

## Wstęp

„Czy dziś pamiętasz, mój siwy koniku,  
nową dorożkę i pierwszy nasz kurs?  
Pani w woalce i pan w meloniku  
śmiesznie spytali, czy wiemy gdzie Lourse...”

Jarema Stępowski śpiewał niegdyś te słowa w piosence *Ostatnia dorożka*, której tekst napisał Witold Skrzypiński. Utwór w sposób malowniczy ukazuje los dorożkarza warszawskiego, dla którego lata dawnej świetności już minęły i który udaje się w ostatni kurs swoją dorożką, wspominając minione czasy. Idealnie został tu oddany klimat dawnej Warszawy, w której przez cały „długi wiek” dorożki były najpopularniejszym środkiem transportu.

W XIX wieku Warszawa ulegała ciągłym przeobrażeniom. Jej rozwoju nie hamowało nawet narzucone jarzmo pruskie, a potem rosyjskie. Następował wzrost liczby ludności, rozwijały się przemysł i handel, powoli zmieniała się infrastruktura miasta. W przeddzień wybuchu I wojny światowej na około 4142 hektarach żyło prawie 885 tysięcy osób, głównie narodowości polskiej, żydowskiej, niemieckiej i rosyjskiej<sup>1</sup>. Na ulicach przenikały się różne kultury, style życia, języki. W północnej części Warszawy rozbrzmiewały jidysz i krzyki modlących się Żydów. W zachodniej dzielnicy oraz na Powiślu słyszało się

stukot dochodzący z licznych fabryk i warsztatów rzemieślniczych. Tutaj też można było usłyszeć język polski – gwary z charakterystyczną warszawską zmianą końcówek z -kę i -gę na -kie i -gie<sup>2</sup>. Ponadto w rejonie ulicy Żelaznej z ogródków piwnych rozchodziły się śpiewy ze specyficznym niemieckim akcentem. W śródmieściu, w salonach oraz najlepszych restauracjach i kawiarniach królowała wraz z językiem francuskim piękna, wręcz literacka polszczyzna. Bardziej zaś na południe, szczególnie w okolicach Alei Ujazdowskich i Łazienek, słyszeć było rodzimą mowę rosyjskich urzędników i oficerów. Nic dziwnego, Warszawa była wówczas miastem wielonarodowościowym z olbrzymimi podziałami społecznymi. Mieszkający w niej ludzie musieli codziennie poruszać się na obszarze nieznacznie wykraczającym poza obręb XVIII-wiecznych wałów.

W dzisiejszych zmotoryzowanych czasach, kiedy niczym nadzwyczajnym nie jest komunikacja miejska, a podziemna linia metra pozwala na szybkie przemieszczanie się z jednego krańca



Warszawy na drugi, niełatwo jest nam sobie wyobrazić, jak wiele trudu wymagały takie podróże dawniej<sup>3</sup>. Sto pięćdziesiąt lat temu kiepska infrastruktura drogowa, w tym brak odpowiednich trotuarów, powodowała, że pieszo poruszała się głównie biedota. Reszta społeczeństwa korzystała z działającej jeszcze w pierwszej połowie stulecia komunikacji omnibusowej, a od lat osiemnastych także tramwajowej<sup>4</sup>. Ponadto transport od dworców do hoteli zapewniały karetki i omnibusy hotelowe, natomiast zamożniejsza ludność posiadała własne pojazdy konne lub też korzystała z powozów i karet wynajmowanych w remizach, zwanych też kantorami<sup>5</sup>.

Jednakże najważniejszym środkiem lokomocji były dorożki.

Pomimo niewątpliwej popularności dorożek w XIX wieku ten typ komunikacji jest w gruncie rzeczy słabo znany. Brakuje syntetycznego jego opracowania, jakie posiadamy o pociągach, tramwajach czy samochodach. Niektóre zagadnienia dorożkarstwa, jak społeczność dorożkarzy, były dotąd właściwie nieprzebadane. Publikacją o dorożkach i dorożkarzach, stanowiących integralną część XIX-wiecznej Warszawy, uzupełniamy dotychczasową lukę w historii komunikacji miejskiej i umożliwiamy warsavianistom jeszcze lepsze poznanie historii miasta.

