

Rozdział pierwszy, który możliwie krótko opowiada historię powstawania osiedla i letniska



Spotkanie się obu historii, zakonu jezuitów i rodziny Szaniawskich, będzie lepiej zrozumiałe, jeżeli tło, czyli dzieje Falenicy, zostanie pokazane bardziej szczegółowo. Wprawdzie nie żyją już świadkowie początków letniska, ale pozostały zapiski i relacje. Przeszłość przetrwała we wspomnieniach i książkach, i pewnym stopniu kształtuje tożsamość współczesnych mieszkańców osiedla.

Dla powstania dzisiejszej Falenicy istotne znaczenie miał rozwój komunikacji kolejowej w cesarstwie rosyjskim w II. połowie XIX w. Zbudowano wtedy nowe szlaki kolejowe: petersburski, terespolski i nadwiślański, łączące Warszawę ze stolicą imperium. Właśnie dzięki Kolei Nadwiślańskiej, uruchomionej 29 sierpnia 1877 r., Otwock zyskał szybkie połączenie z Warszawą, a po nim Wawer i Falenica (1895 r.). Dzięki tej kolei, a także dzięki kolejce wąskotorowej (KD) Zegrze–Karczew (później Jabłonna–Karczew), powstały warunki do upowszechnienia się tutaj mody na letniska. Mody, która nadeszła z zachodu Europy i zachęcała mieszkańców przeludnionych miast do niedrogiego podmiejskiego letniego wypoczynku.

Historia zaczyna się od kłopotów inżyniera Jakóba (tak najpierw pisano) Karola Hannemana¹, który w 1886 r. kupił zadłużony majątek Błota wraz z nadbrzeżną, małą i biedną wsią Falenice². Było tego łącznie 294 hektary.

Właściciel majątku miał bogate życie. Urodził się w folwarku Podklasztorze koło Opatowa w 1850 r. jako syn Karola i Emilii z Kauschów. Najpierw z wyróżnieniem

¹ Notę biograficzną J.K. Hannemana (1850–1937) znajdujemy w *Polskim Słowniku Biograficznym* (Wrocław–Kraków–Warszawa, 1960 zeszyt 40 t. IX/1 s. 279–280) i w *Słowniku techników polskich*, Warszawa 1993, zeszyt 3, s. 134.

² Wieś ta powstała prawdopodobnie już w XIV w., bo jest wzmiankowana w *Księdze Ziemi Czerskiej*, w sprawozdaniach z rozpraw sądowych za lata 1405–1425 pod nazwą „Falenice”.

ukończył gimnazjum realne w Warszawie, a potem Instytut Inżynierii i Komunikacji w Petersburgu. Aż do emerytury w 1912 r. pracował w Rosji przy budowie dróg, kolei, mostów, wodociągów i elewatorów zbożowych. Był członkiem Komisji Robót Publicznych od 1894 r. i uzyskał rangę rzeczywistego radcy stanu. Po powrocie do Polski w 1919 r., podjął pracę w Ministerstwie Robót Publicznych, projektował inwestycje wodne. W Naczelnej Organizacji Technicznej aż do śmierci przewodniczył Kołu Inżynierów Komunikacji i ta specjalizacja w proroczy sposób łączy się z obecnym wykorzystaniem terenu, który kiedyś do niego należał. Ożenił się z młodą wdową po swoim przyjacielu, Mieczysławie Grąbczewskim (prezydent Kalisza, zm. w 1898 r.), panią Izabelą, której syn, Bronisław prowadził potem interesy swojego ojczyma w Warszawie³.

Hanneman, specjalista w dziedzinie kolejnictwa, dostrzegł w Kolei Nadwiślańskiej (przechodzącej przez jego posiadłości) szansę na korzystną parcelację i spłacenie poważnych długów hipotecznych, ciążących od lat na tych majątkach. Kolej Nadwiślańską poprowadzono przez tereny leśne, gdzie w ostatnich dekadach XIX w. nie było jeszcze większych skupisk zabudowań.

Pierwszy wpis do księgi parcelacyjnej Willi Falenickich miał miejsce w 1895 r. i od tego czasu zwykło się datować historię miejscowości⁴. Planom budowy lotniska sprzyjało nie tylko ustanowienie tu przystanku kolejowego⁵, ale i pożar, który nieco przeźbił lasy. Dzięki niemu tereny te można było łatwiej zagospodarowywać. Odszkodowanie, jak pisze J. Dobrzyńska⁶, odsunęło groźbę licytacji zadłużonego majątku. Procesowi parcelacji terenu w pobliżu torów towarzyszył szybki przyrost liczby domów i mieszkańców. Jak informował „Kurier Warszawski” z 3 czerwca 1900 r.: „Na miejscu jest już apteka, restauracja, hotel, sklepy i wiele willi”. Tak naprawdę było tu zaledwie 137 mieszkańców w 43 domach (1905 r.). Cena działki leśnej wynosiła wtedy od 5 kopiejek za łokieć (łokieć polski mierzył 44 cm). Na łokcie sprzedawano działki w tej okolicy jeszcze w 1930 r., choć już nie za kopiejki, a za złotówki.

Dla zasiedlenia terenów po wschodniej i zachodniej stronie torów istotne znaczenie miały wydarzenia 1905 r. i pogrom Żydów w pobliskiej Wiązownie. Tamtejsza gmina żydowska szukała nowego miejsca do życia. Zainteresowano się zakupem działek od Jakóba Hannemana. Od tego roku parcelacja nabrała tempa. Kupowane działki miały z reguły duże rozmiary (około 3 tys. m²), zgodnie z zamiarem właściciela.

³ Podczas wojny syn Bronisława, Wincenty Grąbczewski walczył w AK, a wnuk – Jacek Grąbczewski próbuje od lat uporządkować rodzinne sprawy majątkowe w Falenicy, gdzie spadkobiercy J.K. Hannemana są nadal prawnymi posiadaczami wielu działek. Drewniany dom Hannemana w Błotach przy ul. Warszawskiej 26 został przez rodzinę opuszczony w 1959 r. i niestety uległ zniszczeniu.

⁴ *Encyklopedia Warszawy* PWN (s. 175) podaje datę 1894 jako rok wydzielenia z folwarku Błota obszaru około 130 ha na nową osadę.

⁵ Na stacji kolejowej w Falenicy zatrzymywało się wtedy sześć pociągów dziennie. Była tu też stacja pociągów towarowych.

⁶ Jadwiga Dobrzyńska: *Falenica moja miłość po raz drugi*. Reprint, Warszawa 2008, s. 39.

Nowym osiedleńcom przybywało dzieci i dla nich dość wcześnie zorganizowano szkołę. W 1909 r. powstała pierwsza – tzw. elementarna, trzyoddziałowa. Mieściła się ona najpierw przy ul. Handlowej (dziś Walcownicza), a następnie przy ul. Kolejowej (do 1915 r.), dzisiejszej ul. Młodej. Pan Bronisław Skiba i pani Mieczysława Bieńko (urodzeni w 1916 r.) chodzili do szkoły czteroklasowej położonej na końcu ul. Wesołej (obecnie Ochocza). Mieściła się ona w drewnianej willi opuszczonej przez rosyjskiego urzędnika Kożucharowa⁷. Oprócz niej na cele szkolne gmina wynajmowała willę „Wenus” przy ul. Kościelnej, róg Polnej (Jagienki). Dopiero w 1929 r. została wybudowana porządna szkoła na ul. Jachowicza (potem Szkolna, dziś ul. Poezji).

W 1910 r. zorganizowano w Falenicy Ochotniczą Straż Ogniową, która zajmowała budynek przy ul. Wiślanej (dziś Bysławska), między torami obu kolei. Straż nie tylko gasiła pożary, ale też miała orkiestrę i uświetniała różne uroczystości (np. pełniła rolę przy Grobie Pańskim w Wielkim Tygodniu jeszcze w latach 60.), udzielała lokalu na zebrania i imprezy publiczne.

W 1901 r. uruchomiono Kolej Dojazdową (wąskotorową) Jabłonna–Wawer, którą w 1914 r. przedłużono z Wawra do Karczewa, dając wielu miejscowościom dogodny połączenie z Warszawą⁸. W tymże roku na 360 mieszkańców przypadały tu aż 32 sklepy⁹.

I wojna światowa przyniosła liczne straty materialne związane z przemieszczaniem się frontów. W 1915 r., po zdobyciu Warszawy przez Niemców, wojska rosyjskie, niszcząc dworce, ewakuowały w głąb Rosji wszystkie składy kolejek dojazdowych wraz z pracownikami. Jak pisał były maszynista „ciuchci” Symeon Surgiewicz, wielu kolejarzy, z racji swoich lewicowych przekonań, brało potem czynny udział w rewolucji 1917 r. w Rosji, po czym wrócili do Polski jako kadra Komunistycznej Partii Polski¹⁰. Wraz z odpływem urzędników rosyjskich opustoszały też ich letnie domy w Falenicy, sprzedawane pospiesznie polskim nabywcom (taki był też zapewne los działki należącej dzisiaj do jezuitów).

Odzyskanie przez Polskę niepodległości w 1918 r. stworzyło warunki do rozwoju stolicy i miejscowości podwarszawskich. Szybko przybywało domów i pensjonatów. Mając na uwadze atrakcyjność letniska, J. Hanneman zastrzegł sobie przy sprzedaży działki, aby nabywca nie budował na niej żadnego zakładu przemysłowego¹¹. W 1921 r. w Falenicy było już 459 budynków, w tym 227 letniskowych, mieszkańców natomiast – 1761¹².

⁷ Willa ta jest odnotowana jako pierwsza parcela z posiadłości Hannemana, sprzedana 23 stycznia 1895 r.

⁸ Na linii Karczew–Warszawa KD zatrzymywała się na stacjach: Otwock, Świder, Józefów, Michalin, Falenica, Miedzeszyn, Borków, Międzyzlesie, Wawer. Na Pradze, za stacjami Grochów i Park, kolejka zbliżała się do Wisły (stacje Most, Śliwice i Pelcowizna). W latach międzywojennych kolejka zyskała przystanki w Emilianowie oraz przy moście w Anielinie.

⁹ Za *Encyklopedią Warszawy* (s. 175), która odnotowuje też istnienie tu jednego zakładu rzemieślniczego.

¹⁰ Szymon Surgiewicz: *Warszawskie ciuchcie*, MON, Warszawa 1971.

¹¹ Zachował się akt notarialny kupna-sprzedaży z 1924 r., w którym właściciel stawia nabywcy – Ickowi Lambergowi – warunek, aby na kupowanej działce nie budował domu modlitwy, a sam rezerwuje sobie „prawo do handlu, połowania i propinacji”. Działka była duża, leśna, więc Hanneman (czy jego goście) mogli się tam zapuścić za zwierzyną. Brak informacji natomiast, jakoby był tam sklep i to z alkoholem, jak to może sugerować umowa.

¹² *Encyklopedia Warszawy*, op. cit., s. 175.

Co do architektury, to przed I wojną światową drewniane wille budowano najczęściej w stylu tzw. „nadświdrzańskim”. Twórcą tego stylu był pod koniec XIX w. mieszkający w okolicy Świdra znakomity rysownik Michał Andriolli. Są w tym stylu elementy tradycyjnego budownictwa mazowieckiego, rosyjskiego oraz alpejskich osiedli górskich. Andriolli wzbogacił bryłę budynku o werandy i przedsionki zaczerpnięte z rosyjskiego budownictwa. Styl ten cechowały piękne ażurowe zdobienia drewnianych werand i ganków oraz szpiczaste zakończenia dachów (Andriolli mógł się zapoznać z budownictwem rosyjskim podczas studiów w Moskiewskiej Szkole Malarstwa i Rzeźby oraz na zesłaniu w środkowej Rosji w latach 1866–1877). We wszystkich domach tego typu stropy i podłogi były drewniane. Zdobiła je bogata snycerka, zarówno szalunku, jak i otworów drzwiowych, okiennych z okiennicami, ganków, werand, ścian, szczytów dachów, które miały zróżnicowaną formę dwuspadową, naczółkową lub mansardową, zdobione wycinanymi wzorami o motywach roślinnych lub zwierzęcych, z pazurami i krokiewkami. To Konstanty Ildefons Gałczyński pierwszy nazwał w żartach ten styl „świdermajerem”, o czym wiedzą tylko nieliczni używający tej nazwy na serio. A w tym właśnie stylu była budowana willa „Złota Marysienka”, obecna rezydencja jezuitów – tzw. Dom Zakonny Towarzystwa Jezusowego.

Falenica aż do 1925 r. administracyjnie należała do gminy Zagórz. Potem, gdy stała się samodzielną gminą, większość terenów w pobliżu torów była już rozparcelowana. W końcu lat 20. powstała sieć ulic biegnących prostopadle i równolegle do torów: po wschodniej stronie torów prostopadłych ulic było dziewięć a po zachodniej – trzynaście, zaś ulic równoległych do torów było odpowiednio cztery i pięć. Najbardziej zabudowane były ul. Handlowa (obecnie Walcownicza) i Kolejowa (ul. 11 Listopada, dziś ul. Młoda). Na mapie wojskowej regionu, sporządzonej w 1933 r., pod nazwą „Falenica” widnieje liczba 750, oznaczająca liczbę domów¹³.

W miarę jak umacniała się II Rzeczpospolita i Warszawa leczyła rany z czasów I wojny światowej i kryzysu gospodarczego, rosło zainteresowanie warszawiaków letnim wypoczynkiem w niedalekim sąsiedztwie. Tereny na południowy wschód od stolicy zaczynały się robić wówczas bardzo modne. Przyciągał zdrowy klimat oraz dogodny dojazd koleją¹⁴. Chętni mogli też wsiąść w autobus na Placu Krasińskich i dojechać do Zatrzebia, gdzie kończył się asfalt i zaczynała gruntowa droga do Falenicy (ul. Wiślana, dzisiaj Bysławska). Ową trasę nad brzegiem Wisły i przez wieś Julianów, wybierali posiadacze samochodów, bo innej drogi asfaltowanej prowadzącej w te strony

¹³ Por. mapa wydana przez Wojskowy Instytut Geograficzny, Warszawa 1933 (Pas 40 – słup 32 – F).

¹⁴ Pociągi w lecie kursowały co 15–20 min, a cena biletu III klasy wynosiła z Dworca Wschodniego 90 gr. Kolejka Dojazdowa jeździła w lecie co pół godziny, a bilet kosztował 80 gr.

przed wojną nie było. Poruszanie się po nieutwardzonych ulicach letnisk ułatwiały dorożki, zaopatrzone w taksometry. Czekały na przyjezdnych kolejną na postojach, przy wszystkich stacjach.

Kiedy mowa o komunikacji, trzeba poświęcić trochę więcej uwagi Kolei Dojazdowej, ponieważ przebiegała w bliskim sąsiedztwie posesji, na której powstała potem rezydencja Towarzystwa Jezusowego. Zdeklarowany entuzjasta „ciuchci”, cytowany już Surgiewicz, uważa, że kolejki dojazdowe „były prawdziwym cudem techniki. Rozwijały wielką szybkość i zabierały niezliczoną ilość pasażerów. (...) Gwizdały, syczały, dymiły, wprowadzając w podstołeczny sielski pejzaż swoisty ruch”. Ciuchcie słychać było na kilka kilometrów. W lecie ciągnęła „wagony otwierane, pełne wesołych, rozśpiewanych letników”, entuzjazmuje się Surgiewicz. Zupełnie innego zdania byli dziennikarze przedstawiający niedogodności przejazdu ciuchci przez miasto. Ówczesny felietonista „Kuriera Warszawskiego” określa ciuchcie jako „muzealne samowarki, sapiące, jęczące i dyszące astmatycznie maszyny z dzwonekami, jakie się dziś spotyka tylko na halach wysokogórskich u szyi krów i owiec”. Autor ten uważał, że istnienie kolejek hamuje rozwój Warszawy, „bo te hałasy nie zachęcają do zabudowy”¹⁵. O eksmisję kolejek dojazdowych wołała „Gazeta Warszawska”¹⁶, a „Polska Zbrojna” głosiła „początek końca epoki samowarków”, w związku z planowaną elektryfikacją KD (do której nie doszło) i wołała: „czas skończyć z samowarkami”¹⁷. W 1935 r. „Gazeta Polska” kontynuowała akcję „antysamowarkową” pisząc, że „mieszkańcy przedmieść Warszawy żądają usunięcia kolejek z granic miasta”¹⁸.

To, co raziło estetów, nie przeszkadzało tłumom pasażerów w korzystaniu z popularnej „ciuchci”, która kursowała bardzo regularnie. Zarząd Towarzystwa Warszawskich Kolei Dojazdowych nie spieszył się z likwidacją dochodowych linii i uzyskiwał kolejne przedłużenia koncesji. Aż wybuchła wojna i wtedy okazało się, jak ważne są kolejki dla Warszawy. Będzie sposobność jeszcze o tym napisać, podobnie o dworcu kolejki dojazdowej przy ul. Wawerskiej (dzisiejsza Obszarowa), który przyciągał różne przedsięwzięcia.

Inwestowanie w pensjonaty stało się zyskowne, co szybko zauważyli przedsiębiorcy żydowscy. Ogłaszano się w Kurierze Warszawskim i w innych warszawskich gazetach. W specjalnie wydanym informatorze o letniskach z 1938 r. znalazły się adresy siedmiu żydowskich pensjonatów w Falenicy: „Bergmanowa”, ul. Piłsudskiego 44, obecnie Patriotów, po zachodniej stronie torów (Małki Bergman); „Fajna”, Polna 5, obecnie Jagienki (Fajn Mordki); „Grynglasa”, ul. Konopnickiej 14, obecnie Olecka (Icka Grynglasa); „Meran”, Mała 11 (Zelmana Kavana); „Sosnówka”, ul. Leśna 5 (Szyji Nasbauma)

¹⁵ „Kurier Warszawski” z 6 czerwca 1930 r.

¹⁶ Zob. „Gazeta Warszawska” 1931, nr 214, s. 10.

¹⁷ „Polska Zbrojna”, 1931, nr 188, s. 9.

¹⁸ Por. art. F. Kamińskiego i Cz. Lubeckiego w „Gazecie Polskiej” z 1935 r., nr 78, s. 13.

i „Zachęta” na ul. Piłsudskiego (Mojsieja Srebrnika). Zapewne były też inne. W gazetach warszawskich reklamowało się też siedem żydowskich pensjonatów w Michałinie¹⁹. Nierzadko były one dzierżawione, a dzierżawcy często się zmieniali²⁰. Dla klienteli warszawskiej z żydowskich sfer handlowych pensjonaty prowadziły rytualną kuchnię. Niekiedy w ogłoszeniu podkreślano, że pensjonat jest tylko dla chrześcijan.

Piszący o podwarszawskich letniskach Jerzy Kasprzycki²¹ niezmiernie oburza się na spekulantów budowlanych, którzy stawiali drewniane letniaki „z myślą o największej pojemności i najmniejszych kosztach”. Materiały budowlane były kiepskie, a okapy ozdabiane paskami sztancowanej blachy. Kasprzycki uważał, że ten styl, nazywany ironicznie „świdermajerem”, jest tandetny i brzydki. Ewidentnie nie miał na myśli piętrowej willi Szaniawskich.

Biedniejsi warszawiacy wynajmowali w tych drewnianych domkach nieumeblowane izby bez wygod, zdecydowanie tańsze od pensjonatów. Ściągali tutaj swój dobytek dorózkami i wozami z Warszawy na cały sezon. Bogatszym letnikom wynajmowano pokoje z wyposażeniem i utrzymaniem. Letnie wyjazdy pod Warszawę były popularne również z tego względu, że unikano w ten sposób letniego wzrostu zachorowań na choroby zakaźne, takie jak dur brzuszny czy szkarlatyna, które panowały wtedy w mieście.

Opłaty w pensjonacie wynosiły od 4 do 7 zł dziennie, podatek hotelowy (także zbierany od gości w pensjonatach) na rzecz gminy wynosił 20–30 gr dziennie od osoby. Ceny za mieszkania na cały sezon wahały się w zależności od standardu i wielkości od 80 zł za pokój z kuchnią i werandą do 250 zł za 4 pokoje z kuchnią i werandą. Produkty rolne dostarczały gospodarstwa z Aleksandrowa i Wiązowny. We wtorki i piątki odbywały się targi, na które ściągali wiejscy producenci żywności.

Jak zachwalano zalety letniska w Falenicy? Wspomniany informator podkreślał walory tutejszych sosnowych lasów oraz bliskie sąsiedztwo Wisły „o brzegach usypanych czystym, przez wodę przemytym piaskiem, nadającym się doskonale na wielkie plaże podstołeczne, mogące pomieścić tysiączne rzesze warszawiaków, pragnących połączyć letni wypoczynek z wioślarstwem i sportami wodnymi”²². Wskazywano też na możliwości wędkowania w licznych łąkach, w zatoczkach i strumykach przy Wiśle. Do letnich atrakcji letniska należały spacerunki po wydmach oraz kąpiele w małym jezioru za wydmami (w Aleksandrowie), gdzie można było pływać na wynajętych łódkach i kręcić się na karuzeli.

¹⁹ Wśród nich mógł się znajdować pensjonat zbudowany przez Rubina Cukiera, ojca pisarza Józefa Hena, wspomniany w książce *Nowolipie* (Warszawa 1991, s. 71–73), gdzie była elektryczność (a nie lampy naftowe), bieżąca woda w pokojach i skanalizowane ubikacje za budynkiem głównym. Dom miał 10 mieszkań, wszystkie z werandami, a w oddzielnym domku mieszkał dozorca z żoną. Aby była bieżąca woda, dwa razy dziennie przez godzinę pompował on ręcznie wodę do umieszczonego na wieżycze zbiornika. Podobnie było w pensjonacie Szaniawskich.

²⁰ *Informator Uzdrawisk, Letnisk i Osiedli Podstołecznych – Lato pod Warszawą*, s. 18.

²¹ J. Kasprzycki: *Żydzi Warszawy*, Wydawnictwa Artystyczne i Filmowe, Warszawa 1988, s. 149–150.

²² *Informator...* op. cit., s. 13.

Letników zachęcano informacją, że o ich zdrowie troszczy się Komisja Sanitarna, gminna i miejscowa, która dokonuje na terenie letniska kontroli willi i sklepów. Komisja nie tylko sprawdzała stan sanitarny i porządkowy, ale także kontrolowała poziom cen na artykuły pierwszej potrzeby! Zgodnie z „Przewodnikiem po Warszawie” z 1937 r. Falenica przyjmowała około 6 tys. letników rocznie. Byli to w większości „starozakonni”²³. Żydzi liczyli wtedy ponad 369 tys. i stanowili 29,1% wszystkich mieszkańców Warszawy liczącej 1,2 miliona. Ponad 60% z nich należało do warstw zamożnych: burżuazji, drobnomieszczactwa i inteligencji²⁴.

²³ Mieczysław Orłowicz: *Przewodnik po Warszawie*, Warszawa 1937, s. 135.

²⁴ Por. Gabriela Zalewska: *Ludność żydowska w Warszawie w okresie międzywojennym*, WN PWN, Warszawa 1996, s. 53.