.

W 1946 r. po nacjonalizacji zakład wznowił działalność, a w 1947 r. wyprodukowano pierwszy ciągnik rolniczy C-45. Pod koniec lat 60. XX w. w fabryce rozpoczęto produkcję pierwszych ciągników o rodzimej konstrukcji C-325, opracowanej przez zespół specjalistów Zakładu Doświadczalnego Ciągników Rolniczych. Pojazdy te uważane były za jedne z najnowocześniejszych ciągników tej klasy w Europie.

Trudny debiut na roli

„W początkowym okresie eksploatacji C-325 borykał się z kilkoma problemami. W 200 egzemplarzach zatarły się mechanizmy różnicowe – był to błąd konstrukcyjny, wynikający z ubożego zaplecza technicznego i marnego wyposażenia parku maszynowego fabryki w Ursusie. Częstszymi przypadkami były awarie zawinione przez użytkowników, wynikające ze skromnej wiedzy i słabego wykształcenia operatorów. Nagminnie zdarzały się zatarcia silników, spowodowane zaniedbywaniem stanu oleju. Do tego doszedł jeszcze jeden aspekt, znacznie mniej techniczny. Wśród ludności wiejskiej pojawiło się kilka przesądów związanych z ciągnikiem. Mówiło się, że jeśli traktor wjedzie na pole, to przez 7 lat nic się na nim nie urodzi. Krążyła też opowieść o tym, że po przejeździe maszyny przez rolę, ziemia robiła się tak zbita i twarda, że w żaden sposób nie dało się jej spulchnić, przez co stawała się jałowa i nieurodzajna. Niechęć do zmian i podobnego typu zabobony prowadziły do tego, że chłopcy celowo niszczyli ciągniki. Sytuacja stała się krytyczna po wizytacji I sekretarza KC PZPR, Władysława Gomułki, na zebraniu jednego z kółek rolniczych, na którym »dwudziestka piątka« została mocno skrytykowana. Wszystkie wymienione czynniki doprowadziły do tego, że nad Ursusem zawisło widmo przerwania produkcji autorskiego ciągnika, a zamiast niego miały być montowane Zetory (...). Załoga ZM Ursus dołożyła wszelkich starań, żeby wyeliminować usterki i nie dopuścić do przerwania produkcji jedyne w pełni polskiego ciągnika rolniczego. Ostatecznie montaż C-325 kontynuowano do roku 1963, a z taśmy zjechały łącznie 26 282 egzemplarze tego modelu”.

Polski ciągnik wśród najlepszych w Europie

W 1976 r. wypuszczono najpopularniejszy model Ursusa – C-360, wyprodukowany na bazie dokumentacji czechosłowackiego Zetora. Popularne „sześćdziesiątki” królowały na polskich wsiach, a rolnicy cenili je za wszechstronność (sprawdzały się zarówno w sadownictwie, jak i przy pracach komunalnych) i wytrzymałość. Poza tym miały stosunkowo prostą konstrukcję, więc właściciele mogli wykonywać drobne naprawy we własnym zakresie.

Fabryka wypuszczała rocznie około 60 tys. ciągników, więc teoretycznie każdy chętny powinien mieć szansę kupna takiego sprzętu. Otóż nie. Maszyny z Ursusa szły głównie na eksport, potem zaopatrywano parki maszynowe w PGR-ach, a na końcu – po uzyskaniu specjalnego przydziału – mógł kupić go rolnik indywidualny. Produkowane były do 1994 r., a ursusowskie hale produkcyjne opuściło w tym czasie ponad 650 tys. sztuk.

Czerwiec 76.

Czterdzieści pięć lat temu przez kraj przetoczyła się fala strajków przeciw drastycznym podwyżkom cen, którymi rząd próbował łątać dziurę w budżecie. 25 czerwca 1976 r. robotnicy zastrajkowali w 24 województwach. W Zakładach Mechanicznych Ursus od rana strajkowało 90 proc. obsady. Najpierw stanęły dwa wydziały, potem od maszyn odeszła reszta załogi. Do robotników wyszli dyrektor

Bogusław Prugar-Ketling i I sekretarz zakładowej organizacji partyjnej Stanisław Maćkowski. Nie próbowali uspokajać tłumu, rozmawiać czy choćby nawet nie pogarszać sytuacji. Wręcz przeciwnie, obydwaj zachowywali się bardzo arogancko, a z ust partyjnego aktywisty wyrwało się „ciepłe”: Won, hołota, stąd! Robotnicy wyszli na pobliskie tory kolejowe, aby przekazać wiadomość o strajku. Ponad tysiąc osób siedzących na torowisku tworzyło żywą zaporę i zatrzymywało pociągi. „W tym czasie na przebiegających w pobliżu fabryki torach zatrzymał się pod semaforem pociąg dalekobieżny jadący w kierunku Warszawy. Jest to linia kolejowa łącząca stolicę z Katowicami.

– Wołaliśmy do pasażerów: »Czy w innych miastach też strajkują?«. Kiwali głowami. Zaczęliśmy wychodzić na tory – opowiada Emil Broniarek. – Pociąg dostał zielone światło. Maszynista miał otwarte drzwi, więc wszystko słyszeliśmy. Dostał przez radio polecenie, że ma ruszać. Zapytał: »Jak mam jechać, kiedy ludzie siedzą na torach?«. Głos w radiu nakazał: »Jedź!«. On tego nie zrobił, wyłączył lokomotywę, a my z tych torów nie zeszliśmy do wieczora.

Robotnicy wstrzymali ruch pociągów podmiejskich i dalekobieżnych. Do Warszawy nie mogły dojechać m.in. »Opolanin« z Opola i »Górnik« z Katowic. Demonstranci zablokowali też tory na wiadukcie, odbijające w kierunku Poznania. W zatrzymaniu pociągów mogło brać udział nawet 1,5 tys. osób”.

Niespodziewany upadek legendy

– To, co ja z tamtych czasów zapamiętałem, to potworny bałagan i marnotrawstwo – tak przełom lat 80. i 90. XX w. opisuje Zbigniew Janas, pierwszy szef NSZZ „Solidarność” w Ursusie. – Wszystko się nie zgadzało w czasie. Jeszcze nie było hal, a już przychodziły maszyny zapakowane. I pamiętam jak dzisiaj, jak rozpakowano jedną z takich wielkich skrzyń, gdzie były maszyny i... wylała się woda. Z niesłychanie drogiej, jednostkowo zamówionej maszyny!

Produkcja drastycznie słabła, działała już tylko niewielka część zakładu. W latach 90. XX w., ze względu na zadłużenie fabryki zdecydowano się na jej prywatyzację. Od 1998 r. Zakłady Mechaniczne „Ursus” przekształcane były w spółki branżowe. Pomimo podejmowanych działań inwestycyjnych, ostatnia ze spółek kontynuujących tradycję zakładów „Ursus” na terenie Warszawy ogłosiła upadłość w 2003 r. Po 2008 r. część dawnej zabudowy została rozebrana.

1893

z inicjatywy trzech inżynierów i czterech przedsiębiorców powstaje fabryka armatury

1922

W zakładzie powstaje pierwszy polski ciągnik (wyprodukowano około 100 szt.)

1924

Na trasy ruszają ciężarówki marki Ursus

1937

Fabryka Silników i Armatur przy ul. Skierniewickiej produkowała m.in. wysokoprężne silniki morskie (na licencji firmy „Nohab”).

1944

Okupant zmienia fabrykę w zakład produkcyjno-remontowy dla wojska

1947

Wyprodukowano pierwszy po wojnie traktor typu Ursus

1976

Wprowadzona z dnia na dzień podwyżka cen podstawowych artykułów spożywczych staje się iskrą zapalną strajków robotniczych: w Ursusie, Radomiu i Płocku

1983

Z taśm produkcyjnych zjeżdża około 60 tys. ciągników rocznie

1989

Zmiany rynkowe osłabiają pozycję firmy: państwo nie dopłaca już do sprzętu, popyt na ciągniki maleje i spada sprzedaż; upadają też PGR-y, główny kanał zbytu dla traktorów.

2011

Warszawski zakład kończy działalność

– Oczywiście, że miałem „ursusa”! Nawet dwa! – śmieje się Leszek Przybytniak, radny województwa mazowieckiego i właściciel gospodarstwa sadowniczego. – Co więcej, „sześćdziesiątkę” mam do dziś i nadal korzystam. Wprawdzie ma za sobą dwie duże naprawy, ale tego nie dało się uniknąć – to jednak rocznik 86. To był bardzo wszechstronny sprzęt, na tamte czasy wyśmienity. Gdyby tylko przerobiono napęd na czterokołowy, to przy tej mocy, zwrotności i żywotności byłby pełen sukces – dodaje.

[1922 r. - W zakładzie powstaje pierwszy polski ciągnik \(wyprodukowano około 100 szt.\)](#)



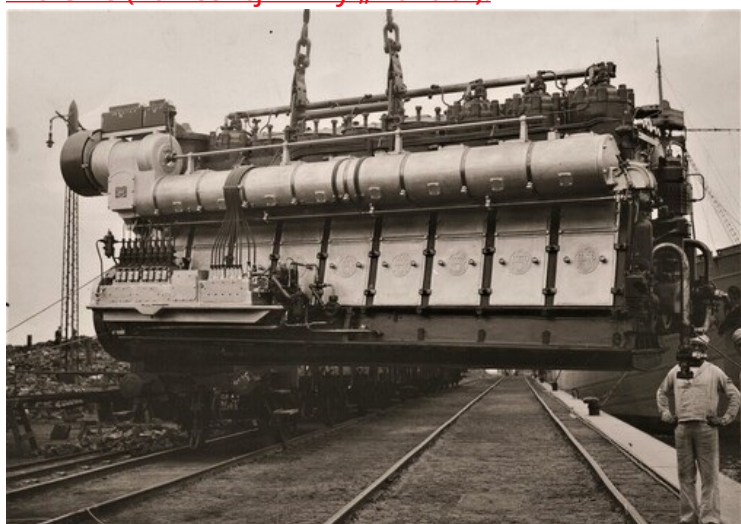
[ARCH. URSUS.COM.JFIF](http://ARCH.URSUS.COM.JFIF)

1924 r. - Na trasy ruszają ciężarówki marki Ursus



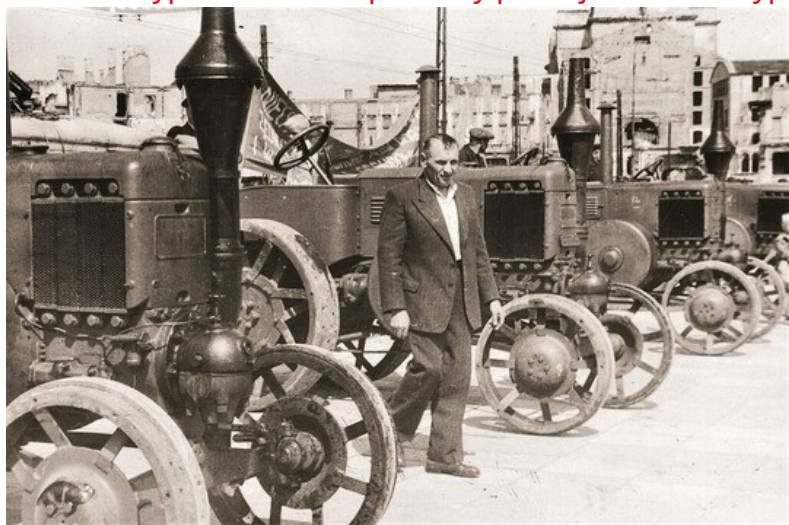
NAC

1937 r. - Fabryka Silników i Armatur przy ul. Skierniewickiej produkowała m.in. wysokoprężne silniki morskie (na licencji firmy „Nohab”).



NAC

1947 r. - Wyprodukowano pierwszy po wojnie traktor typu Ursus



NAC

1983 r. - Z taśm produkcyjnych zjeżdża około 60 tys. ciągników rocznie



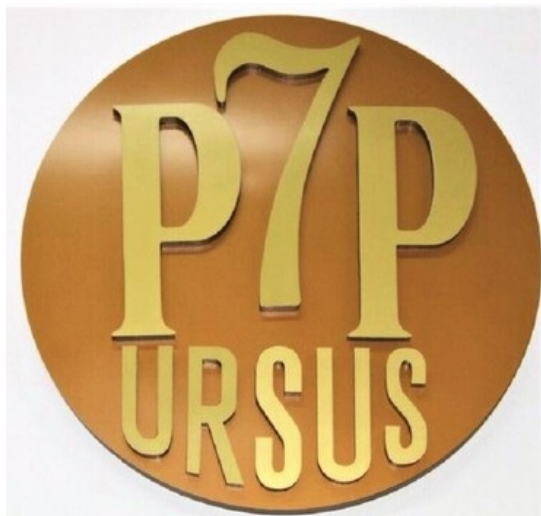
EASTNEWS/MAREK SZYMAŃSKI/ REPORTER

Swoim ursusem może pochwalić się Leszek Przybytniak, radny województwa mazowieckiego i właściciel gospodarstwa sadowniczego



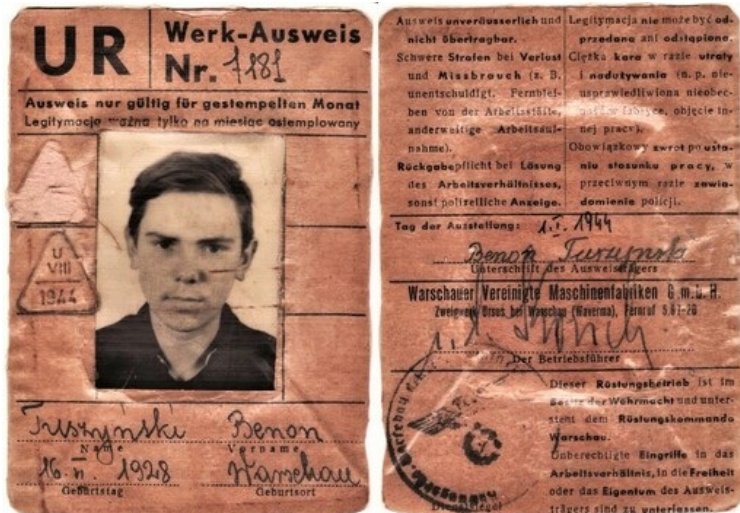
Arch. prywatne

1893 r. - z inicjatywy trzech inżynierów i czterech przedsiębiorców powstaje fabryka armatury



CC BY-SA 3.0, [HTTPS://COMMONS.WIKIMEDIA.ORG/W/INDEX.PHP?CURID=1116482](https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=1116482)

1944 r. - Okupant zmienia fabrykę w zakład produkcyjno-remontowy dla wojska



GERMAN GOVERNMENT - ARCHIWUM RODZINNE, DOMENA PUBLICZNA,
[HTTPS://COMMONS.WIKIMEDIA.ORG/W/INDEX.PHP?CURID=10402452](https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=10402452)

2011 r. - Warszawski zakład kończy działalność



KRZYSZTOF DUDZIK (USER:TOSTER) - PRACA WŁASNA, CC BY-SA 3.0, [HTTPS://COMMONS.WIKIMEDIA.ORG/W/INDEX.PHP?CURID=11869947](https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=11869947)

UWAGA

Informacje opublikowane przed 1 stycznia 2021 r. dostępne są na stronie archiwum.mazovia.pl