

С. ПЕТЕРБУРГСКАЯ ЗАСТ.  
РОС. С. ПЕТЕРБУРГСКИЕ

WJA PRAGA  
ДОРО

TARGÓWEK

STANISŁAW MILEWSKI  
**Życie  
uliczne  
niegdysiejszej  
Warszawy**



Stare Wodociągi

Я ЗАСТ.  
САНК

ОН И ТАРЕСР  
ВАФУ ТЕПЛОДЕНСКАЯ МЕА. ДОР. ДИ. СТИ. ВА

НОСКОВСКАЯ  
РОС. МОСКВ

АЯ КЕМПА

SASKA KE

**Życie uliczne  
niegdysiejszej  
Warszawy**

STANISŁAW MILEWSKI

**Życie uliczne  
niegdysiejszej  
Warszawy**



OPRACOWANIE GRAFICZNE Andrzej Barecki

REDAKCJA Agnieszka Dziewulska

KOREKTA Bogusława Jędrasik

ŹRÓDŁA ZDJĘĆ I ILUSTRACJI

„Kłosa” (1865–1890), „Kolce” (1871–1914),

„Tygodnik Ilustrowany” (1859–1914)

oraz archiwum autora

Copyright © by Stanisław Milewski, 2013

Copyright © by Wydawnictwo Iskry, Warszawa 2013

ISBN 978-83-244-0310-3

Wydawnictwo Iskry

ul. Smolna 11

00-375 Warszawa

tel. (22) 827 94 15

iskry@iskry.com.pl

www.iskry.com.pl

# Od autora

ŻYCIE ULICZNE VARSAVIANIŚCI ZDAJĄ SIĘ OMIJAĆ Z DALEKA. Czasem u jakiegoś autora znaleźć można akapit czy dwa na ten temat; częściej przypis. Owszem, jest niezwykle cenna monografia Eugeniusza Szwankowskiego *Ulice i place Warszawy*, mamy kilkanaście doskonałych książek poświęconych pryncypalnym, zresztą nie tylko, ulicom, ale autorzy tych publikacji skupiają uwagę na architekturze, historii poszczególnych budynków czy zabytków. Mniej natomiast miejsca poświęcają życiu, które się na owych ulicach toczyło lub temu, jak one wyglądały i w jakim stanie bywały utrzymane. Ruch zaś uliczny, jego natężenie i próby regulacji to już zupełna *terra incognita*, podobnie jak kilka innych kwestii, które w niniejszej książce mniej lub bardziej wyczerpująco zostały omówione. Najwięcej wiadomości autor zaczerpnął z nieocenionej pracy Anny Słoniowej *Początki nowoczesnej infrastruktury Warszawy* oraz wielotomowej *Bibliografii Warszawy*.

Gazety bowiem, czy wskazane przez to wydawnictwo, czy też wyszperane dzięki własnej, wieloletniej kwerendzie polegającej na przeglądaniu rok po roku ważniejszych dzienników i innych periodyków, są tu głównym tworzywem. Dla barwności stylu i zachowania autentyczności przekazu informacje często nie są omawiane, ale podane wprost jako cytaty, niekiedy w oryginalnej pisowni. Książce zresztą bliżej do gawędy lub historycznego reportażu niż naukowej dysertacji; autor jednak starał się zachować walory dokumentacyjne tej ostatniej. Temat wydawał się nie tylko nowatorski, ale i ważny, dlatego też został podjęty mimo przeświadczenia, że jego opracowanie nie jest wyczerpujące. Ostateczny osąd w tej sprawie pozostawić jednak trzeba Czytelnikom. Fragmentarycznie autor pisał już o komunikacji w Warszawie; tu rzecz została uzupełniona i rozszerzona.

Kilka osób pomogło mi szczególnie – wychodząc daleko poza swoje obowiązki – w zbieraniu i dokumentowaniu materiałów. Pragnę gorąco podziękować Pani Joannie Jaszek-Bieleckiej, kierownicze działu varsavianów Biblioteki Publicznej m.st. Warszawy na Koszykowej i całemu zespołowi pracowników Czytelni, a także Adamowi Dziurzyńskiemu z Biblioteki Narodowej, z którym podczas zbierania materiałów do kolejnych książek zdążyłem się bardzo zaprzyjaźnić. Całą zaś swoją pracę dedykuję żonie Irenie, bez której serdecznego wsparcia, zwłaszcza w czasach choroby, nigdy by ona nie powstała.



# Oblicza ulic

GDY STOLICA RZECZYPOSPOLITEJ Obojga Narodów została w 1611 roku przeniesiona do Warszawy, miasto liczyło około dwunastu tysięcy mieszkańców i zajmowało powierzchnię nieprzekraczającą kilkunastu kilometrów kwadratowych; na początku XIX wieku obszar miasta wynosił ich niewiele ponad dwadzieścia. Jak z tego widać, mieszkańcy nie mieli większych problemów z przemieszczaniem się w jego obrębie, a problemy komunikacyjne nie należały do najważniejszych. Tłumy przelewały się przez ulice tylko w czasie sejmów, które odbywały się w Warszawie co pewien czas od 1569 roku. Tłok niepomierne panował także podczas elekcji, których widownią stała się stolica od 1573 roku. Były to jednak sytuacje wyjątkowe, bo na co dzień te bardziej polne drogi niż stołeczne arterie świeciły pustkami.

W tych nadzwyczajnych okresach na ulicach miasta kłębili się nie tylko piesi, ale i jeźdźcy przemieszczający się konno. Wypełniały je także pojazdy różnego rodzaju, poczynając od kolebek i wasągów, którymi ściągnęli panowie bracia, czasem z dalekich prowincji Obojga Narodów, nie tylko by spełnić obywatelski obowiązek, dając swą kreskę, ale także dokonać zakupów dla rodziny lub małżonki,

jeśli magnifika pozwoliła zostawić się w domu. Z trudem w tym wszystkim przebijały się poszostne karety magnackie, którym miejsce na jezdni wywalczali hajducy i laufry. Sytuacji nie ułatwiał bardzo zły stan ulic, który w pewnych okresach ulegał nawet regresowi, by zacząć się poprawiać na dobre dopiero od drugiej połowy XIX wieku.

W 1557 roku król Zygmunt August, mając na względzie poprawę stanu dróg, osobnym przywilejem „mieszczan Starej Warszawy z swymi przedmieściami do płacenia na reparację bruków po groszu od osoby, jako też od furmańskiego wozu, tak małego, jako i wielkiego” zobowiązał. Już w końcu XVI wieku niektóre ulice w mieście wykładano ceglami lub kamieniami, zwłaszcza na Starym Mieście, ze szczególnym uwzględnieniem rynku. Daleko jednak było tym pracom do doskonałości. Jeden z włoskich kardynałów, który we wrześniu 1596 roku odwiedził Warszawę, pisał o tej właśnie części miasta, że ulice były ceglą z kamieniami czerwonego granitu przemieszaną brukowane, a tak źle spojone, że chodzić i jeździć było niegodziwie dla błota wielkiego, które jest tu większe niż w Krakowie.

Ruch na ulicach utrudniało zresztą nie tylko błoto, bo wylewano na nie wszelkie



nieczystości, także z ustępów. Magistrat już w 1704 roku podjął uchwałę, słusznie w niej podnosząc, że „nieochędstwo, którym się natura ludzka brzydzi, zdrowe zarażać zwykło powietrze, tedy gdy gospodarze smrodliwe chędożyć każą miejsca, niech tego przestrzegają, żeby na ulice i na drogi, którymi ludzie jeżdżą i chodzą, obrzydliwych smrodów nie wylewano”. Mówiąc prosto z mostu, szło o to, by nie opróżniać wprost na ulicę zawartości podwórzowych latryn i miejsc ustępowych, nie mówiąc już o urynałach, bo to robiono jeszcze dużo później. Do anegdoty przeszedł okrzyk: „Sie idzie!... Sie idzie!...” wydawany wieczorową porą przez przechodnia, w obawie by nie wylądowała na jego głowie treść nocnika z pobliskiego okna.

Wspomniana uchwała stanowiła jednak raczej tylko postulat niż nakaz z groźącymi sankcjami. Ponoć „kupy gnoju urastały do tego stopnia, że wypełniały całą ulicę, która przestawała istnieć”. Władze miejskie usiłowały temu zaradzić i wprowadzały pewne porządki, na przykład uchwała magistratu z 1641 roku stanowiła, że każdy właściciel domu winien przed swoją posesją czyścić ulicę i wywozić błoto: czasem robił to magistrat wspólnie z posesjonatem.

Były to półśrodki i sytuacja pod tym względem zaczęła się poprawiać dopiero w latach sześćdziesiątych XVIII wieku, gdy powołano pierwszy zakład asenizacyjny zwany początkowo Magazynem Karowym. Przedtem „kardynalne porządki przeprowadzano chyba tylko raz do roku,

w związku z uroczystą procesją na Boże Ciało” – twierdzi Jan Stanisław Bystron w swojej *Warszawie*. Skądinąd wiadomo, że owe kardynalne porządki polegały głównie na tym, że błoto i nieczystości pokrywano gałęziami świerkowymi, jedliną i wysycałano pachnącym tatarakiem.

OD CZASU GDY MIASTO UZYSKAŁO rangę stolicy, porządnym ulic zaczęło przybywać. Dworzanin Ludwika XVI w opisie Warszawy w 1616 roku zaświadcza, że „jest już ona w wielu miejscach brukowana”. Bruki się jednak szybko niszczyły, tak że w 1648 roku, w czasie bezkrólewia po śmierci Władysława IV, konfederacja generalna warszawska musiała zająć się ulicami, które prowadziły na pole elekcji. Na nowo drogi te wybrukowano, „do czego mieszkańcy, wyjąwszy szlachty, mieli przykładać się”, stanowił jej reskrypt. W tym czasie Stara Warszawa wraz z przedmieściami liczyła 737 posesji (w tym tylko 160 było murowanych, reszta domostw to zabudowania drewniane), komunikacja więc w tym obrębie, jak poprzednio, nie była żadnym problemem.

Stanowi dróg w stolicy dużo uwagi poświęcał sejm. Mając na uwadze, że „drogi w mieście są zbyt zepsowane”, wydał w 1685 roku ustawę *Naprawa dróg i kanałów miasta Starej Warszawy i circumferencji* (okolic). Według opisu geograficznego miasta z 1740 roku jest ono „zawsze czyste, na przedmieściach zaś całe bruki zalane błotami, osobliwie na jesieni i na łokieć nad brukiem”. Można z tego wnosić, że przynajmniej w dawniej-



szym „centrum” ulice nie przedstawiały się najgorzej.

Albo był to stan chwilowy, albo opinia geografa grzecznościowa, bo inne źródła stanowczo jej przeczą. Kupy odpadków i gnoju ciągle zaścierały ulice, które często pozostawały nieprzejezdne. Miała temu zaradzić powołana pod koniec XVII wieku Komisja Brukowa, ale ta początkowo nie przejawiała żadnych konkretnych działań poza wydawaniem zleceń na mierzanie ulic i wyliczanie, ile będzie kosztowało ich wybrukowanie. Na to nie było jednak funduszków, a i niespokojne czasy, gdy trwały wciąż wojny, nie sprzyjały tego typu przedsięwzięciom.

Po dłuższej przerwie Komisja Brukowa w 1740 roku zawiązała się na nowo i zaczęła swą pracę znów bardziej od postulatu niż surowego nakazu. Apelowano, „aby wszyscy obywatele, tak miasta Starej, jako i Nowej Warszawy, tudzież gospodarze pałaców, dworów, kamienic, domów tak miejskich, jako i szlacheckich, i duchownych, błota, gnoje, ziemie (...) jako najprędzej niż dwie niedziele wyjdą od publikacji tego dekretu, wywozić, drzewa, którymi są ulice zawałone, uprzętnąć kazali i na potem tychże ulic publicznych gnojem, ziemią i śmieciami, także i drzewem zawałać się nie ważyli, i one co tydzień każdy przed swą kamienicą rynsztoki chędożyć kazali”.

Prawdziwą działalność członkowie Komisji rozpoczęli dopiero dwa lata później. „Nie było wtedy – podług ich relacji – żadnego w przypadku ognia porządku, nie było publicznych studni, z których by

nawet przy naturalnym przez wygodne położenie Warszawy ścieku bruki opłukiwane być mogły, gnojów i błota po wszystkich ulicach pełno, tak że przejeżdżającym drogę tamowały. Bruki na wielu miejscach popsowane, na wielu nawet najcelniejszych ulicach wcale ich nie było, kanały jedne zrujnowane i zawałone, drugie dużo popsute (...). Wiosenną tedy i jesienną porą nikt do miasta nie przybywał, chyba konieczną zmuszony potrzebą. Ulice niektóre tak były nieporządne i całkiem zabudowane, iż przejazdu nie miały, stąd szkodliwość na zdrowiu, złe powietrze itp. Krakowskie Przedmieście całe przez zawałenie gnojami było niedostępne. Tymczasem dla zaradzenia temu wszystkiemu fundusze miasta ledwie na wozy karowe [zakupiono ich czterdzieści w celu wywożenia śmieci; samo to kosztowało miasto 24 tys. złp. rocznie – S.M.] i płace dozorców wystarczały”.

TAKI STAN RZECZY ZASTAŁ MARSZAŁEK wielki koronny Franciszek Bieliński, gdy właśnie w 1742 roku stanął na czele Komisji Brukowej. Po przystąpieniu do prac „pokazało się przy brukowaniu na wielu miejscach po dwa, gdzie indziej i po trzy bruki jeden na drugim błotem na dwa i więcej łokci poprzywalane”. Energiczny marszałek uzyskał ze skarbu koronnego zasiłek w wysokości dwudziestu tysięcy złotych polskich rocznie, który po czterech latach został podwojony. W 1761 roku zorganizował Bieliński na rzecz Komisji loterię i dzięki dotacji oraz funduszom

z niej uzyskanym, a także kwotom z własnej kiesy dorzucanym, wiele ulic, zwłaszcza pryncypalnych, doprowadzono do jakiego takiego stanu. Wybrukowano wówczas: Krakowskie Przedmieście, Nowy Świat, Rynek staromiejski, Podwale, Mostową, Grodzką, Senatorską, Miodową, Królewską, a także zaczęto wykładać kamieniami ulicę Marszałkowską, nazwaną tak na cześć Bielińskiego; przedtem nazywano ją „ulicą ku Bielinowi”. Po jego śmierci w 1766 roku Komisja – jak barwnie napisano w memoriale przedstawionym królowi – „przestała zbawienne swoje wpływy na porządek miasta wywierać”, a w 1786 roku „przymuszona była oświadczyć, iż z powodu wycieńczonego stanu swej kasy, braku kamieni i robotników pracę swoją do swobodniejszego czasu odłożyła”. W relacji z 1779 roku Anglik William Coxe pisze, że Warszawa była „nadzwyczaj źle brukowana” i jest to opinia na pewno wiarygodna.

Nie lepszego zdania był również obiektywny jak on Infantczyk Fryderyk Schulz, który odwiedzał naszą stolicę w pierwszej połowie lat dziewięćdziesiątych XVIII wieku. Odnotował, że miasto miało wówczas 192 ulice, „z których atoli ledwie dziesięć porządných, pięćdziesiąt znośnych, a reszta wcale złych”. Twierdził, że „większa część tych ulic, jeżeli nie całkiem, to chociaż środkiem są brukowane, ale bruk najgorzej utrzymywany, a porządek około nich nawet wspomnienia niegodny”.

Franciszek Sobieszczański w *Rysie historycznym wzrostu i stanu miasta Warszawy...* przytacza fragment broszury

z 1791 roku, w której jakiś obywatel skarżył się na władze miejskie. „W mieście tak rozległym jak Warszawa – czytamy tam – gdzie obywatele od kilkudziesięciu lat brukowe opłacają, w bezdennym przecież błocie tonąć muszą. Miasto nasze ma pewny a znaczny dochód, lecz, zamiast na bruki i potrzebniejsze porządki, traci go na festyny i iluminacje ratusza, które kilkadziesiąt tysięcy kosztują, wtedy gdy na ulicy Nowogrodzkiej, Smocznej, Rybackiej i innych nie brnąć, ale pływać w błocie można, chociaż i tam ludzie mieszkają i podatki płacą. Jaki tu u nas porządek, co za dozór! Każdy z przyjeżdżających, jak gdyby był panem Warszawy, staje, gdzie mu się podoba, wśród ulicy, nie uważając, że nawet przejść nie ma którędy”. To też była plaga, bo ludzie marszałkowscy, tak zwani węgrzy, powołani do pilnowania porządku na ulicach, nie zwracali uwagi i nie egzekwowali przepisów drogowych ogłaszanych w prasie przez tegoż marszałka wielkiego koronnego.

Przepisów drogowych – jeśli już jakies w ogóle były – nie przestrzegali nie tylko przybysze z prowincji, jak pisał autor broszury, ale i miejscowi stangreci, zwłaszcza powożący karetami wielkich panów, pomieszkujących na stałe w stolicy. Łamali je nagminnie furmani wozów towarowych, których było zarejestrowanych w tych latach blisko półtorej setki, a już szczególnie ci, dostarczający drewno będące przecież głównym środkiem opałowym w mieście, nim wyparł je węgiel kamienny w ostatniej ćwiartce XIX wieku. Bruki ulegały bowiem najszybszej dewa-

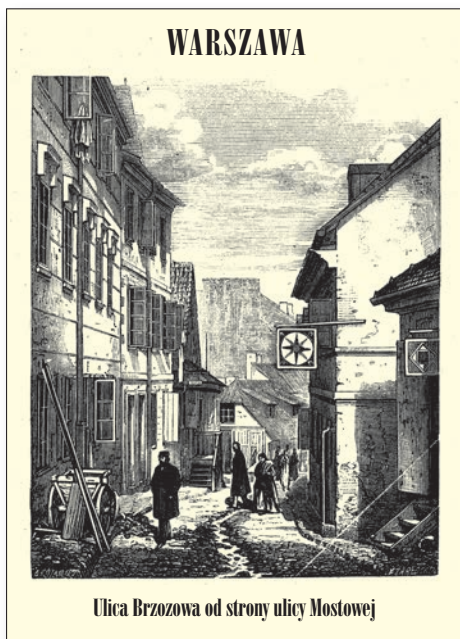
stacji właśnie przez wozy ciągnące za sobą kłody drzewa, co było praktykowane jeszcze na początku XIX wieku, o czym świadczą policyjne zakazy publikowane w *Gazecie Warszawskiej*. W 1795 roku magistrat zakazał składowania drewna opałowego na ulicach, co znacznie usprawniło ruch kołowy.

W SUMIE W CZASACH stanisławowskich stan ulic bardzo się poprawił. O ile na początku tego okresu były one „dość szerokie, lecz niegodziwie brukowane i błotniste co niemiara”, o tyle już jego lata końcowe Sobieszczański podsumował następująco: „Znajduje się wprawdzie w Warszawie wiele niebrukowanych ulic, ale to tylko na przedmieściach, co prawie we wszystkich miastach niemieckich zdarza się. Zresztą inne ulice są szerokie, pro-

ste i piękne, po których dzień i nocą spokojnie chodzić można, a kłótni i hałasów po nich nigdy nie słyhać”. Ta sielanka skończyła się wraz z czasami stanisławowskimi, a owe porządnie wybrukowane ulice rozjeżdżono i znów pokryły się błotem.

Trochę zmieniło się za rządów pruskich. Właśnie w tych latach bardzo skutecznie zaczęto zwalczać owo wleczenie drewnianych bali po bruku, a także, jak znów zaświadcza Sobieszczański, „niektóre ulice nad Wisłą znacznym kosztem wybrukowano, a ulicę Królewską głęboko zniżono i przebrukowano”. Na więcej nie wystarczyło początkowego entuzjazmu, gdy Prusacy uświadomili sobie, że są chwilowymi gospodarzami w mieście. Na dobre prace poprawiające stan ulic rozwinięto w pierwszych latach Królestwa Kongresowego. Jak pisze ten sam autor urzędniczym stylem, w tym okresie „brukowanie ulic z nader czynną szybkością było przedsięwzięte” i z godną podziwu dokładnością podaje, że doprowadzono wówczas do porządku 126 058 sążni kwadratowych (sążeń – około 190 cm) ulic, z tym że pokryto zupełnie nowym brukiem 38 531 sążni kwadratowych, resztę zaś przerobiono lub wyreperowano.

W 1823 roku rozpoczęto budowę Nowej Drogi Jerozolimskiej, zwanej później Aleją Jerozolimską, prowadzącej od Solca do rogatki jerozolimskiej. Dotychczas była to droga polna, biegnąca przez podmokłe grunty; jeszcze długo po jej obu stronach były tylko ogrody, cegielnie i glinianki. Teraz, po utwardzeniu i wybrukowaniu, okopano ją rowami i wysadzono



Ulica Brzozowa od strony ulicy Mostowej



miejscami dwoma, czterema, a nawet i sześcioma rzędami topól; sama zaś ulica miała czterdzieści cztery metry szerokości. Jej nazwa pochodziła od Nowej Jerozolimy, osady na przedmieściach, którą w drugiej połowie XVIII wieku założył August Sułkowski dla tych Żydów, których wysiedlono ze stolicy. Znaczenie tej arterii ogromnie wzrosło, gdy przy niej właśnie, u zbiegu z Marszałkowską, zlokalizowano w latach czterdziestych XIX wieku dworzec kolei warszawsko-wiedeńskiej, a jeszcze bardziej, gdy tuż przed pierwszą wojną światową połączono mostem jej wschodni kraniec z prawym brzegiem Wisły.

W tym samym czasie co Aleje, wykończono drogę biegnącą od ulicy Dzikiej do rogatek powązkowskich. Wiele ulic

uzyskało wówczas prawdziwie wielkomiejski charakter, między innymi Nowiniarska, „niegdyś wąskim tylko dla pieszych przechodem będąca, odtąd stała się jedną z ulic pięknymi domami odznaczającą się i bardzo uczęszczaną, gdyż tamte dy zrobił się przechód z ulicy Miodowej na Franciszkańską”. To tylko jeden z licznych przykładów.

Poprawił się też stan rynsztoków. Ongiś, za dawnych lat, prowadzono je środkiem drogi i dopiero za czasów marszałka wielkiego koronnego, Michała Mniszecha, od 1783 roku zaczęto je wytyczać po obu bokach jezdni, tuż przy chodnikach, zwanych już wtedy z francuska trotuarami. Te robiono z żelaza lanego lub z cegły osadzonej na sztorc, ale okazały się niepraktyczne.

W roku 1834 – jak wspominał „Kurier Warszawski” w 1865 roku (nr 158) – „zaczęto urządzać chodniki z marmuru krajowego, naprzód od kolumny Zygmunta do Trzech Krzyży, do ogrodu Krasińskich, do Banku i na ulicy Wierzbowej. Smołowane chodniki przy ulicy Elektoralfnej, wzdłuż gmachów Bankowych i Marszałkowskiej, okazały się nietrwałymi. Do roku 1855 układane były podwójnym rzędem chodniki z marmuru krajowego sprowadzanego z Chęcina, lecz i te w użyciu nie były długotrwałe i przedstawiały tę niedogodność, że przez prędkie wyślizgiwanie się stawały się, szczególnie w porze zimowej, przyczyną częstych wypadków upadnięcia przechodniów. Od roku 1855 zaczęto wprowadzać w użycie chodniki z kamienia piaskowego sprowadzanego z różnych kopalń krajowych i takowe ułożone w podwójnym rzędzie obok siebie były na Miodowej, Królewskiej, Wierzbowej i innych, lecz i te przez prędkie wyżłobienia się od chodzenia po ulicach okazały się bardzo nietrwałymi i dziś zupełnie są zaniechane. W ostatnich dopiero latach zaczęto układać trotuary z tafli granitowych, zajmujących pojedynczo całą szerokość trotuaru, przez co zapobieżono wyginaniu się i prędszemu zużyciu. Kamień na trotuary wspomniane sprowadzony jest z kopalń Strohlen, niedaleko od Wrocławia i przewyższa trwałością i dogodnością w chodzeniu wszystkie dotychczas używane gatunki kamienia”.

Te wszystkie zmiany na lepsze bardzo się podobały warszawiakom, bo nadawały stolicy polor wielkomiejski, a także przy-

byszom z prowincji. Jan Stanisław Bystron w cytowanej już monografii *Warszawa* przytacza bardzo charakterystyczny w tym względzie list damy z Litwy, która zwiedzała stolicę już w 1829 roku: „Dziś oglądałam dwa kawałki trotuaru na próbie zrobionych przed sklepem Kellera na Krakowskim Przedmieściu: jeden z piaskowca szydlowieckiego, drugi z cegły na sztorc kładzonej. Jeśli Warszawa dojdzie do tego kiedy, że będzie miała takie trotuary na wszystkich pryncypalnych ulicach miasta, będzie dobrze chodzić po mieście, bo dziś wykręcanie nóg po kamieniach dla nieprzyzwyczajonych jest nie do zniesienia przykre”.

Dopiero jednak w latach czterdziestych, jak wynika z dokumentów miejskich znanych dziewiętnastowiecznym varsavianistom, znikły z większej części ulic „głębokie ścieki czy rynsztoki, podobne tym, jakie widzieć można na Dunaju i na Lesznie (...). Dziś – pisano – na ulicach nowo wybrukowanych lub przebrukowanych łatwo się ze środka dostać na chodnik, co dawniej bywało niebezpieczną częstokroć rzeczą”. W tym samym czasie ulic brukowanych było 141, czyli zdecydowana większość, a niebrukowanych 79.

OGÓLNY OBRAZ WARSZAWY SPRZED czasu tych zmian, które nastąpiły w najlepszych latach Królestwa Polskiego, przekazał w paru kreskach pamiętnikarz Franciszek Salezy Dmochowski. „Ludność miasta – czytamy w jego *Wspomnieniach od 1806 do 1830 roku* – spadła do sześćdziesiąt i kilka tysięcy [była to zaledwie

trzecia część stanu z początku lat dziewięćdziesiątych poprzedniego wieku – S.M.] i cała skupiła się, jak krew do serca, do murów Starego i Nowego Miasta, do ulicy Długiej, Miodowej, Senatorskiej i Krakowskiego Przedmieścia. Nalewki, Leszno i Nowy Świat pełne były domków drewnianych, na pół w ziemię wrosłych, a przy głównych ulicach było ich niemało (...). W odległych stronach, zaczawszy od Dzieciątka Jezus aż pod rogatki moko-towskie z jednej, a pod wolskie z drugiej, stały tu i ówdzie browary, gorzelnie i mły-ny, a pomiędzy nimi chaty słomą kryte, otoczone i pola zasiane zbożem”.

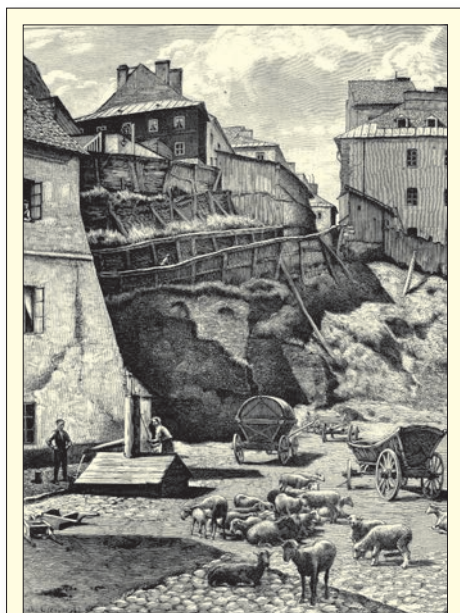
Kiedyś – co podkreślił szczególnie mocno – „większa część ulic była niebru-kowana, a zamiast rewerberów paliły się przed domami biedne latarnie”. Rewerbery, inaczej lampy genewskie, były wyposa-żone w odblaskowe lusterka, co zwiększa-ło ich jasność. Ustawiono ich w sumie dwieście czterdzieści pięć w pierwszych latach Królestwa Polskiego, dzięki czemu wzrósł poziom bezpieczeństwa na ulicach. Zajęcie stracili latarnicy, pozostałość z czasów pruskich, których wynajmowa-no, by oświetlali drogę w panujących już od zmroku ciemnościach. Miasto popra-wiło też znacznie swój wygląd zewnętrz-



Ulica Rybaki w Warszawie

ny. Od 1840 roku – jak czytamy u Sobieszczańskiego – „sklepy w Warszawie na wzór zagraniczny przyodzabiają się i wieczorem rzęście oświetają”.

Oświetlenie ulic poprawiało się bardzo powoli. Stolica Królestwa Polskiego zawsze była pod tym względem opóźniona, co widać wyraźnie na przełomie wieku. Gdy inne, równorzędne metropolie europejskie dawno już miały latarnie elektryczne, Warszawa doczekała się ich dopiero w pierwszej dekadzie XX wieku. Carscy czynnicy nie mogli dopuścić, by stolica peryferyjnej guberni cesarstwa wysuwała się przed szereg, jeśli chodzi o nowoczesne rozwiązania. Pierwsze latarnie elektryczne zabłyśły w 1904 roku i odtąd zmieniać się zaczęło nocne oblicze miasta.



Ulica „Kamienne Schodki”  
prowadząca z ulicy Brzozowej na Bugaj  
RYSOWAŁ A. GIERYMSKI

Jak ustaliła na podstawie rozlicznych źródeł Anna Słoniowa w pracy *Początki nowoczesnej infrastruktury Warszawy*, w 1845 roku miasto miało osiemset latarni olejowych, potem naftowych, a gdy pojawiły się latarnie gazowe, pod koniec 1856 roku zainstalowano je na trasie od zakładu gazowego na ulicy Ludnej, Książęcą, Nowym Światem, Krakowskim Przedmieściem do placu Zamkowego, czyli w ścisłym, najbogatszym centrum. Potem, etapami do 1870 roku, ustawiono latarnie gazowe na sześćdziesięciu ulicach i placach na terenie Starego i Nowego Miasta, części Powiśla oraz ówczesnego Śródmieścia z nielicznymi odgałęzieniami w stronę peryferii. W 1886 roku miasto miało 4606 latarni, a średnio przybywało ich 515 rocznie. W 1893 roku na Nowym Świecie i Krakowskim Przedmieściu liczba latarni uległa podwojeniu, podobnie jak na innych ulicach ścisłego centrum. W 1904 roku gazety policzyły, że na miejskich ulicach Warszawy świeciło jeszcze 277 latarni naftowych, natomiast na peryferiach i przedmieściach te ulice, które nie miały bruków i prawidłowych ścieków – ciągle oświetlane były przez lampy naftowe lub w ogóle tonęły w ciemnościach.

Co w śródmieściu uchodziło za przybytek, jak chociażby latarnicy, w tamtych rejonach miasta było czymś codziennym. Atmosferę owych miejsc i czasów tak wspominała po latach Helena Duninówna: „Zanim się zmierzchać zacznie – czytamy w jej *Niespodziankach warszawskich* – wychodzi na miasto ze swej lada jakiej izdebki latarnik. Idzie zapalać miejskie la-



Zapalacz latarni

tarnie. Tam, gdzie się zatrzyma, zabłyśnie w górze słaby płomyk światełka. Idzie ciemnymi już, pustymi, zasypanymi śniegiem ulicami. Wykręca nogi na nierównościach chodnika, na zasadzkach głębokich rynsztoków, kopie się przez śnieg zawałający jezdnię. Bowiem w samym śródmieściu, na głównych ulicach, gdzie płoną już nowoczesne latarnie, niepotrzebne już są jego usługi. Pozostały mu do obsługi bocznice, drugorzędne dzielnice, peryferie. O wczesnym świcie pójdzie gasić zapalone latarnie. Tak właśnie odchodzili w przeszłość owi latarnicy, którzy przez pół wieku z górą zapalali miejskie latarnie. Przemieńli podobnie jak ich koledzy z czasów popruskich, którzy spóźnionym przechodniom oświetlali drogę swoimi ręcznymi latarenkami.

Sytuację peryferyjnych dzielnic najlepiej ukazuje list czytelnika z przedmieścia bardzo przecież ważnego, bo zza rogatek jerozolimskich, który redakcja „Kuriera Warszawskiego” opublikowała w maju 1886 roku (nr 137A). Przedmieście to – jak pisał jego mieszkaniec – stanowiące odrębny rewir policyjny w cyrkule VIII, leżące po obu stronach szosy radomskiej, a noszące urzędową nazwę „alei Jerozolimskiej za rogatkami”, składało się z kilkudziesięciu zabudowań zamieszkiwanych przez parę tysięcy ludzi „ponoszących ciężary na rzecz porządków miejskich na równi z posiadaczami nieruchomości w środkowych i bogatszych dzielnicach”. Pozbawione jednak było „bruku, chodników, ścieków, wodociągów i oświetlenia”, jako że stała tam tylko jedna latarnia tuż przy rogatce.

„Trudno sobie wyobrazić – skarżył się autor korespondencji – jak utrudniającą i niebezpieczną jest tam podróż pieszka w godzinach wieczornych, nocnych i rannych, w niepogodnej jesiennej i zimowej porze, przy wszechwładnie tam panującym błocie, wybojach i roztopach. W absolutnej ciemności przechodzień nieustannie narażony jest na upadek i kalectwo, albo też na obcesowe spotkanie się z napastnikami, dla których pobliskie glinianki są dogodnym miejscem schronienia”. Jak więc wyglądały inne, nie tak ruchliwe podmiejskie ulice; ta bowiem – czytamy – stanowiła „jedeny środek komunikacji z miastem dla przyległych osad, nie mówiąc o ruchu powozowym”.



## SZKICE I TYPY WARSZAWSKIE

Układ i rysunek F. Kostrzewskiego



– Ach! jakaż woda okropna! Przemoczemy nogi na nie!...

– Ech, niech się panna nie boi; mam ja buty doskonale.

W 1909 roku rogatki jerozolimskie, które dotąd usytuowane były *vis-à-vis* Twardej, przeniesiono do wsi Ochota, która dwa lata wcześniej otrzymała prawa osady podmiejskiej. Póki nie wyburzyli ich Niemcy podczas ostatniej wojny, stały na placyku u zbiegu z Towarową, na którym stracono po powstaniu styczniowym Artura Zawiszę. W owym 1909 roku Ochota miała wejść w skład miasta, ale na dobre stało się tak w 1915 roku, gdy inkorporowana została do obszaru

„Wielkiej Warszawy” razem z przedmieściami: Czerniakowa, Siekierki, Mokotowa, Rakowca, Czystego, Marymontu, Potoku, Powązek, Młocin, Pelcowizny, Ustronia, Nowego Bródna, Targówka, Utraty, Grochowa I i II oraz Kępy Gocławskiej. W tym samym roku uchwałą Zarządu Miejskiego z 21 września przywrócony został tytuł stołecznego miasta Warszawy, a dwa lata później magistrat postanowił, że syrena pozostanie godłem stolicy.

## CHARAKTERYSTYKA SASKIEGO OGRODU

Szkice Henryka Pillatiego



Pragnienie pospolite: kto pierwszy, ten lepszy.

WYMIENIONE PRZEZ DMOCHOWSKIEGO ulice były też niewątpliwie uważane za najważniejsze w odczuciu ogółu mieszkańców. Długa, zaczynająca się od zbiegu Nowomiejskiej i Freta, zwana tak od łacińskiego określenia przedmieścia, a przez jakiś czas także Szeroką lub Błońską, miała już od XV wieku drewnianą zabudowę, w następnym stuleciu powstawały tu browary, a szlachta wznosiła tu swoje dworki; zabudowana została intensywnie jednak dopiero w XVIII wieku. Fryderyk Schulz, zwiedzając Warszawę na początku lat

dziewięćdziesiątych tamtego wieku, zaobserwował, że po obu stronach tej ulicy „mieszczą się przepukpki z owocami i tandeciarze, którzy tutaj i także stare książki i ryciny sprzedają”.

Sobieszczański z kolei odnotował, że przy Długiej znajdowało się w tamtych latach sporo hoteli, między którymi wyróżniał się Hotel Niemiecki (Hôtel d'Allemagne), „w którym można znaleźć porządne mieszkanie, pomimo to jest on tylko od furmanów, wędrownych rzemieślników i innych niezamożnych podróżnych