

*Dariusz Głowka, Elżbieta Mazur**

Produkcja powozów w Warszawie w XIX wieku

Carriage production in nineteenth-century Warsaw

Abstrakt: W artykule przedstawiono nieopracowaną dotychczas historię produkcji różnego typu pojazdów takich jak powozy, karety, bryczki, faetony, landa, amerykański i inne, w dziewiętnastowiecznej Warszawie, największym ośrodku ich wytwórczości na ziemiach polskich. Podano liczbę zakładów, wielkość produkcji i zatrudnienie, nazwiska właścicieli i lokalizację warsztatów, których największym skupiskiem były ulice Elekoralna, Leszno i Orla. Opisano działalność znaczących przedsiębiorców Jana Liera, Józefa Rentla, Antoniego Hesse, Władysława Romanowskiego i Karola Sommera. Omówiono wystawy przemysłu krajowego organizowane w Warszawie i ekspozycje zagraniczne w Paryżu, Londynie, Moskwie, Petersburgu, Wiedniu i Filadelfii, na których prezentowano warszawskie powozy i ich twórców, uhonorowanych licznymi nagrodami.

Słowa kluczowe: powozy, Warszawa, XIX wiek, kultura materialna, produkcja

Abstract: The article presents the previously unexplored history of the production of various types of vehicles, such as carriages, coaches, buggies, phaetons, landaus, American carriages, and others, in 19th-century Warsaw, the largest center of their manufacture in Poland. It provides information on the number of factories, production volumes and employment, the names of owners and the location of workshops, which were mainly concentrated on Elekoralna, Leszno and Orla streets. It describes the activities of prominent entrepreneurs such as Jan Lier, Józef Rentel, Antoni Hesse, Władysław Romanowski and Karol Sommer. It discusses domestic industry exhibitions organized in Warsaw and foreign exhibitions in Paris, London, Moscow, St. Petersburg, Vienna, and Philadelphia, where Warsaw carriages and their creators, honored with numerous awards, were presented.

Key words: carriages, Warsaw, nineteenth century, material culture, manufacturing

* dr hab. Dariusz Głowka, prof. IAE PAN, Instytut Archeologii i Etnologii PAN
d.glowka@iaepan.edu.pl;  <https://orcid.org/0000-0002-1633-5505>
dr hab. Elżbieta Mazur, prof. IAE PAN, Instytut Archeologii i Etnologii PAN
e.mazur@iaepan.edu.pl;  <https://orcid.org/0000-0002-7757-6708>

Tematyka środków komunikacji, w tym pojazdów konnych znajdowała się w kręgu zainteresowań historyków kultury materialnej. Zarówno na łamach „Kwartalnika Historii Kultury Materialnej”, jak i nieco później w *Historii Kultury Materialnej Polski w zarysie* w tomach poświęconych XIX stuleciu znajdujemy artykuły i syntetyczne wzmianki o tej tematyce¹. Nie tylko dla czasów nowożytnych ważne są publikacje Teresy Żurawskiej². Przydatne jest także opracowanie Zbigniewa Prusa-Niewiadomskiego³.

Do tej pory nie poświęcono jednak uwagi kwestiom produkcji powozów w największym ośrodku ich wytwarzania, jakim w tym czasie była Warszawa. Sięgnęliśmy zatem do różnorodnych przekazów źródłowych, prasy, kalendarzy, informatorów, pozyskując wiadomości o liczbie zakładów i ich właścicielach, lokalizacji warsztatów, wielkości produkcji i zatrudnienia, wreszcie o rodzajach i jakości wytwarzanych pojazdów. Nasze rozważania dotyczą „długiego” XIX w., od schyłku XVIII w. do wybuchu pierwszej wojny światowej. Zastanawiając się nad kwestią produkcji powozów warto zauważyć, że dorożki nie stanowiły odrębnej kategorii pojazdów, nie było zatem żadnej wytwórni dorożek. Dorożkarze wykorzystywali do przewozu pasażerów różne, najczęściej już używane wehikuly, np. faetony, koczyki i rosyjskie kiszki w pierwszej połowie XIX w., w drugiej zaś Victorie, Milordy i Vis-à-Vis⁴.

Ulicami osiemnastowiecznej Warszawy jeżdżono karetami drezdeńskimi, opisanymi przez Jana Antoniego Magiera: „których pudła zawsze od dołu esowato zwężone, snycerska wyślaczana robota, zdobiąc krawędzie czteroma lub sześcioma u góry gałkami się kończyła, zewnątrz pudło malowane w różne figury alegoryczne, wewnątrz zaś siedzenia adamaszkiem, trypą lub aksamitem bywały okryte [...] całe pudło karety na rzemiennych pasach [było], i stąd karete dawniejsi Polacy kolebką, czyli kołyską, zwali”⁵. Nie był to jedyny typ pojazdów. Znanе są także landa, vis-à-vis, bastardy, soliterki, koczе, bryczki, landary, leżajki, kolaski⁶. Sprowadzano je początkowo z Drezna, Berlina, Wrocławia, a także z Anglii.

Rosnący popyt na środki transportu spowodował zakładanie w drugiej połowie XVIII w. manufaktur w dobrach magnackich, a później przez przybyłych do Warszawy cudzoziemców⁷. Wiadomo, że tym czasie funkcjonowały zakłady Jana Liera (pisano go również jako Sier i Zier), „Kompania Pana Szperla” oraz Tomasza Michała Dangla⁸. Ze Szperlem interesy prowadził Jan Duklan Ochocki, opisał je w swoim pamiętniku: „obstałowałem [...] dwa koczе u Pana Szperla, a dla siebie kocz i karete. Przemieniłem także u niego kocz mój, którym już dwa lata jeżdżę na cudnej piękności karyolce, dawszy mu 45 dukatów dodatku”⁹. Kupował i odsprzedawał z zyskiem powozy produkowane u Szperla: „przeszłym razem miałem ich tyleż [karete i dwa

¹ Wąsowiczówna T. 1954, s. 804–809; Kutyłowski R. 1978, s. 257–259; Żurawska T. 1978, s. 259–262; Żurawska T. 1982a, s. 83–101; Żurawska T. 1982b; Historia. 1978, s. 263–266; Historia. 1979, s. 330.

² Pierwszego, wstępnego zestawienia manufaktur i warsztatów dokonała Teresa Żurawska, zob. Żurawska T. 1982b, s. 212–217; Żurawska T. 1989.

³ Prus-Niewiadomski Z. 1995.

⁴ Autorzy opracowania konstatują, że funkcję dorożki pełniły różne pojazdy, a przepisy prawne nie określały dokładnie jakim typem pojazdu ma być dorożka; Gańko K., Lubrzyński Ł. 2018, s. 31.

⁵ Magier A. 1963, s. 124.

⁶ Żurawska T. 1989, s. 28.

⁷ Kołaczkowski J. 1888, s. 498–500; Żurawska T. 1989, s. 29–30.

⁸ Kołaczkowski J. 1888, s. 499; Żurawska T. 1989, s. 30–33.

⁹ Pamiętniki. 1882, s. 25.

kocze], sprzedawały się, zarobiłem na nich ponad 100 dukatów”¹⁰. Najbardziej znana z nich była manufaktura Dangla. Przyjechał on do Warszawy około roku 1768 z Prus i pracował jako siodlarz w warsztacie przy ul. Rymarskiej. Ożenił się z Anną Zofią Krause, córką majstra kowalskiego. W 1776 r. został obywatelem Warszawy. W 1784 r. był posiadaczem kamienicy przy Senatorskiej nr hip. 468, na stosunkowo wąskiej, bo 30-łokciowej działce, w bliskim sąsiedztwie pałacu wojewody ruskiego Stanisława Szczęsnego Potockiego. Opisał tę nieruchomość Fryderyk Schulz: „W ogromnym domu i warsztatach swych przy Senatorskiej ulicy, mieścił wszelkiego rodzaju rzemieślników, potrzebnych do budowy powozów, stelmachów, kowalów, siodlarzy, lakierników, pasamoników, malarzy, ślusarzy itp. Ci pracując razem byli w stanie postawić powóz w naderzwyczaj, nie do wiary krótkim czasie, jeśliby żądający nic sobie gotowego nie mógł wybrać, gdyż zawsze było dwadzieścia do trzydziestu ekwipażów na składzie. Najnowszego smaku formy, ozdoby, ulepszenia, różne rodzaje powozów, rzadko kogo nie zadowolniły. Przedsiębiorca otrzymywał z Londynu rysunki wszystkich nowości, jakie w tym rodzaju się ukazywały; zapewne i znaczną część materiałów także, takich, których w kraju równie by dobrze wykonać nie mógł, większą jednak część robót na miejscu swymi ludźmi wygotowywał. Ceny jego o niewiele były mniejsze od londyńskich, ale że towar był pod ręką, a wielu znajdowało kredyt, wolano brać od niego, tak że znacznego dorobił się majątku. W Niemczech nie ma żadnego zakładu na taką skalę, nawet fabryka Kaufmana w Wiedniu, w porównaniu do tej, mało jest znaczącą, chociaż wyrabia powozy smakowne, trwale, a sprzedaje one o jedną trzecią taniej”¹¹. W 1784 r. miał też nieruchomość przy Elektoralfiej nr hip. 750, tuż obok kamienicy teścia. Krause miał jednopiętrową kamienicę z wjazdem na działce nr 749 o szerokości 50 łokci, zaś Dangel także jednopiętrową kamienicę z dwoma wjazdami o szerokości 100 łokci. Na działce nr 751 o szerokości 50 łokci należącej do jego brata Karola Fryderyka Dangla odnotowano „mur i stajnię”. Ponadto Tomasz Dangel miał dworek drewniany na Elektoralfiej pod numerem 791¹². Nie mamy pewności, czy warsztaty przy ulicy Senatorskiej nie zostały przeniesione na Elektoralfą, bowiem w opisie nieruchomości z 1797 r. Dangel nie był już właścicielem posesji nr 468, należącej wówczas do Zanellego¹³. Tadeusz Korzon podaje za pruskim urzędnikiem i statystykiem Augustem Karlem von Holsche, że ceny powozów wynosiły od 100 do 2000 dukatów, proces wykańczania i ozdabiania powozów odbywał się na piętrze, zaś omyłkowo określił liczbę zatrudnionych pracowników na 300 osób, choć odnotowano tam kilkuset („enigen hundert menschen”)¹⁴.

Nabywcami produkowanych przez niego pojazdów był sam monarcha oraz przedstawiciele magnaterii, m.in. Czartoryscy, Ludwika Chodkiewiczowa, Izabela Branicka, Ludwika Jabłonowska, Izabela Lubomirska¹⁵. Niewątpliwie był pierwszym w branży, który w jednym miejscu zebrał rzemieślników różnych profesji niezbędnych do wykonania gotowego pojazdu.

W 1790 r. w uznaniu zasług uzyskał nobilitację. Uzasadniono ją w sposób następujący: „W liczbie tych umieszczonego widzimy Urodzonego Tomasza Michała Dangla, który poświęciwszy młode lata na wydoskonaleniu się w sztuce do wystawienia powozów prowadzącej, i potrzebnych do tego w wielu zagranicznych Kraiach zasiągnąwszy wiadomości, nakoniec

¹⁰ Pamiętniki. 1882, s. 163.

¹¹ Schultz F. 1956, s. 83; F.M. Sobieszczański tłumacząc fragment dzieła Schultz'a do tekstu oryginalnego o warsztatach przy Senatorskiej wprowadził *passus* „i na Elektoralfiej ulicy (dziś nr 750 i 751)”; Sobieszczański F.M. 1848, s. 135.

¹² AGAD, Księgi miejskie Warszawa Ekonomiczne, nr 29 a, k. 27, 53; Taryffa. 1784, s. 13, 21, 22; Łoza S. 1932, s. 31.

¹³ Opis. 1797, s. 18.

¹⁴ Holsche A.K. 1804, s. 380; Korzon T. 1897, s. 307–308.

¹⁵ Żurawska T. 1989, s. 31–32. Król był winien Danglowi 296 136 złp w 1793 r.; zob. Zienkowska K. 1972, s. 262.

w tem Państwie i Mieście osiadł, a w nim Fabrykę tychże Powozów, nietylko pracą i kosztem znacznym założył, i do niej wszystkie rękodzieła potrzebne i użyteczne przysposobił, ale też ią do tego doskonałości Stopnia iż w niczem nappierwszym w Europie podobnym Fabrykom nieustępie doprowadził; tak dalece, że kray cały, w powozy wygodne i ozdobne zostawszy własney Kraiowej roboty opatrzonym iuż onych i obcym udzielać, a tym samym wysłane dotąd za granicę bogactwa zwracać i poczęści nadgradzać sobie zaczyna”¹⁶.

Dość długo utrzymująca się koniunktura na jego powozy pozwoliła mu powiększyć majątek, podjąć działania w sferze bankowości w czasach II rozbioru, wreszcie z masy upadłościowej Teppera uzyskał dobra ziemskie — Falenty, Raszyn i Gołków. Po upadku państwowości interesy Dangła zaczęły podupadać¹⁷. Po jego śmierci w 1808 r. zakład prowadziła wdowa, korzystając z pomocy krewnego Jana Bogumiła Krause, któremu w 1810 r. sprzedała manufakturę za sumę 80 tysięcy złp¹⁸. Spadkobiercy Dangła, liczne grono synów i córek, nie chcieli kontynuować rzemieślniczych tradycji rodziców i podzielili między siebie schedę¹⁹. Między 1817 a 1821 r. na działkach nr hip. 750 i 751 usytuowano instytucję rządową — Komisariat Wojenny²⁰.

Warszawa w epoce Królestwa Polskiego była ważnym ośrodkiem produkcji powozów. Świadcą o tym informacje zamieszczone w Przewodniku Warszawskim Natana Glücksberga z lat 1826–1827 i 1829. W pierwszym z nich wymieniono 15 producentów, w drugim 25, co naszym zdaniem wynika z dokładniejszych danych pozyskanych przez wydawcę. Wreszcie w trzecim 24. Lista warsztatów obejmowała: Franciszek Duetz, Niecała nr hip. 614H; Daniel Gołąbek, Niecała 614L; Wilhelm Heyne, Elektoralna 794; Krystyan Helwig, Elektoralna 790; Wojciech Jacholski, Elektoralna 752; Jan Körner, Leszno 656; Franciszek Kalinowski, Elektoralna 753; Wilhelm Kraśniewski, Elektoralna 795; Daniel Leszczyński, Elektoralna 748; Jan Lier, Królewska 1069; Franciszek Mentzel, Świętojerska 177L; Jan Müller, Mazowiecka 1347; Gotfried Müller, Mazowiecka 1350; Jakob Müller, Mazowiecka 1350; Albert Paternowski, Elektoralna 788; Krzysztof Rentel, Orla 802; Karol Riediger, Leszno 669; Szymon Rudzki, Trębacka 640; Jan Szatter, Elektoralna 753; Stanisław Sommer, Elektoralna 798; Fryderyk Strohmayer, Niecała 614L; Karol Weigel, Niecała 614G; Kazimierz Wastkowski, Elektoralna 748; Karol Weistheit, Elektoralna 794; Zeibieg, Solna 813²¹.

Głównym skupiskiem warsztatów była ulica Elektoralna, na której zlokalizowanych ich było 11. W pobliżu usytuowane były dwa na Lesznie i po jednym na Orlej i Solnej. Pozostałe dziesięć położone były w pobliżu głównych ulic warszawskich na Niecałej i Trębackiej (cztery i jeden), Mazowieckiej, Królewskiej i Świętojerskiej. Prawdopodobnie z któregoś z wyżej wymienionych zakładów pochodziła karetka opisana na łamach „Izys Polskiej” (ryc. 1)²². Pojazdy

¹⁶ Łoza S. 1932, s. 29.

¹⁷ „Powstało więcej fabrykantów powozów z Danglem współubiegających się co znacznie zakładowi jego dochodu zmniejszyło”; Sobieszczański F.M. 1848, s.160; Korzon T. 1897, s. 307–308; Zienkowska K. 1972, s. 277–280.

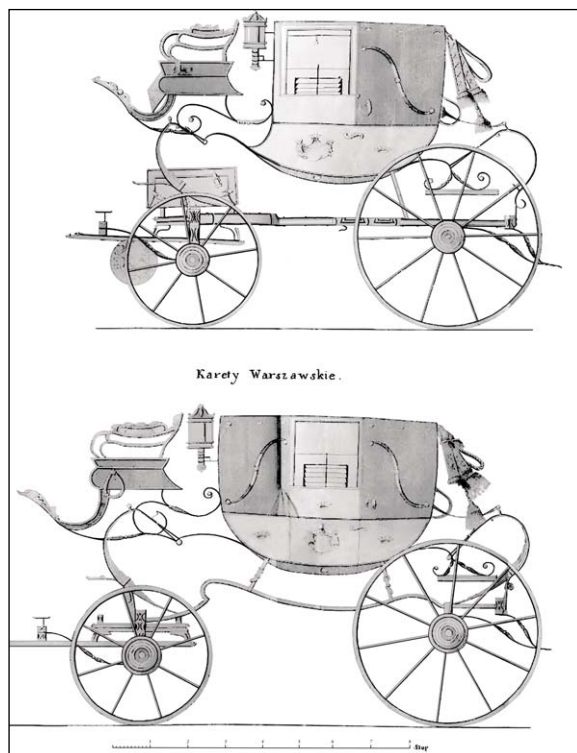
¹⁸ Zienkowska K. 1972, s. 280; Żurawska T. 1989, s. 31.

¹⁹ Gazeta Warszawska. 1818, 38, s. 1006; Zienkowska K. 1972, s. 289.

²⁰ Taryffa. 1817, s. 24; Taryffa. 1821, s. 42.

²¹ Przewodnik warszawski. 1827, s. 30. Zwykle zestawienie liczby stron dotyczących wykazu rzemieślników poszczególnych profesji edycji z roku 1826 i dwu kolejnych wydań świadczy wyraźnie o dokładniejszych informacjach wydawcy, a nie o rzeczywistym wzroście liczby warsztatów lub zakładów o 30 bądź 50% w ciągu roku.

²² „Rysunek na Tabl. XXXI wystawia najnowszey mody karety warszawskie, dla wiadomości mieszkających na prowincyi lub za granicą. Kozioł osadzony jest na antabach, okrytych klapami z paloney skóry. Sukno wewnątrz do wybicia, najczęściej używane jest w kolorze piaskowym lub amarantowym; burty zaś żółte z wzorkiem czerwonym. Kolor lakieru zależy od upodobania; nayıżywańsze są jednak: iasno-oliwkowy z żółtem i czarnem szparowaniem; żółty lub ciemno zielony z czarnem szparowaniem; czasem pudło brązowe na pon-sowym spodzie, żółto i czarno szparowanym: ma wyższy gust oznaczać. Bronzy powszechnie połączane, a na drzwiczkach iasnieją Lerby, paludementem lub arabeskiem przyozdobione; kto na mniej uderzających ozdobach



Ryc. 1. Karety warszawskie.
Źródło: Izys Polska.1822–1823,
2, cz. 4, tab. 31

produkowane w Warszawie w latach dwudziestych XIX w. były eksportowane do Rosji²³. Najbardziej chyba spektakularnym przykładem była zamówiona u Jakuba Müllera przez carycę Aleksandrę Fiodorowną „calèche de promenade”²⁴. Wśród krajowej klienteli byli m.in. Potoccy: Fryderyk Stanisław członek Rady Stanu Królestwa Polskiego oraz właściciel Wilanowa Aleksander, którzy zamawiali nowe pojazdy i reperowali stare u Müllera, Liera i Weissheita²⁵. W 1838 r. w jednym z ówczesnych kalendarzy zamieszczono informacje dotyczące rzemiosła i handlu w Warszawie. Opublikowano w nim „Wykaz główniejszych fabryk w Warszawie”, w którym nie wymieniono żadnego zakładu produkującego pojazdy. Odnotowano natomiast różne profesje rzemieślnicze, wśród nich 45 siodlarzy. 13 z nich znamy już jako producentów powozów²⁶. Niemal połowa

poprzestaie, każe w ich miejsca dawać cyfry: ale te muszą być kaligraficznie wyrobione w guście pisma gotyckiego. Podług wzorów francuzkich, w Paryżu wracają kozły bez poręczy, okryte sukienkami kapami, suto burkami i frendzlami przyozdobionymi”, Izys Polska. 1822–1823, s. 132. Uznano, że opis ten jest najbliższy berlinie należącej do generała Piotra Szebeka, eksponowanej w Łańcucie; Żurawska T. 1982b, s. 148–149.

²³ W 1828 r. wartość wywozu liczone na 172 054 złp, a w 1829 na 170 220 złp. W 1836 r. wynosiła ona 234 000 złp; Sobieszczański F.M. 1848, s. 279, 376.

²⁴ Żurawska T. 1982b, s. 157.

²⁵ Żurawska T. 1982b, s. 158, 164.

²⁶ Poniżej pełna lista siodlarzy, a asteriskiem oznaczamy wcześniej wymienionych producentów pojazdów: Elektoralna 794a Ambruszkiewicz, Niecała 614H Czapliński Antoni, Elektoralna 747 Daczal Adam, Mazowiecka 1350 Daniel Ludwik, Aleksandria 2783 Dąbkowski Antoni., Niecała 614D Dütz Franciszek*, Orla 801, Emmell Wilhelm, 391 Krakowskie Przedmieście Erxleben Marc, Koźła, 1822 Fuchs Józef Elektoralna 792 Gołaszewski M., 793 Elektoralna Gorajski Franciszek, Orla 799 Hejne Wilhelm*, Ogrodowa, 825 Helwich Krystian*, Mazowiecka 1345 Hülmantel Jan, Orla 802 Jankowski Józef, Leszno 729 Jarański Franciszek, Leszno 726 Karczewski Jakub, Leszno 665 Karczewski Paweł, Krakowskie Przedmieście 470 Klotzer Krystian, Zakroczyńska 1854

majstrów siodlarskich, czyli 20 osób, prowadziła warsztaty na ulicach Elektoralnej, Orlej, Lesznie, Ogrodowej. Drugim skupiskiem była ulica Niecała (cztery), trzecim Mazowiecka i Królewska (sześć), pozostali prowadzili interesy na ważnych ulicach Warszawy — Długiej, Krakowskim Przedmieściu, Senatorskiej, Nowym Świecie i Aleksandrii.

Ze względu na niezachowanie się dawnych warszawskich pojazdów zdecydowaliśmy się na przytoczenie obszernych fragmentów przekazów źródłowych, w których opisano ich wygląd²⁷. Okazją do pokazania kunsztu rzemieślniczego i wysokiej jakości wyrobów były wystawy przemysłu krajowego organizowane w Warszawie od roku 1821. Powozy pojawiły się dopiero w 1838 r. na ekspozycji w salach ratusza warszawskiego. Jan Lier, wymieniony wyżej, działający nadal na ulicy Królewskiej nr hip. 1069 zaprezentował publiczności: „Wolant na czterech resorach leżących, bez drąga; smaruje się raz na trzy miesiące bez zdejmowania kół; osi są na podkładkach skórzanych dla uniknięcia łoskotu; dziury w obręczach na kołach są wiercone na machinach w sposób, że śruby do zdarcia kół wypaść nie mogą; okucie dyszla jest wyrobione z jednej sztuki żelaza i obłożone mosiądzem 4000 złp”²⁸. Pojazd ten wyróżniony został srebrnym medalem II klasy²⁹. Drugi wolant na czterech resorach stojących, budowy zwyczajnej” pochodził z dotąd niewymienionego w źródłach zakładu Jana Lublińskiego, w Warszawie przy ulicy Elektoralnej nr hip. 795³⁰. Ciekawostką był „koczyk niekryty na leżących resorach dla dzieci roboty” stelmacha Jakuba Kobylińskiego z ulicy Pańskiej nr hip. 1215 za złp 700³¹.

Trzy lata później znani wcześniej producenci Wiktor Kraśniewski (Elektoralna nr hip. 745), Jan Lier (Królewska nr hip. 1069) i Karol Weisheit (Elektoralna nr hip. 794) wystawili różnego rodzaju pojazdy. Pierwszy z nich bryczkę „według wzoru angielskiego, na resorach leżących, z osiami i buksami patentowanymi, które się oliwają raz na miesiąc smarują złp 3600”³². Drugi „Faeton z łączącymi resorami, nowego kształtu, spód cały żelazny, własnego pomysłu; osi na wzór patentowych, które się smarują oliwą raz na dwa miesiące; skóry glansowane na sposób angielski, które niezatrzymują kurzu, pierwszy raz w Warszawie użyte”³³. Trzeci zaś kocz poczwórny, nowego kształtu złotem szparowany, na resorach leżący złp 5000”³⁴. Dziennikarz piszący dla „Korespondenta Handlowego, Przemysłowego i Rolniczego” poświęcił cały akapit jednemu z nich: „Faeton błękitny, perłowo wybity, z fabryki P. Jana Liera cały spód żelazny, nie malowany lecz pokostowany tylko; lekkość, trwałość, dobry smak, kształtne formy, prze-

Kuczyński Marc., Elektoralna 746 Kraśniewski Wilhelm*, Ogrodowa 930 Lietz Fryderyk, Królewska 1069 Lier Jan*, Długa 590 Lubarski Józef, Mazowiecka 1350 Michalski Jędrzej, Niecała 614D Moklanowicz J., Mazowiecka 1347 Muller Jan*, Mazowiecka 1350 Muller Gotfried*, Elektoralna 755 Neer Stanisław, Krakowskie Przedmieście 405 Neümayer Gotfried, Nowy Świat 1294 Normark Daniel, Senatorska 471A Nowakowski Franciszek, Krochmalna 1009 Reif Fryderyk, Leszno 669 Rydigier Karol*, Elektoralna 752 Schaters Jan*, Nowy Świat 1251 Sandler Jan, Orla 798 Sommer Stanisław*, Elektoralna 790 Staniszewski T., Senatorska 471A Stachniewicz W., Elektoralna 749 Stephans Józef, Nowy Świat 1250 Ulych Michał, Senatorska 753 Wastkowski Kazimierz*, Elektoralna 794 Wajssheit Karol*, Niecała 614G Weigel Karol*, Krakowskie Przedmieście 412 Wiesbeek Michał; *Kalendarzyk*. 1838, s. 88.

²⁷ Kilka wyrobów zakładów warszawskich odnalazł w zbiorach muzealnych i kolekcjach Z. Prus-Niewiadomski. Były to: milord F. Loretza, lando i milord Hertla, powóz J. Stopczyka, viktoria M. Hieropolitańskiego, brek W. Romanowskiego; Prus-Niewiadomski Z. 1995, s. 42, 52, 73, 76, 81, 84, 90. Zachowało się także kilka kart ze wzornika Adolfa Hertla, nie mamy pewności, czy chodzi o ojca czy syna; Żurawska T. 1982b, s. 168–173.

²⁸ Spis płodów. 1841, s. 48; *Gazeta Codzienna*. 1838, 2179, s. 2.

²⁹ *Dziennik Urzędowy Gubernii Mazowieckiej*. 1840, 155, s. 124; *Gazeta Warszawska*. 1838, 159, s. 1.

³⁰ Spis płodów. 1838, s. 48.

³¹ Spis płodów. 1838, s. 48.

³² Spis płodów. 1841, s. 35, nr kat. 303. Nie wiemy, na ile była ona podobna do „bryczek warszawskich”, opisanych w 1822 r. na łamach prasy; Żurawska T. 1982b, s. 160–162.

³³ Spis płodów. 1841, s. 38, nr kat. 320. Nie podano ceny.

³⁴ Spis płodów. 1841, s. 54, nr kat. 428.

konywają że nie potrzebujemy przepłacać w Wiedniu i Londynie eleganckich pojazdów, kiedy mamy i na miejscu również dobre a co bardziej swoje i tańsze”³⁵.

Ekspozycja tego roku posłużyła Piotrowi Steinkellerowi, znanemu przedsiębiorcy i finansście do zaprezentowania głośnej wtedy swojej inicjatywy — uruchomienia poczty przewożącej pasażerów i przesyłki. Pokazano karetę kurierską przeznaczoną dla 16 osób³⁶. Ponadto w jego zakładzie produkowano wagony kolejowe, furgony, omnibusy, dorożki i kocz³⁷.

W 1845 r. autor relacji dla „Biblioteki Warszawskiej” Feliks Miaskowski poświęcił powozom kilka stron. Wspomniane zostały w niej karety pocztowe i fiakry produkowane przez Piotra Steinkellera w Warszawie na terenie młyna parowego na Solcu, a szczególną uwagę zwracano na wykwinną karetkę, także wyprodukowaną przez tego przedsiębiorcę. Warto przytoczyć kolejny fragment tej relacji dotyczący innych producentów: „Niemniej chwalono powóz Liera jednego z najpierwszych fabrykantów warszawskich, który także wiele do udoskonalenia fabrykacji pojazdów się przyczynił o siedmiu resorach stalowych eliptycznych na osiach patentowych wszystko z materiału krajowego Zwracał dalej uwagę kocz Weisheita rozkładający się na kocz zwyczajny i kocz landarowy za pomocą mechaniki własnego pana Weisheit pomysłu, na który otrzymał patent wynalazku; kocz Liedkiego z resorami umieszczonymi pod osią i z mechanizmem do podkręcania przodu własnego p. Liedkie pomysłu; kocz Koryckiego w najnowszym kształcie i landara poczwórna Mohaupta i Gayera staranniej budowy”³⁸. Ta ostatnia wyceniona była na 1200 rs, a wspomniany kocz Koryckiego na 825 rs³⁹. Uzupełnijmy tę relację o opisy zaprezentowanych pojazdów zamieszczone na łamach „Kuriera Warszawskiego”: „piękna karetka poczwórna mahoniowa, wcale jeszcze niemalowana, dająca się ubarwić na kolor jakikolwiek [...] o 7miu oknach, i wybita wewnątrz piękna materją iedwabną, deseniowaną w kolorach błękitnych i żółtym” wystawiona przez Steinkellera wyceniona była na 8 tysięcy złp. Wspomniany powyżej pojazd z fabryki Mohaupta i Gayera, także warty 8 tys. złp określony został jako błękitna karetka o pięciu oknach. Dziennikarz gazety zauważył, że kocz Liera „szafirowy z żółtemi wypustkami, wewnątrz kolorem szafirowym obity. Kocz ten iest iuż sprzedany, zdoią go cyfry powiązane angielskie X. P. i mitra hrabiowska”⁴⁰.

Właściciele firm wprowadzali różnego rodzaju nowinki techniczne w konstrukcji pojazdu. Patenty w tej dziedzinie uzyskali Krystjan Klötzer za „nowy sposób budowania karet przemiennych”, Leonard Sawicki za „nowy mechanizm w budowie powozów zabezpieczający od przypadku przy rozbieganiu się koni” oraz Karol Wejsshejt za „nowy sposób składania i rozkładania pojazdów, karetokocz zwanych”⁴¹.

Sobieszczański opisując w 1847 r. sytuację gospodarczą miasta wyróżnił spośród 16 fabryk powozów, zakłady Liera, Weissheita przy Elektoralfnej 794B oraz Emmela na Mazowieckiej.

³⁵ Korespondent Handlowy, Przemysłowy i Rolniczy. 1841, 2, s. 1.

³⁶ Spis płodów. 1841, s. 50, nr kat. 418; w innej relacji określono go jako „dylizans na sposób angielski czyli tak zwana kurierka” która produkowano w Żarkach, Korespondent Handlowy, Przemysłowy i Rolniczy. 1841, 2, s. 1; Kołodziejczyk R. 2009–2010, s. 336–342.

³⁷ Sobieszczański F.M. 1848, s. 407.

³⁸ Rzut oka na wystawę. 1845, s. 613. W pierwszej połowie lat czterdziestych XIX w. miały powstać zakłady Franciszka Geyer w 1840 r., Ksawerego Łaskowskiego w 1843 i Aleksandra Liedke w 1845 r.; Kołaczkowski J. 1888, s. 500. Być może trochę wcześniej założona została fabryka Samuela Mohaupta, bowiem „dawniej exystująca przeszło lat 20, przy ulicy Orlej, przeniesioną została na ulicę Elektoralfną nr 792, wprost bramy Szpitala Śgo Ducha”; Kurier Warszawski. 1860, 198, s. 8.

³⁹ Kocz Koryckiego wykończony był lakierowanymi skórąmi, schody do powozu rozkładały się samoczynnie, a przy zamknięciu drzwiczek podobnie się składały; Drexlerowa A.M. 1999, s. 365, 377.

⁴⁰ Kurier Warszawski. 1845, 187, s. 905.

⁴¹ Kalendarzyk. 1849, s. 129–131.

Łączna wartość produkcji owych 16 wytwórni wynosiła 48 750 rs, a do Cesarstwa wywieziono powozów na kwotę 17 255 rs, co stanowiło niemal jedną trzecią całości. Szczególnie podkreślił rolę Liera, pisząc: „Powozy, zwłaszcza Jana Lier, przez gustowne kształty i wykończoną robotę pojedynczych części, szczególny miały odbyć”⁴². W tym samym czasie w „Kalendarzyku Informacyjno-Kieszonkowym na Rok 1848” zamieszczono wykaz 17 producentów powozów, którzy skupieni byli przede wszystkim na ulicach Elektoralfnej, Orlej i Lesznie (13)⁴³. W tym wykazie, dotyczącym jedynie wytwórców pojazdów jeszcze wyraźniej czytelne jest ich skupisko na tych ulicach niż w wykazie z 1838 r. obejmującym siodlarzy. Można przypuszczać, że największym producentem w latach 40-tych XIX w. był Jan Lier, który produkował rocznie 36 powozów, przy zatrudnieniu 48 robotników, a całość produkcji w Warszawie szacowana była na blisko 200 pojazdów⁴⁴. W 1851 r. było 25 manufaktur, w których pracowało przeciętnie ponad 10 robotników⁴⁵. Można te informacje zestawić z danymi z całego Królestwa z roku 1849. Powozy produkowano w 52 fabrykach, w których pracowały 484 osoby. Wytworzono 1052 sztuki powozów i bryczek o wartości 181 090 rs⁴⁶.

Dla ówczesnych użytkowników pojazdów, oprócz względów estetycznych, ważna była także wytrzymałość konstrukcji. Tę cechę często podkreślono w listach nabywców wdzięcznych za solidne pojazdy. Między innymi pisano o powozie z fabryki Franza Schyllinga, Długa nr hip. 590, który: „odbył podróż, z Warszawy do St. Petersburga, z tego miasta do Moskwy i z powrotem do Warszawy, i koło 500 mil, a przy tem żadnych napraw nie potrzebował. Pułk. W. C. R. Engelhardt”⁴⁷. Książę Sergiusz Golicyn, arystokrata rosyjski zamieszkały w podwęgrowskiej Starej Wsi bardzo chwalił sobie karetę kupioną u Liera, którą przejechał ponad 6 tysięcy wiorst „po najgorszych i prawie niepraktykowanych drogach z ogromnym pakunkiem” w Rosji bez żadnej naprawy⁴⁸. Chwalono także powstały w zakładzie Rudolfa Raffa, ucznia Jana Liera, „kocz landarowy podróżny, dokładnie wykończony, którym objechałem przeszło 6,000 wiorst po różnych i mało praktykowanych drogach. Ponieważ pomimo takiej próby, kocz w mowie będący nie uległ żadnej szkodzie ani w drzewie, ani w skórach, ani w suknie i lakierach” o czym powiadomił redakcję obywatel guberni wołyńskiej D. Berezowski⁴⁹. Wytwarzane w Warszawie pojazdy „od wiedeńskich trwałością mają je przewyższać, czemu się ani dziwić, gdyż wymagania tu pod tym względem muszą być większe. Bruki sterczące i niezmiernie szybka jazda wystawia tu na próbę dzielność roboty. Wiedeńskie koczki i doróżki poszłyby tu rychło na kawałki”⁵⁰.

Kolejne dane liczbowe możemy ustalić dla roku 1854 na podstawie skorowidza mieszkańców Warszawy⁵¹. Wymagają one starannej analizy. Podano bowiem dziesięć fabryk powozów, z których tylko dwie usytuowane były na obszarze, który uważamy za rejon szczególnego

⁴² Sobieszczański F.M. 1848, s. 282, 407–409.

⁴³ Brühl Nowy Świat 1294, Czapliński A. Elektoralfna 799, Daczal Elektoralfna 792, Emel W., Mazowiecka 1350, Juraszyński Elektoralfna 795, Karczewski P. Leszno 663, Klötzer Orła 798, Knoblauch Elektoralfna 752, Kraśniewski Elektoralfna 745, Liedke Leszno 669, Lier Królewska 1069, Mohaupt i Gejer Orła 798B, Muller Orła 802, Orłowski Elektoralfna 786, Rypalski, Elektoralfna 747, Stejneller Solec 2913, Weisheit Elektoralfna 794; Kalendarzyk. 1848, s. 31. Taki sam wykaz znalazł się w następnym tomie tego wydawnictwa; Kalendarzyk. 1849, s. 31.

⁴⁴ Łepkowski T. 1960, s. 65. Jan Lier zmarł w 1859 r.; Kurier Warszawski. 1850, 124, s. 1.

⁴⁵ Łepkowski T. 1960, s. 103.

⁴⁶ Korespondent Handlowy, Przemysłowy i Rolniczy. 1851, 53, s. 3.

⁴⁷ Gazeta Warszawska. 1840, 289, s. 8.

⁴⁸ Kurier Warszawski. 1847, 51, s. 242.

⁴⁹ Kurier Warszawski. 1848, 175, s. 1.

⁵⁰ Czas. 1857, 148, s. 1.

⁵¹ Skorowidz. 1854, s. 422, 441–442.

skupienia produkcji tego rodzaju⁵². W spisie rzemieślników zamieszczono trzy kategorie, które budzą nasze zainteresowanie: siodlarzy⁵³, stelmachów „budujących powozy kompletne”⁵⁴, a także „budujących powozy od drzewa”⁵⁵. Wśród siodlarzy (30) najwięcej miało swoje warsztaty na Elektoralnej (13), Lesznie (czterej), Orlej (dwaj). Potwierdza to naszą hipotezę o wyjątkowej roli tego obszaru. Ta rejonizacja czytelna jest także wśród stelmachów „budujących powozy kompletne”, bowiem ośmiu z 12 odnotowano na tych trzech ulicach. Pozostałe adresy wskazują na rozmieszczenie, szczególnie w przypadku stelmachów „budujących powozy od drzewa”, czyli naszym zdaniem półprodukty, na stosunkowo rozległym obszarze, a jedynie siedmiu na 21 pracowało na Elektoralnej, Orlej i Solnej. Fabryki powozów usytuowane były w centrum miasta od Kapitulnej po Nowy Świat.

Z tego samego 1854 r. pochodzi informacja o organizacji produkcji powozów w nowopowstałym okazałym budynku przy ulicy Erywańskiej, niedaleko kościoła ewangelicko-reformowanego, należącym do Ludwika Brühla. W oficynie na parterze mieściły się warsztaty, a na piętrze mieszkania robotników. Jedno z pomieszczeń przeznaczone zostało na ekspozycję 22 powozów, a w pozostałej części urządzono warsztaty: „które w skład budowy powozu wchodzi — tak więc sale: siodlarska, malarnia, lakiernia, ślusarnia, kuźnia, ostatecznego wykończenia, prócz stelmacherni, która osobny ma zajmować budynek”. Światło wpadające przez okna dobrze oświetlało sale⁵⁶. Firma rozpoczęła działalność w 1848 lub 1850 r. początkowo z siedzibą w pałacu Zamoyskich na Nowym Świecie⁵⁷. Ludwik Brühl nie ograniczał się tylko do robienia „wytwornych, eleganckich i jak cacko wykończonych” powozów sprzedawanych na miejscu, ale chciał rozszerzyć sprzedaż na inne miasta Cesarstwa. W tym celu zamieścił na łamach „Gazety Warszawskiej” z 1855 r. bardzo ciekawe ogłoszenie. „Chcąc ułatwić JW. WW. Panom zamieszkałym w bliższych guberniach Cesarstwa, stosunki z fabryką moją [...] postanowiłem, obstalowane u mnie powozy, po wykończeniu ich w fabryce według życzenia i woli

⁵² Fabryki powozów: Banasiewicz Mateusz Królewska 1065A, Bryll Ludwik Senatorska 472 — pałac Stanisława Zamoyskiego, Emmel Wilhelm Mazowiecka 1350, Fürszenberg Henryk Krakowskie Przedmieście 411, Kożuchowski Karol Trębacka 640, Laskowski Ksawery Kapitulna 546, Liedke Aleksander Leszno 669, Łagowski Andrzej Nowy Świat 1249, Schiller Karol Królewska 1066B, Wejshejt Karol Chłodna 894B; Skorowidz. 1854, s. 422.

⁵³ Angielewski Aleksander Zakroczyńska 1854, Borsch Daniel Senatorska 463, Brill Ludwik Senatorska 472, Czapliński Antoni Elektoralna 748, Emmel Wilhelm Mazowiecka 1350, Helbing Jan Leszno 663, Juraszyński Franciszek Elektoralna 795, Klötzer Krystan Elektoralna 790, Korycki Antoni Elektoralna 749, Korycki Józef, (wdowa) Niecała 614L, Kowalski Józef Leszno 729, Kożuchowski Karol Trębacka 630, Krupe Fabian Niecała 614H, Laskowski Ksawery Kapitulna 546, Liedtke Aleksander Leszno 669, Melechin Jakób Orla 801, Mohaupt Samuel Orla 798B, Orłowski Antoni Leszno 719, Próchnik Szczepan Długa 551, Reiff Rudolf Elektoralna 745/6, Rentel Józef Elektoralna 794A, Rypalski Ludwik Długa 590, Schuller Karol Królewska 1066, Sommer Władysław Elektoralna 798A, Steinert Karol Elektoralna 752, Stopczyk Jan Elektoralna 793, Szczebblewski Franciszek Elektoralna 747, Tomaszewski Bartłomiej Elektoralna 783, Weissheit Karol Elektoralna 794B, Zwoliński Józef Elektoralna 792; Skorowidz. 1854, s. 441.

⁵⁴ Chalive Jan Świętojeńska 1776, Chare Jan Leszno 717, Kappe Leopold Śliska 1484, Kempkie August Śliska 1456, Kenf Jan Elektoralna 791, Kożuchowski Józef Leszno 657, Kryński Józef Solna 809, Lemprycht Karol Elektoralna 773, Ostrowski Józef Elektoralna 758, Szcześniewski Tomasz Orla 800, Szyłe Ludwik Orla 800, Utych Ludwik Orla 802; Skorowidz. 1854, s. 442.

⁵⁵ Benjamin Adam Ptasia 948, Frajmund Chrystyan Franciszkańska 1807, Gajewski Jakób Solna 810, Gajewski Józef Mazowiecka 1350, Görecki Jan Nalewki 2253, Graff Jan Elektoralna 795, Kłem Gotlieb Świętokrzyska 1343, Kobylański Michał Ordynacka 2874, Kurkowski Józef Orla 800, Lhier Gotfried Grzybowska 1049, Łapiński Leopold Chmielna 1557, Łasiński Jan Królewska 1066, Maliszewski Piotr Elektoralna 760, Peltz Wojciech Zatyłki 939, Ridel Karol Zakroczyńska 1854, Rogulski Józef Elektoralna 792, Szczepiński Tomasz Orla 822, Sznajberger Franciszek Śliska 1455, Szoltz Andrzej Orla 798, Unger Chrystyan Chmielna 1534, Winkler Jan Marszałkowska 1373; Skorowidz. 1854, s. 442.

⁵⁶ Gazeta Warszawska. 1854, 290, s. 1.

⁵⁷ Kalendarzyk. 1848, s. 31; Ungera Kalendarz 1880, [b.p.].

nabywców — wysyłać [...] do miasta Gubernijalnego sobie wskazanego [...] Liczne już powozy, z fabryki mojej do gubernii Cesarstwa nabyte, okazały się tak dogodnymi pod każdym względem, tak odpowiadały wszystkim warunkom i życzeniom nabywców”⁵⁸.

W 1857 r. na wystawie wyrobów rękodzielniczych i płodów rolniczych w Warszawie każdy z pięciu obecnych na niej producentów eksponował po jednym powozie⁵⁹. Dorożkę (prolotkę) w cenie 450 rubli wystawił kupiec moskiewski T.S. Tałanow. Nieco droższa, bo za 500 rs, była dorożka pokazana przez Samuela Mohaupta i Franciszka Geyera⁶⁰. Kabriolet za 650 rs zademonstrował Aleksander Liedtke⁶¹. Cenę 1000 rs osiągnęły kocz poczwórny z drzewa orzechowego z fabryki Ksawerego Laskowskiego⁶² i powóz Józefa Rentla⁶³. W relacji prasowej podkreślono: „Kocz z fabryki J. Rentla w Warszawie, w nowym fasonie. Wyrób ten uwagi godny, dowodzący staranności fabrykanta. Już to pan Józef z ul. Elektoralnej Nr. 794A nie opuszcza żadnej sposobności dla rozwinięcia i postępu fabryki swej, a z każdej i corocznej wycieczki w tym celu za granicę, przyswaja nam mnóstwo ulepszeń, które i w obecnej pracy jego na tegoroczną wystawę przebijają widocznie. Silna budowa, użycie dobrych materyałów, i ogólne wykończenie, oto cechy tego powozu, który niebawem znajdzie amatora”⁶⁴. Za ten produkt otrzymał srebrny medal⁶⁵. Podano także interesujące nas informacje, że wartość wyrobów fabryki Rentla określono na kwotę 55 000 rs, rocznie, a zatrudniano w niej 20 robotników oraz kilku majstrów spoza zakładu. Wytwarzano ponad 60 pojazdów, z czego duża część trafiała na rynek rosyjski, przede wszystkim do obszarów położonych na zachodzie i południu⁶⁶. W innym sprawozdaniu z tej wystawy pisano: „Powozy przedstawił z Warszawy Rentel Józef, Ksawery Laskowski i Gajer, wszystko to przedmioty zbytku, bo drogie, wychodzą z ograniczonych ram tego zarysu”⁶⁷.

Niewątpliwie stał się w tym czasie Józef Rentel jednym z najbardziej znanych wytwórców powozów w Warszawie i poza jej granicami. Między 1857 a 1861 r. zmodernizował budynki na Lesznie nr hip. 724 na potrzeby prowadzonej działalności⁶⁸. Dokładniejszy opis dzieła wytworzonego przez niego znajdujemy w opracowaniu, wydanym w trzy lata po wystawie: „Fabryka powozów p. Józefa Rentla z Warszawy, dostawiła kocz poczwórny, wartości 1,000 rs. Pierwszą rzeczą, która zwracała uwagę w budowie tego powozu, był sposób umocowania resorów na osi, która do nich ustawioną była krawędzią kwadratu, przez co nie tylko, że posiada większą siłę bez pomnożenia swej wagi, ale stanowi nadto stałe łożysko dla obejmującej ją osady resorów i tym sposobem zapobiega ich zluźnianiu. Same zaś resory tak ze względu kształtu swego, jako też połączenia piór, dokładnie były wykonane, i z największą starannością

⁵⁸ Gazeta Warszawska. 1855, 221, s. 4.

⁵⁹ Przewodnik wystawy. 1857, s. 29–41.

⁶⁰ „W fabryce p. Geyera od roku 1840 istniejącej, pracuje 8 robotników wewnątrz i 4 czeladzi za obrębem zakładu, roczna produkcja jej ma wynosić 10,000”; Opis. 1860, s. 297

⁶¹ Dokładniejszy opis tego pojazdu brzmi: „P. Aleksander Liedtke, fabrykant powozów w Warszawie, dostawił tilbury czterokołowe, parokonne, z tylnym koziółkiem składanym, dla służby. Fabryka p. Liedtkego, od lat 12 istnieje i zatrudniając 64 robotników, prócz wielu majstrów zewnątrz dla niej na sztukę pracujących, wykończa rocznie za 40 000 rs. pojazdów, których $\frac{3}{4}$ części do Cesarstwa wysyła”; Opis. 1860, s. 298.

⁶² „Fabryka ta w roku 1843 założona, posiada w zakładzie swym warsztaty: kowalski, ślusarski, kołodziejski, lakierniczy i siodlarski; najznaczniejszą zatem część robót, pod bezpośrednim swym dozorem wykończa, zatrudniając przy tych czynnościach 20 robotników wewnątrz, a 40 zewnątrz zakładu, z pomocą których za 30 000 rbs. pojazdów rocznie produkuje”; Opis. 1860, s. 299.

⁶³ Szerzej o działalności Józefa Rentla zob. Mazur E., Główka D. 2024, s. 79–123.

⁶⁴ Gazeta W. Księstwa Poznańskiego. 1857, 139, s. 3.

⁶⁵ Czas. 1858, 193, s. 3.

⁶⁶ Przewodnik wystawy. 1857, s. 31; Opis. 1860, s. 298.

⁶⁷ Jaworskiego Kalendarz. 1858, s. 180.

⁶⁸ Mazur E., Główka D. 2024, s. 84, 97.

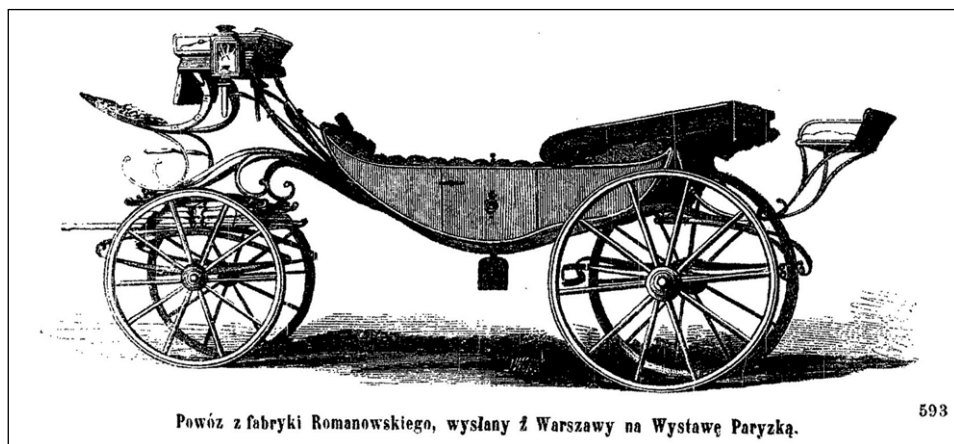
będąc wykończone, zyskały na mocy. Koła dobrze bardzo zbudowane, odznaczały się ważnym ulepszeniem w kształcie szprych, które będąc cokolwiek wygięte, łagodzą silne uderzenia, czego przy kołach z prostymi szprychami, osiągnąć dotąd było niemożnością. Nadto, koła te dobrą miały proporcję, a przednie prócz tego, znacznie od zwyczajnie używanych były wyższe, co dla pociągu jest korzystnem. Skręt nadto przy tym powozie, do najdokładniejszych robót kowalskich mógł być policzonym, tak co do szczególnego sposobu złożenia, jako też swój lekkości. Część jego główna, zwykle z kilku części robiona, wykonaną tu była z jednej sztuki, a przez to stała się silniejszą i do tego bardzo praktyczną. W ogólności, cały ten powóz był dobrze wykonany, ozdobny i wygodny, wszystkie zaś jego części, w należytej do siebie zostały proporcji”⁶⁹.

W 1862 r. w London International Exhibition on Industry and Art brali udział trzej warszawscy producenci pojazdów. Rentel zaprezentował powóz miejski na dwie osoby, „mały powozik” pochodził od J. Lublińskiego, a miejski powóz na 4 osoby od Liedkiego⁷⁰. Na łamach „Gazety Warszawskiej” znajdujemy dużo dokładniejszy opis wystawionych eksponatów: „Kareta p. Rentla, zawieszona na podwójnych resorach, stojących i leżących, bez drąga, silnie przecież do spodu przytwierdzona, tem się jeszcze zaleca, że sworzeń i zwrotność jej są nowego pomysłu. Kula, kilka cali średnicy mająca, umieszczona jest w odpowiednim łożysku czyli panewce, a zamknięta w niej krążkiem mosiężnym, co wszystko mieści się w wiązaniu Żelaznem nad przednimi kołami; na tę panewkę przychodzi blat żelazny, dobrze przymocowany do spodu pudła i zamykający sworzeń; dla łatwości obrotów kuli w tej panewce, jest jeszcze dany krąg z kauczuku. Nie wiemy o ile ten nowy pomysł okaże się praktycznym w użyciu. W każdym razie, p. Rentel niczego nie zaniedbuje ku podniesieniu i udogodnieniu wyrobów swoich. W karecie jego na uwagę jeszcze zasługują piękne linie i krzywizny w budowie pudła, a mianowicie przednia jego ściana we dwa łuki rozwijająca się, z jednej podobno sztuki wyrobiona; toż samo sztuczne są roletki, które mimo łukowego kształtu zwijają się doskonale, jak zwyczajne. Możebyśmy się nie godzili na tak złociste ozdobienie zewnętrzne tej karety, ale to rzecz indywidualnego smaku i upodobania. Kocz p. Liedke zaleca się przepięknym rysunkiem całości i jakąś prostotą, wykwinutego dowodzącą gustu. Wszystko tam nader zgrabnie, starannie odrobione i obmyślane ku wygodzie i pożytkowi. Kolory powozu i wybicia ślicznie się zbiegają i tworzą harmonijną całość. Lekkość obu tych powozów zadziwiająca, bo dwoma palcami pociągnąć je można. Odrobienie wszystkich części żelaznych pracowite i wielkiej zręczności; okucie kół silne i staranne a szprychy w kołach karety zgięte są w pewien łuk dla większej mocy. Mniemamy, że gdyby te żelazne części nie były pokryte lakierem, jak to uczynili amerykańscy fabrykanci na poprzedniej Wystawie Powszechnej, tem lepiej wydałyby się wszystkie zalety odkucia i sztuczne krzywizny drzewa. Ale z drugiej strony polakierowane pięknie i równo, dowodzą, że i pod tym względem nasi warszawscy fabrykanci nie potrzebują się lękać współzawodnictwa zagranicznych. Zresztą i cena tych powozów bardzo umiarkowana; kareta kosztować ma 10,500 złp. a kocz 7,000 złp. Po cóż więc uciekać się nam po powozy za granicę, do Wiednia lub Paryża, które przynajmniej o dwie trzecie są droższe a nie wiadomo, czy porównywały naszym krajowym wyrobom. Mamy nadzieję, że PP. Liedke i Rentel, zaszczytnie wyjdą z tego opisu na wystawie powszechnej i raz jeszcze przekonają naszych panów, że swoje, to jest krajowe, jest i być może lepsze od zagranicznego; że popieraniem krajowych wyrobów, daje się otuchę gorliwym pracownikom i możność dalszego postępu; że kto u obcych nabywa to co w kraju równie dobre a może lepsze i tańsze, krzywdę wyrządza przemysłowi i obowiązkom dobrego obywatelstwa uchybia” (ryc. 2)⁷¹.

⁶⁹ Opis. 1860, s. 298.

⁷⁰ Czas. 1862, 148, s. 3.

⁷¹ Gazeta Warszawska. 1862, 30, s. 2.



Ryc. 2. Powóz z wytwórni Romanowskiego wysłany na wystawę światową w Paryżu w 1867 r.
Źródło: Kłosy. 1867, 92, s. 164

W pięć lat później w 1867 r. na Exposition Universelle de Paris pojazdy wysłali także trzej warszawscy producenci: „od nas Rentel, Romanowski i Hesse, nadesłali swe wyroby bardzo dokładne i starannie wykończone i z tych Hesse, za nadesłane lando, otrzymał medal brązowy, jak zaś w ostatnich czasach gazety doniosły, powóz Rentla będący na wystawie, sprzedany został do Anglii, co przemawia bardzo na korzyść naszych wyrobów”⁷². Pojazdy Antoniego Hessego, jak opisywała prasa warszawska to „kareta podwójna Simple, kareta podwójna suta; powóz podwójny tzw. »Wiktorja«, para chomont fasonu ruskiego, para chomont fasonu angielskiego; para szleji fasonu węgierskiego, dwa siodła męskie”. Władysław Romanowski wystawił powóz miejski, opisany w innym tytule następująco „fason jego »cigne« [łabędź]. Kolor korpusu szafir jasny spód biały, obwódki szafir, brązy białe platerowane, wybicie perle gris [szaroperłowe], burty białe w deseń niebieski. Konstrukcja spodu zupełnie nowa; urządzenie do zaprzęgu oraz drzwi i stopnie oraz urządzenie ferdeki jest estetyczne i praktyczne. Osie patentowe, koła całe toczne, bez szrub i wiele innych części ulepszonych i zupełnie nowych. Wszystko wykończono z materiałów krajowych i przez samych krajowców. Cena rs 1000”⁷³. Zaś Józef Rentel pokazał „powóz czteroosobowy miejski na leżących i stojących resorach i faeton na jednego i parę koni”⁷⁴. Byli oni najważniejszymi producentami powozów w Warszawie w pierwszych latach po Powstaniu Styczniowym. Hesse oddawał się też swej pasji, jaką były wyścigi konne, a jego klacz „Durance” wygrywała gonitwy na torze na Polu Mokotowskim⁷⁵. Charakterystyczna jest wzmianka prasowa opisująca uroczystości Zielonych Świątek w Warszawie, kiedy na Bielany wybierali się gromadnie mieszkańcy. W 1868 r., a więc rok po wystawie paryskiej dziennikarz wyróżnił wśród przybyłych powozów trzy: amerykańkę Antoniego Hessego, powóz Rentla i Victorię Romanowskiego⁷⁶. Ten ostatni zanim rozpoczął swoją samodzielną działalność w 1860 r. na Krakowskim Przedmieściu nr hip. 389 na terenie należącym do

⁷² Beneveni F. 1868, s. 167.

⁷³ Kłosy. 1867, 92, s. 169; Romanowski Władysław (1829–1892), w roku 1854 był czeladnikiem w warsztacie siodlarskim Ludwika Brühla pracował u niego też po zmianie tego warsztatu na zakład produkcji powozów. Na przełomie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych XIX w. otworzył własny zakład; Konarski S. 1989, s. 616–617.

⁷⁴ Kurier Codzienny. 1866, 36, s. 2; Dziennik Warszawski. 1866, 42, s. 1–2; Kurier Codzienny. 1867, 1, s. 5; Dziennik Warszawski. 1867, 5, s. 37.

⁷⁵ Kurier Warszawski. 1868, 127, s. 3.

⁷⁶ Kurier Codzienny. 1868, 120, s. 2.

Wizytek⁷⁷, „kształcił się gruntownie w zawodzie swoim, a przed otwarciem fabryki na własną swą rękę, był kierownikiem innych, i zwiedzając kilkakrotnie znaczniejsze w Europie stolice, nie omieszczał korzystać ze wszystkich spostrzeżeń, jakie tamże poczynił”⁷⁸. Romanowski, prawdopodobnie przed styczniem 1867 r. wydzierżawił budynek fabryki Ludwika Brühla, urządzając tam własny zakład⁷⁹.

Na warszawskiej wystawie płodów rolnictwa, ogrodnictwa i leśnictwa krajowego w 1867 r. Rentel pokazał „takie wyroby, które głównie po wsiach i drogach wiejskich i lesistych użytemi być mogą; do takich właśnie należy prześliczny wózek dwukolny do objazdu folwarków lub do polowania, koczobryk kryty wypłatany; obywatelski wolant również wypłatany czteroosobowy, oraz wózek węgierski (Zautlaufer) silny a lekki, do użycia po drogach piaszczystych, nader dogodny. Jeden z najmłodszych fabrykantów powozów który w tych czasach otworzył fabrykę obok gmachu Tow. Kred. Ziemskiego, p. Karol Sommer, nie ustępujący doskonałością wyrobów swoich, firmom dobrze już zasłużonym, dostarczył okazały faeton czteroosobowy, oraz kocz z fotdeklem, które również zwracają na siebie uwagę znawców, a ze względu na widoczną nizkość ceny, znajdują zapewne nabywców”⁸⁰.

Dotychczas opisaliśmy kilku najbardziej znanych producentów powozów, których wyroby cieszyły się wielkim uznaniem i zdobywały nagrody na wystawach przemysłowych. O innych warszawskich fabrykantach i rzemieślnikach informacje są znacznie uboższe. Materiały statystyczne, o zróżnicowanym zakresie danych, prezentowane na łamach kalendarzy Jana Jaworskiego pozwalają ustalić liczbę zarówno zakładów, jak i osób w nich zatrudnionych. Przedstawiamy je w poniższej tabeli.

Tabela 1. Produkcja i zatrudnienie w fabrykach powozów w latach 1857–1875

Rok	Liczba zakładów w Królestwie Polskim	Liczba zakładów w Warszawie	Liczba zatrudnionych w Królestwie Polskim	Liczba zatrudnionych w Warszawie	Wartość produkcji w Królestwie Polskim	Wartość produkcji w Warszawie
1857	b.d.	b.d.	338	b.d.	1 200 640 złp	1 243 660 złp
1862	b.d.	b.d.	360	b.d.	b.d.	b.d.
1864	39	30	248	169	177 100 rs	125 340 rs
1865	41	26	278	224	211 961 rs	186 961 rs
1867	36	22	197	b.d.	116 440 rs	b.d.
1869	36	b.d.	197	b.d.	116 440 rs	b.d.
1875	b.d.	13	b.d.	278	b.d.	b.d.

Źródło: Jaworskiego Kalendarz. 1865, s. 19; Jaworskiego Kalendarz. 1866, s. 21; Jaworskiego Kalendarz. 1867, s. 31; Jaworskiego Kalendarz. 1871, s. 16; Jaworskiego Kalendarz. 1877, s. 18.

Największą liczbę zatrudnionych odnotowano na terenie Królestwa w okresie przedpowstaniowym, co sugeruje sukces tego rodzaju wytwórczości. W latach następnych nastąpił

⁷⁷ Ungera Kalendarz. 1860, [b.p.]; Ungera Kalendarz. 1861, [b.p.]; Ungera Kalendarz. 1862, [b.p.]; Ungera Kalendarz. 1863, [b.p.].

⁷⁸ Kurier Codzienny. 1867, 4, s. 3.

⁷⁹ Kurier Codzienny. 1867, 4, s. 3.

⁸⁰ Kurier Codzienny. 1867, 212, s. 5. Podobne informacje podał Dziennik Warszawski. 1867, 213, s. 1205. Rentel otrzymał za bryczkę list pochwalny; Kurier Codzienny. 1867. 214, s. 6; Dziennik Warszawski. 1867, 214, s. 2018.

znaczny spadek liczby zakładów, zatrudnienia i wartości produkcji. Czy dane zawarte w kalendarzach Jaworskiego oddają rzeczywisty obraz funkcjonowania tej produkcji, nie wiemy. Niewątpliwie jednak Warszawa w całym XIX stuleciu była dominującym ośrodkiem produkcji powozów w Królestwie.

Tabela 2. Produkcja i zatrudnienie w fabrykach powozów w latach 1866–1873

Rok	Liczba zakładów w Królestwie Polskim	Liczba zakładów w Warszawie	Liczba zatrudnionych w Królestwie Polskim	Liczba zatrudnionych w Warszawie	Wartość produkcji w Królestwie Polskim w rs
1866	28	b.d.	257	b.d.	159 030
1871	16	13	256	236	138 000
1872	16	13	279	263	192 000
1873	16	13	309	293	233 000

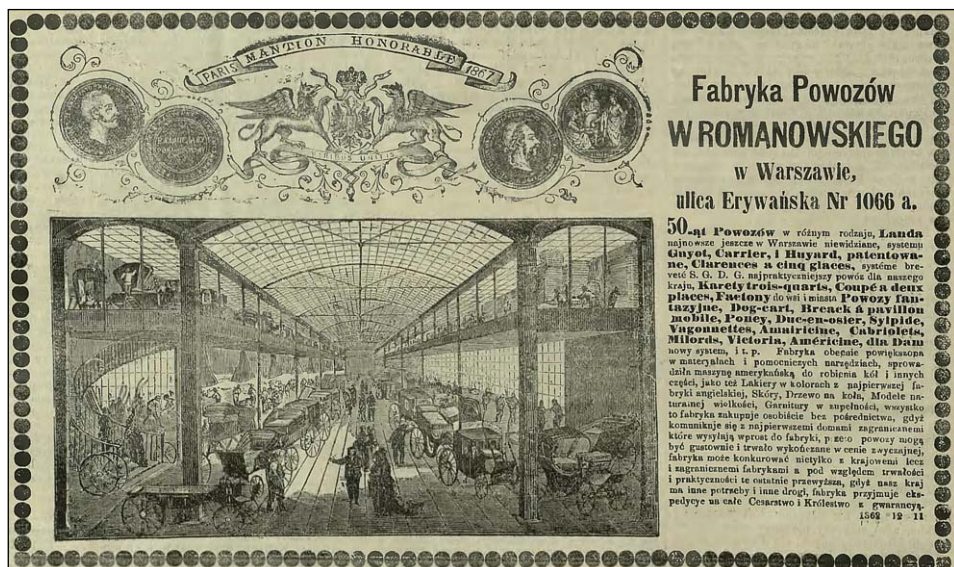
Źródło: Załęski W. 1876, s. 163, 174, 213, 223 i 235.

Autor opracowania statystycznego Witold Załęski korzystał z rocznych sprawozdań gubernatorów. Dane zamieszczone w jego dziele nie są spójne z wielkościami podanymi w kalendarzach Jana Jaworskiego. Można przypuszczać, że różnice wynikały z różnym rozumieniem pojęcia „fabryka” w przypadku produkcji powozów i włączaniu w niektórych latach do prezentowanych statystyk małych warsztatów.

„Przewodnik warszawski informacyjno-adresowy na rok 1869 z dołączeniem kalendarza i taryfy domów” opracowany przez Wiktora Dzierżanowskiego zawierał wykaz fabrykantów powozów. Liczył on 32 zakłady. 21 z nich mieściło się przy wspomnianych już wyżej ulicach Elektoralnej, Lesznie i Orlej. Pozostałe usytuowane były przy Erywańskiej, Niecałej, Królewskiej, Mazowieckiej, Długiej, Trębackiej, Wspólnej. Wśród wymienionych właścicieli niemal połowa z nich, 15 nie była dotąd odnotowana w źródłach. Kolejni trzej najprawdopodobniej byli spadkobiercami poprzednich właścicieli, gdyż nosili te same nazwiska. Pozostałych 14 wymieniano już wcześniej, ale w 1869 r. tylko trzej z nich działali pod starymi adresami, a 11 zmieniło lokalizację⁸¹.

Powozy produkowane w Warszawie były także ekspozowane na Wszechrosyjskiej Wystawie Przemysłowej w Petersburgu w 1870 r. W obszernym omówieniu napisanym przez Franciszka Krajewskiego, przedstawiającym wyroby z wielu fabryk z terenu Królestwa Polskiego czytamy: „Do ważnej kategorii przemysłowej przedsiębiorczości fabrycznego życia i ruchu naszego grodu należy fabrykacja powozów [...] Doskonałość w budowie powozów warszawskich do tego doszła stopnia i taką sobie wyrobiła wziętość, że myśl sprowadzenia powozu z zagranicy jest dziś rzadkością [...] znakomitsi fabrykanci tutejsi wyjeżdżają perjodycznie za granicę

⁸¹ Borsch Felix Elekoralna 788, Car Bazyli Niecała 614, Chwaściński Ignacy Królewska 1066, Fejst Władysław, Elektrolna 749, Geyer Franciszek, Orla 798b, Glazer Jakób, Orla 802, Helbing Jan, Leszno 668, Hertel Adolf Długa 546, Hesse Antoni Królewska 1068/9, Klejner E., firma SS. Wagner Erywańska 1066c, Korycki Antoni Mazowiecka 1350, Kozłowski Stanisław, Elekoralna 794A, Kozuchowski Józef, Leszno 667, Kryński Franciszek Trębacka 638, Krupe Fabian Niecała 614H, Laskowski Ksawery Wspólna 1655, Łagowski Andrzej, Elekoralna 748, Liedtkie Aleksander, Leszno 669, Mohaupt Samuel, Elekoralna 792, Rentel Józef, Leszno 724, Romanowski Władysław Erywańska 1066A, Sommer Karol Erywańska 1066b, Stopczyk Jan, Elekoralna 794C, Szaters Karol, Orla 801, Szczeblewski Franciszek, Elekoralna 784, Szylling Franciszek, Leszno 721, Tomaszewski Bartłomiej, Leszno 658, Utech Ludwik, Elekoralna 793, Weber Teodor, Leszno 726A i 726B, Weisshejt Karol, Elekoralna 794b, Wernik Józef, Orla 798A, Zwoliński Józef, Elekoralna 795; Przewodnik warszawski. 1869, s. 246.



Ryc. 3. Reklama zakładu Romanowskiego z widoczną halą produkcyjną.

Źródło: *Wiek*. 1875, 120, s. 4

śledzić postęp we wszystkich jego tajnikach; żadne ulepszenie nie ukryje się przed ich badawczym okiem, a wieloma pomysłami miejscowymi powozy tutejsze górują nad wyrobami obcemi, tę mając jeszcze pożądaną dla nabywcy wyższość, że cechą fabrykatu tutejszo-miejscowego jest nadzwyczajna sumienność, ów warunek nietylko wygody, nietylko długiego użytku, ale i bezpieczeństwa”⁸². Następnie autor charakteryzuje poszczególnych warszawskich fabrykantów powozów — tych, którzy wystawiali swoje wyroby w stolicy Cesarstwa. „Pierwszy z nich to Władysław Romanowski, który objął zakład po Ludwiku Brühlmu i na wzór francuski rozpoczął produkcję pierwszych rowerów zwanych welocypedem (z fr. *vélocepede*), które pokazał na wystawie. To można uznać za nowinkę ze świata, zaś typowym produktem jego fabryki była potrójna karetka i faeton”⁸³. Antoni Hesse wystawił w Petersburgu nowy typ landa ze składającym się oszklonym przodem, które wzbudziło zainteresowanie. Krajewski uważa, że ten typ powozu przeznaczony był dla arystokracji, ale tej informacji nie jesteśmy w stanie zweryfikować⁸⁴. Karol Sommer wystawił faeton o ciekawej konstrukcji. Po zdjęciu kozła można było go przekształcić w kabriolet, którym można było wtedy powozić bez woźnicy⁸⁵. Także faeton, ale bliżej nieopisany wystawił Franciszek Geyer⁸⁶. Najwięcej uwagi poświęcił uwagi Krajewski Józefowi Rentlowi: „jest jednym z pierwszych fabrykantów w Warszawie, którego powozy chlubnej od dawna używają wziętości”. Po zakupie nieruchomości na ulicy Leszno, Rentel przystąpił do modernizacji budynków. Nowy układ zauważyli współcześni. Krajewski tak to

⁸² *Przemysł*. 1870, s. 87–88.

⁸³ *Przemysł*. 1870, s. 88. W relacji prasowej opisano je jako „karetę o trzech miejscach i sześciu resorach (wynałazku wystawcy) cena rs. 1000, faeton nowej konstrukcji rs. 600”; *Gazeta Handlowa*. 1870, 254, s. 3.

⁸⁴ *Przemysł*. 1870, s. 90. W relacji prasowej pojawiła się informacja „karetę na dwie osoby, cena rs. 1300 i lando na cztery osoby rs. 1100”; *Gazeta Handlowa*. 1870, 254, s. 3.

⁸⁵ *Przemysł*. 1870, s. 91. W relacji prasowej opisany jako „dla dwóch osób, na sześciu resorach, cena rs. 850”; *Gazeta Handlowa*. 1870, 254, s. 3.

⁸⁶ *Przemysł*. 1870, s. 92.

ujął: „Fabryka jego w obszernych budowlach umyślnie podług planu na cel fabryczny wzniesiony oznacza się urządzeniem wzorowym. Okazała i symetryczna elewacja frontu kryje w dalszych podwórzach Składy materiałów i wszystkie materiały rzemieślnicze, których różnorodna praca składać się musi na wykończenie powozów; jest tu na miejscu kowal, ślusarz, lakiernik, stelmach, kołodziej, a nawet tokarz i brązownik. Pan Rentel nie potrzebuje szukać poza obrębem fabrycznym pomocy, a mając pod dostrzegawczym swym okiem właściwych rzemieślników, jest w możliwości dopilnować dokładnego i sumiennego wykonania wszystkich części składowych. Takim też warunkom urządzenia fabryki, powozy rentlowskie winne są swoją moc, proporcjonalność i harmonię całości. Zasługują tu także na wzmiankę dwie wielkie wozownie zaraz z frontu budowli, poza kratą położone, nazywamy je wozowniami, choć salami nazwać by je należało, ze względu na ich rozkład, czystość, zwierciadlane oszklenie okien i drzwi głównych”⁸⁷.

Krajewski dostarcza także ciekawych informacji o nabywcach pojazdów Rentla: „Pan Józef Rentel jest stałym dostawcą powozów dla wielu zamożnych domów w Warszawie, na prowincji i Cesarstwie; który raz nabył jakiegokolwiek powóz fabryki pana Rentla ten stał się na zawsze jej zwolennikiem. W świeżej jeszcze mamy pamięci pyszną karetę i elegancki faeton, jakie pan Rentel w roku 1867 dostawił na Powszechną Wystawę w Paryżu, a które niebawem znalazły nabywców. Lord D. karetę nabytą zabrał do Londynu, faeton kupiony przez jednego z bankierów z Paryża dotąd jeszcze nie raz daje się widzieć w Lasku Bulońskim”⁸⁸. Na wystawę petersburską przygotował „podług własnego rysunku wykończony elegancki powóz czterosobowy najświeższego fasonu skręt cechuje postępowe ulepszenie, resory płaskie, wewnętrzne wytapicerowanie ałasem szafirowym pięknie harmonizuje z kolorem słomkowym jakim jest powóz lakierowany. Drugim okazem wystawowym jest karetka trzyosobowa pięknej konstrukcji wybita adamaszkiem perłowym, lakierowana kolorem ciemnowiśniowym”⁸⁹.

Ten smakowity opis wyrobów Rentla wyjaśnia, dlaczego jego powozy cieszyły się dużym wzięciem: „jak w stolicy Francji tak również i w Petersburgu powozy pana Rentla natychmiast wróciły na siebie uwagę i jeszcze przed otwarciem wystawy zakupionymi zostały, powóz do Krasnojarska, karetka pozostaje w użyciu jednego z panów stolicy. Nie dziwnym bynajmniej temu powodzeniu, jakiego doznały powozy pana Rentla w Paryżu i Petersburgu a nawet i w Londynie, gdzie wystawowa jego karetka na leżących i stojących resorach w roku 1862 zaraz na miejscu nabytą została, o fabrykancie bowiem tym to wyjątkowo można powiedzieć, że każdy powóz z jego zakładu bez żadnych pretensjonalnych przygotowań, śmiało na każdą publiczną wystawę stanąć może. Obecność czasowa pana Józefa Rentla w Petersburgu dała mu także sposobność dostąpienia niezwykłego zaszczytu; jego tu przybycie poprzedziła najchlubniejsza opinia, a dostarczone wyroby stwierdziły takową, to też sędziowie wystawy petersburskiej mający oceniać w swej sekcji powozy, furgony ambulanse itp. uznali właściwym zaprosić pana Rentla z głosem doradczym przy swych obserwacjach i wyrzeczeniach, obok czego miał on zaszczyt być przedstawionym Jego Cesarskiej Wysokości Następcy Tronu podczas zwiedzania wystawy”⁹⁰. Wystawione przez fabrykanta pojazdy otrzymały medal srebrny, a Romanowski brązowy, zaś listami pochwalnymi uhonorowano Sommera i Hessego⁹¹. Warto jeszcze przytoczyć

⁸⁷ Przemysł. 1870, s. 88–89. Warto podkreślić, że już w 1865 r. na łamach „Kuriera Codziennego” opisano i chwalono organizację pracy i urządzenie zakładu Rentla; Kurier Codzienny. 1865, 100, s. 2. Kolejny opis zakładów Rentla zob. Dziennik Warszawski. 1867, 5, s. 37. Według innego dziennikarza karetę z wystawy paryskiej kupił „jeden z głośniejszych sportsmenów trójkrolestwa, lord Blossie Lynch In, [prawdopodobnie chodzi o Sir Roberta Lynch-Blosse’a, 10. baroneta (1825–1893) lub jego syna Henry’ego, ur. 1857, późniejszego 11. baroneta], dostrzegłszy karetę wystawioną tam przez J. Rentla, nabył ją skwapliwie i do Londynu zabrał”; Kurier Codzienny. 1889, s. 6.

⁸⁸ Przemysł. 1870, s. 89.

⁸⁹ Przemysł. 1870, s. 89–90.

⁹⁰ Przemysł. 1870, s. 90.

⁹¹ Dziennik Warszawski. 1870, 156, s. 1637.



Ryc. 4. Reklama W. Romanowskiego.
Źródło: Kurier Warszawski.
1882, 290, s. 12

krótką notkę prasową: „niektórzy porobili bardzo dobre interesa, jak pp. Romanowski i Rentel, którzy sprzedali już wystawione przez nich powozy”⁹².

Bystrzy obserwatorzy życia gospodarczego w Królestwie dostrzegli istotne niespójności między danymi statystycznymi, pochodzącymi prawdopodobnie ze źródeł administracyjnych a informacjami umieszczonymi w katalogu wystawy petersburskiej. Dziennikarze tygodnika „Gazeta Przemysłowo-Rzemieślnicza” opublikowali duży artykuł pt. „Fabryki powozów w Warszawie w r. 1871”. Na jego podstawie sporządziliśmy poniższe zestawienie (tabela 3).

Dziennikarze pisali: „Jakież to uderzające różnice. Robotnicy w trzech fabrykach podług katalogu, są prawie równi robotnikom trzynastu fabryk podług naszych wykazów; produkcja zaś trzech fabryk wynosząca podług katalogu rs 157,500 przewyższa produkcję wszystkich 13 fabryk podług naszych wykazów. Gdzież tu zatem prawdy szukać i komu wierzyć? Jeżeli wszystkie fabryki są tak samo błędnie podane w wykazach naszych jak trzy wymienione, to i produkcja i liczba robotników uległaby ogromnej zmianie. Ale czy nie byłoby w takim razie przesady? Oto kwestję których nie byłoby, gdyby ci którzy układają wykazy statystyczne, mieli możliwość robienia rzeczy wyczerpująco”⁹³. Być może różnice te wynikały z różnej funkcji dokumentów. Katalog miał służyć promocji, stąd możliwa skłonność do zawyżania danych. Natomiast zestawienie fabryk, którym dysponowali dziennikarze, zawierało liczby prawdopodobnie przekazywane do administracji rządowej w celach podatkowych, stąd ich zaniżanie.

Wystawa w Petersburgu w 1870 r. utwierdziła przekonanie o chłonności rynku rosyjskiego. Na duże możliwości zbytu na tym rynku wskazywano w różnych relacjach m.in.: „Powozy francuskie, szwedzkie, angielskie i z Moskwy miejsce znalazły, chociaż nie tylko nie przewyższają, ale niektóre fabryki nie dorównywały rysunkiem i gustem powozom warszawskim,

⁹² Kurier Codzienny. 1870, 125, s. 3.

⁹³ Gazeta Przemysłowo-Rzemieślnicza. 1872, 23, s. 182.

Tabela 3. Fabryki pojazdów w Warszawie w 1871 r.

Firma	Dane statystyczne		Dane z katalogu wystawy	
	Zatrudnienie	Wartość produkcji w rs	Zatrudnienie	Wartość produkcji w rs
Józef Rentel	57	29 500	b.d.	b.d.
Antoni Hesse	57	26 300	b.d.	b.d.
Władysław Romanowski	30	18 000	86	52 500
Jan Stopczyk	28	10 580	b.d.	b.d.
Karol Wajschejt	8	9 500	b.d.	b.d.
Henryk Szulc	12	8 000	b.d.	b.d.
Karol Sommer	9	6 900	80	80 000
Józef Werner	6	6 750	b.d.	b.d.
Franciszek Gajer	13	4 750	28	25 000
Antoni Korycki	3	4 700	b.d.	b.d.
Jan Helbing	4	3 400	b.d.	b.d.
Stanisław Kozłowski	4	3 000	b.d.	b.d.
Ksawery Laskowski	5	1 800	b.d.	b.d.

Źródło: Gazeta Przemysłowo-Rzemieślnicza. 1872, 23, s. 181–182.

o cenie już nie ma mowy, bo ta o wiele przewyższa cenę naszych pojazdów; powozy warszawskie znaleźć mogą wielki zbytni w Moskwie, potrzeba tylko liczyć na wytrzymałość osi i resorów, bo bruki moskiewskie bardzo wiele jeszcze pozostawiają do życzenia⁹⁴. Dobrą okazją do sprzedaży powozów były coroczne jarmarki jelizawieckie na Zaporozu i kijowskie⁹⁵. Bywali na nich Romanowski, Rentel, Sommer i Augustynowicz. Rentel utrzymywał składy swoich pojazdów w Kijowie, Żytomierzu, Odessie i Charkowie⁹⁶. Do Rygi wyjeżdżał Antoni Hesse⁹⁷. Kolejnym świadectwem chęci zdobycia tego rynku była produkcja takich typów pojazdów jak najdyczanka lub tarantas, przeznaczonych dla odbiorców w Cesarstwie⁹⁸.

W kolejnej wystawie światowej Welt Ausstellung 1873 in Wien brali udział Romanowski, Rentel oraz Karol Sommer z Warszawy, a także Rudolf Fuchs z galicyjskiej Białej. Medale zasługi za pojazdy otrzymali Fuchs, Rentel i Romanowski, a Sommer dyplom uznania⁹⁹. Donoszono o tym w sposób następujący: „P. Władysław Romanowski, właściciel fabryki powozów w Warszawie, wysłał karetę w cenie 900 rs. i faeton w cenie 750 rs. Wyroby jego odznaczają się gustem, elegancją wybornym materiałem, wielce są poszukiwane i ogromny pokup znajdują. Zakład ten, od lat wielu urządzony, daje zatrudnienie 115 robotnikom, produkującym rocznie za 60,000 rubli. P. Karol Sommer, właściciel fabryki powozów w Warszawie, wysłał karetę w cenie 775 rs. i powóz w cenie 750 rs., jedno i drugie pięknie odrobione. Fabryka ta, od lat

⁹⁴ Gazeta Warszawska. 1872, 184, s. 2.

⁹⁵ Gazeta Warszawska. 1854, 143, s. 3; Dziennik Warszawski. 1870, 17, s. 160; Kurier Codzienny. 1870, 32, s. 4; Kurier Codzienny. 1876, 43, s. 3; Kurier Codzienny. 1872, 60, s. 2.

⁹⁶ Kurier Codzienny. 1889, 37, s. 6.

⁹⁷ Kurier Codzienny. 1874, 196, s. 4.

⁹⁸ Najdyczankę oferował Antoni Hesse (Kurier Warszawski. 1858, b.p.) oraz Aleksander Liedke (Kurier Warszawski. 1864, 125, s. 766), a tarantas Helbing (Kurier Warszawski. 1876, 145, dod. s. II).

⁹⁹ Drexlerowa A.M., Olszewski A.K. 2005, na załączonej płycie, s. 51; Polska. 1873, s. 264.



Ryc. 5. Zdjęcie podwórza w fabryce powozów Adolfa Hertla.

Źródło: Ungera Kalendarz. 1913, [b.n.s.]

sześciu zaprowadzona, zatrudnia 50 ludzi a dla dokładności swoich wyrobów, ma wielkie powodzenie. P. Józef Rentel, właściciel fabryki powozów w Warszawie, wysłał karete dwuosobową w cenie 900 rs., faeton w cenie 650 rs. Fabryka ta zalecona wyrobem kształtnych, eleganczy i gustownych powozów, liczy się do najznakomitszych w kraju, a dając zatrudnienie 120 ludziom, produkuje rocznie za sumę 75,000 rs.”¹⁰⁰.

Znany jest nam sposób przygotowania do zawodu wspomnianego wyżej Karola Sommera. Kształcił się i praktykował przez pięć lat we Francji, Belgii i Niemczech. W Paryżu uczęszczał do szkoły rysowniczej. Tam powstały naturalnej wielkości rysunki powozów, które umieścił w swoim zakładzie. Następnie był zatrudniony jako robotnik, a później jako pracownik biurowy w zakładach budowy wagonów i powozów „Compagnie Centrale” w Belgii. Po powrocie do kraju założył własną fabrykę. W jej skład wchodziły warsztaty ślusarski, kowalski, lakierniczy, stelmarski. Zgromadził zapas dobrej jakości drewna jesionowego, z którego budował cenione przez nabywców powozy. Prenumerował zagraniczną prasę fachową¹⁰¹.

W podobny sposób przygotowywał się do zawodu Aureli, syn Ludwika Brühla, który przez sześć lat praktykował u producentów powozów w Londynie, Paryżu, Berlinie i Wiedniu, doskonaląc swoje umiejętności¹⁰². Zagraniczne praktyki odbywali także Adolf Diermayer¹⁰³

¹⁰⁰ Dziennik Warszawski. 1873, 200, s. 852.

¹⁰¹ Kurier Warszawski. 1867, 251, s. 1584.

¹⁰² Kurier Codzienny. 1876, 30, s. 4.

¹⁰³ „Pracując dłuższy czas w najsłynniejszych fabrykach w Paryżu, Londynie, Berlinie i Wiedniu”; *Ekonomista*. 1881, 1, s. 2.

i Adolf Hertel¹⁰⁴. Prasę fachową wykorzystywał również Władysław Romanowski. Wiemy, że kupował dwa periodyki: amerykański „The-hab and New York Coachmakers magazine” i francuski „Le guide du carrossier: Revue de la construction des Voitures de luxe et de la sellerie Harnais”¹⁰⁵. Z licznych wyjazdów zagranicznych przywoził na potrzeby fabryki modele pojazdów, które miały służyć jako wzór dla własnej produkcji¹⁰⁶. Świadcstwem takiego podejścia była nowa oferta zaprezentowana w jednym z ogłoszeń: „50 powozów w różnym rodzaju, Landa najnowsze jeszcze w Warszawie niewidziane, systemu Guyot, Carrier, i Huyard, patentowane, Clarences a cinq glaces, système breveté S G. D. G. najpraktyczniejszy powóz dla naszego kraju, Karety trois-quarts, Coupé a deux places, Faetony do wsi i miasta Powozy fantazyjne, Dog-cart, Breack a pavilion mobile, Poney, Duc-en-osier, Sylpide, Vagonnettes, Amairicine, Cabriolets, Milords, Victoria, Américine, dla dam nowy system”¹⁰⁷. Był otwarty na nowinki techniczne i jako pierwszy w Warszawie wprowadził najpierw amerykańskie koła z elastycznego i odpornego na uderzenia drzewa hikorowego, następnie specjalną amerykańską maszynę do produkcji takiego typu kół, a niebawem koła gumowe. Co prawda tak wyposażone powozy były droższe o 300 rs, ale zamożnym nabywcom zapewniały wyższy komfort jazdy¹⁰⁸. Wyrazem uznania dla kunsztu Romanowskiego był niewątpliwie zakup powozów z jego zakładu przez szacha perskiego Nasera ad-Din Szaha Kadżara podczas wizyty w Warszawie¹⁰⁹. Innym odnotowanym w prasie przypadkiem uznania ze strony cudzoziemców był zakup faetonu dla „niejakiej pani Brumunt, zamieszkałej w Villa Litton w Baden-Baden. Widać, że powóz ten podobał się szczególnie teraźniejszej właścicielce, skoro po wypróbowaniu go przysłała w tych dniach właśnie, listowne podziękowanie p. Władysławowi Romanowskiemu w nader pochlebnych dla jego fabryki wyrazach” (ryc. 3)¹¹⁰.

We wrześniu 1874 r. na Polach Ujazdowskich Wystawie Przemysłowo-Rolniczej, w dwu pawilonach, swe pojazdy zaprezentowało siedmiu warszawskich producentów. Zdaniem autora relacji dla „Gazety Przemysłowo-Rzemieślniczej” „trudno wiedzieć, któremu z nich dać pierwszeństwo. My byśmy może przychyliłi się za Panem Rentlem, którego wyroby odznaczają się pięknem wykonania i gustem — i dla tego prawie zawsze najpierwej są rozprzeczane”¹¹¹. Rentel wystawił karetę, amerykana, kocz i faeton z dubeltowymi resorami. Sommer przedstawił kocz i dwie bryczki — węgierkę za 375 rs i „wagonówkę własnego pomysłu” za 300 rs. W oddzielnym pawilonie Romanowski pokazał bryczkę, dwie karety, amerykana, koczyk zwany Victoria i faeton. Pozostali wytwórcy nie tylko zaprezentowali swoje osiągnięcia, ale też niektóre z wyrobów sprzedali. Wspomniano o wolancie Helbinga „do dróg bocznych” za 375 rs oraz „mocno zbudowany faeton na żelaznych drągach” Wernika za 675 rs, który trafił do nabywcy z Poznania. Powozy wycenione po 700 rs zaprezentował Korycki, a Kozłowski karetę i faeton¹¹². Do dalekiej Filadelfii zgłosili swoje wyroby w 1876 r. Rentel i Wernik, ale tylko powóz (*char à band*) tego drugiego został wysłany oraz nagrodzony medalem brązowym¹¹³.

¹⁰⁴ Świat. 1911, 32, s. 16.

¹⁰⁵ Kurier Warszawski. 1889, 321, s. 7.

¹⁰⁶ Kurier Warszawski. 1872, 4, s. 3–4.

¹⁰⁷ Wiek. 1875, 120, s. 4; Kurier Warszawski. 1889, 321, s. 7.

¹⁰⁸ Kurier Warszawski. 1872, 4, s. 3; Wiek. 1875, 120, s. 4; Kurier Warszawski. 1882, 290, s. 12; Kurier Warszawski. 1889, 321, s. 7.

¹⁰⁹ Kurier Warszawski. 1889, 321, s. 7. Na łamach tej gazety informowano także, że „fabrykantowi powozów, p. Wł. Romanowskiemu, wypłacono 10 000 rs. za uprząż i karety, które fabrykant swoim kosztem zobowiązał się wysłać do Teheranu. Nadto p. Romanowski otrzymał dyplom dostawcy dworu perskiego”; Kurier Warszawski. 1889, 157, s. 4.

¹¹⁰ Kurier Warszawski. 1890, 166, s. 6.

¹¹¹ Gazeta Przemysłowo-Rzemieślnicza. 1874, 39, s. 2.

¹¹² Gazeta Przemysłowo-Rzemieślnicza. 1874, 39, s. 2; w innej relacji pióra W. Noskowskiego wystawić je miał Augustynowicz; Ungera Kalendarz. 1875, [b.p.].

¹¹³ International Exhibition. 1876. 345, s. 383; Gazeta Przemysłowo-Rzemieślnicza. 1876, 20, s. 78; Gazeta Przemysłowo-Rzemieślnicza. 1876, 52, s. 205; Drexlerowa, A.M., Olszewski A.K. 2008, s. 140; Stocka A. 2013, s. 134–137.



Ryc. 6. Brek, XIX/XX w. Władysław Romanowski, Warszawa.
Ze zbiorów Muzeum Łazienki Królewskie. Fot. A. Kotlarski

Na wystawę światową w roku 1878, ponownie zorganizowaną w Paryżu, tym razem warszawscy „fabrykanci powozów wystawili acz niezbyt licznie ale okazałe. Na wyróżnienie zasługuje p. Romanowski, którego wyroby zwracają na siebie ogólną uwagę [...] Wernik z Warszawy przesłał ładną Wiktorję”¹¹⁴. W innej relacji powóz ten przypisano Romanowskiemu: „Wiktorja p. Romanowskiego wybita ciemnym szagrynem na wzór mody przyjętej przez najwykwintniejszych fabrykantów paryskich uderza lekkością budowy i gustem. Podobny powóz p. Wernika krzyczy jasno-błękitnem atlasowem obiciem, jako też świecącym brązem na buksach, latarniach i gdziekolwiek dało się świecידło przyczepić. Fasony warszawskich powozów przypominają raczej wiedeńskie wzory, niż paryskie. Na zachodzie zaszła zupełna rewolucja w formach powozów, z którą nasi fabrykanci powinni się liczyć. Pan Romanowski ceni roczną produkcję swej fabryki na 100,000 rs”¹¹⁵. Obydwaj zostali uhonorowani medalami brązowymi, Romanowski dwukrotnie, gdyż poza powozem także za siodło i szory angielskie¹¹⁶.

¹¹⁴ Gazeta Handlowa. 1878, 216, s. 1.

¹¹⁵ Kurier Warszawski. 1878, 191, s. 2.

¹¹⁶ Gazeta Warszawska. 1878, 259, s. 3.

Spośród popularnych wówczas kalendarzy najwięcej informacji o rzemiośle i przemyśle w Warszawie zawierały publikacje W. Rafalskiego. W pierwszej z serii z 1878 r. wymieniono 20 fabryk powozów¹¹⁷. W porównaniu do sytuacji z 1869 r. ubyło 12 firm. Jeśli chodzi o lokalizację utrzymana została dominacja tego typu wytwórczości na Elektoralnej, Lesznie i Orlej (14 osób). Z pozostałych sześciu, trzech miało swoje zakłady przy ul. Erywańskiej, trzech kolejnych przy ul. Długiej, Królewskiej i Mazowieckiej.

W następnych latach obserwujemy powolny wzrost liczby producentów powozów. W 1880 r. odnotowano czterech nowych¹¹⁸, a w 1881 następnych czterech co dawało łącznie 28 zakładów¹¹⁹. W 1882 r. zmienił adres Karol Sommer z Erywańskiej 5 na Leszno 32, nie odnotowano w tymże roku Jana Helbinga¹²⁰. W 1883 r. przybył zakład Aleksego Glausa w Alejach Jerozolimskich 13¹²¹. Rok później nie wymieniono w analizowanym źródle poprzednio wzmiankowanych czterech właścicieli z ulicy Elektoralnej: Wacława Kossaka, Stanisława Kozłowskiego, Andrzeja Łagowskiego i A. Miłodrowskiego. Zmniejszenie się liczby przedsiębiorstw w 1884 r. można wiązać z kryzysem gospodarczym w Europie, w tym Rosji¹²². Przybył natomiast warsztat na Krakowskim Przedmieściu 15 T. Reszotarskiego¹²³. Ostatnia informacja dotyczy roku 1886, w którym powstała nowa fabryka T. Burzyńskiego na Siennej 13 (ryc. 4)¹²⁴.

W latach osiemdziesiątych XIX w. warszawscy producenci pojazdów, tak jak i inni fabrykanci, nie wystawiali swoich produktów na wystawach światowych z powodu mnożących się trudności ze strony władz carskich. W tej sytuacji różnego rodzaju wystawy krajowe stały się tym bardziej cenne. Jedną z nich była wystawa zwierząt gospodarskich urządzona staraniem Dyrekcji Wyścigów Konnych w Królestwie Polskim w Warszawie w czerwcu 1881 r. Blżej nieopisane powozy powstały w fabrykach Aurelego Brühla, Władysława Romanowskiego i Karola Sommera. Najdroższe modele pochodziły z fabryki Józefa Rentla: lando (cena 1200 rubli), karetą (1100); faeton (750). Faeton (typu Victoria) Józefa Wernika kosztował 900, a z zakładu Geyera 750 rubli. Z położonej pod adresem Leszno 35 wytwórni Adolfa Diermayera pochodziły: karetą dwuosobowa w cenie 900 rubli; faeton (Victoria) za 800 i inny faeton (milord) za 675 rs. Dla innego odbiorcy przeznaczone były wyroby szydlowieckiej fabryki bryczek i wozów. Były to: bryczka (225 rs) wózek (60 rs), wózek „galicyjski” i „węgierski”¹²⁵.

W tym samym roku deklaracje udziału w moskiewskiej wystawie artystyczno-przemysłowej planowanej na rok następny złożyli „Rentel Józef w Warszawie — powóz i karetą. Sommer

¹¹⁷ Adamkiewicz, Leszno 13; Augustynowicz A. dawniej Wagner, Erywańska 1066C; Bruhl A., Erywańska 3; Czarnecki A., Orla 10; Geyer F., Orla 5; Geyer i Berger, dawniej A Korycki, Leszno 26. (ob. ogł. str. 156); Helbig Jan. Fabryka powozów, Leszno 19; Hertel Adolf. Fabryka powozów, Leszno 21; Kozłowski Stanisław. Fabryka powozów. Elektoralna 8 róg Orlej; Loretz Filip. Fabryka powozów, Leszno 24. (ob. ogł. str. 119); Łagowski Andrzej. Fabryka powozów, Elektoralna 3; Miłodrowski A. Fabryka powozów, Elektoralna 13. (ob. ogł. str. 126); Rentel Józef. Fabryka powozów, Leszno 23. (ob. ogł. str. 169); Romanowski W., dawniej Hesse. Fabryka powozów i uprzęży, Królewska 19, wprost Ogrodu Saskiego; Sękulski P. i P. Michałowski. Fabryka powozów, Mazowiecka 11; Sommer Karol. Fabryka powozów, Erywańska 5; Stopczyk Jan. Fabryka powozów, Elektoralna 7; Weisheit Karol. Fabryka powozów, Elektoralna 9; Warszawski Rocznik. 1878, s. 117–118.

¹¹⁸ Berger Karol, Fabryka powozów, Leszno 7 (ob. ogł. str. 88); Kaczorowski M., Fabrykant pojazdów, Długa 9–11; Kossak Wacław, Fabryka powozów, róg Elektoralnej i Orlej 8; Kryński F., Fabryka powozów, róg Leszna i Orlej 19; Warszawski Rocznik. 1880, s. 170–171.

¹¹⁹ Diermayer Adolf, Fabryka powozów, Leszno 35. (ob. ogł. s. 153); Laskowski F., fabryka powozów, Wspólna 5; Michałowski P., fabryka powozów, Elektoralna 8 (ob. ogł. s. 184), Pracki Wład., fabryka powozów, Plac Ś. Aleksandra 7; Warszawski Rocznik. 1881, s. 128.

¹²⁰ Warszawski Rocznik. 1882, s. 130–131.

¹²¹ Warszawski Rocznik. 1883, s. 134.

¹²² Jezierski A. 1967, s. 59; Morawski W. 2003, s. 91.

¹²³ Warszawski Rocznik. 1884, s. 133, 134.

¹²⁴ Warszawski Rocznik. 1886, s. 122.

¹²⁵ Katalog wystawy. 1881, s. 35–38.



Ryc. 7. Mylord, 1900–1914, Adolf Hertel, Warszawa [wg Z. Prus-Niewiadomskiego].
Ze zbiorów Muzeum Łazienki Królewskie. Fot. P. Ceraficki

Karol w Warszawie — faeton »Victoria«. Romanowski Władysław w Warszawie — powóz, amerykan i »cap«. Wernik Józef w Warszawie — faeton »Victoria«. Brühl Aureli w Warszawie — powóz i kareta¹²⁶. Nie wiemy, czy wszyscy chętni wzięli w niej udział. Nagrodzeni zostali natomiast medalem srebrnym Romanowski, a brązowym Rentel¹²⁷. Uznanie zyskał Romanowski z „powozami swemi bardzo pięknie wykończonemi. Dziwiło jedynie, że modny w świecie kolor *vieil or* nie podobał się w Moskwie. Tego koloru aksamitem wyciskany, wybity był śliczny *cab* z tej fabryki pochodzący”¹²⁸.

Odbiorcy krajowi mogli zapoznać się z asortymentem pojazdów wytwarzanych w warszawskich fabrykach w 1883 r. na wystawie koni i inwentarza. „Fabryki powozów zaprezentowały się daleko liczniej. Spotykamy tu znane firmy pp. M. Ziemińskiego, Wernika i syna, J. Rentla, Piotra Michałowskiego, A. Augustynowicza, Karola Sommera, Henryka Geyera. W oddzielnym pawilonie wystąpił p. Brühl. Wobec liczego zastępu karek dwu i czteroosobowych, faetonów, amerykanów i innych im podobnych wehikułów, trochę za mało widzimy bryczek i wozów gospodarskich. Pierwsze przedstawił bowiem tylko p. Augustynowicz”¹²⁹.

Kolejne produkowane powozy pokazano w roku 1885 na Wystawie Rolniczo-Przemysłowej w Warszawie zorganizowanej przez Towarzystwo Wyścigów Konnych w Al. Ujazdowskich. W prasie pojawiła się lista nagrodzonych firm. „W dziale powoźnictwa, wozów itd. otrzymali: Józef Rentel w Warszawie, wielki medal złoty. Brühl Aureli, medal wielki srebrny za ogół powozów. Kopczyński w Lublinie za szczególnie staranną robotę kowalską przy powozach

¹²⁶ Kurier Warszawski. 1881, 25, s. 11.

¹²⁷ Kurier Warszawski. 1882, 219, s. 4.

¹²⁸ Tygodnik Powszechny. 1882, 43, s. 683.

¹²⁹ Kurier Warszawski. 1883, 150b, s. 1–2.

[...] Karol Rejer w Lublinie, medal srebrny, za robotę kowalską przy powozach. Karol Berger w Warszawie, medal srebrny za karetę i faeton. Wernick Józef w Warszawie medal srebrny za lekkość fasonów w powozach. Hr. Ordynat Zamoyski, list pochwalny za bryczki. Augustynowicz list pochwalny za bryczki. Geyer w Warszawie list pochwalny za powozy”¹³⁰. Najważniejsze informacje z katalogu wystawy przedstawiamy w dwóch poniższych tabelach.

Tabela 4. Producenci powozów na wystawie w 1885 r.

Właściciel	Adres	Wielkość produkcji (sztuki)	Wielkość produkcji w rs	Zatrudnienie	Rejony zbytu
Aureli Brühl	b.d.	50–60	b.d.	35	Królestwo; Cesarstwo
Adam Augustynowicz i S-ka (od 1868)	b.d.	b.d.	45 000	50	Królestwo; Cesarstwo; zagranica
Karol Berger (od 1861)	Leszno 6	b.d.	b.d.	30	różne gubernie
Henryk Geyer	Leszno 26	b.d.	40 000	16	Królestwo; Cesarstwo
Karol Sommer	Leszno 32	b.d.	b.d.	b.d.	Królestwo; Cesarstwo
Józef Rentel (od 1850)	Leszno 23	b.d.	100 000	80	Królestwo; Cesarstwo; zagranica
Józef Wernik i Syn (dawniej: K. Weisheit, od 1857)	Elektoralna 9	b.d.	50 000	40	Królestwo; Cesarstwo
Szczepanowski	Szydłowiec	b.d.	30 000	50	Królestwo; Cesarstwo

Źródło: Katalog wystawy. 1885, s. 46–48.

Były to firmy w większości o wieloletniej tradycji. Pod względem wielkości produkcji i zatrudnienia pierwsze miejsce zajmował Józef Rentel. Produkowały one nie tylko na rynek krajowy, ale od wielu lat eksportowały swe wyroby do Rosji. Trudno określić, co rozumiano pod określeniem „zagranica” w przypadku Augustynowicza i Rentla. Oferta była zróżnicowana i obejmowała kilka typów pojazdów.

Nieco niższe ceny pojazdów pojawiały się w ogłoszeniach prasowych. Dotyczyły jednak one powozów używanych¹³¹.

¹³⁰ Gazeta Handlowa. 1885, 131, s. 4.

¹³¹ Karetą poczwórna była oferowana za 650 rb, Gazeta Warszawska. 1871, 245, s. 4; karetą podwójna za 600 rb., Kurier Warszawski. 1881, 120, dod., s. III; „karetą nową, cztero-osobową, fabryki Hesse, robiona na obstalunek, bardzo mało używana, pokryta adamaszkiem niebieskim, zdatna do jazdy w mieście i na wsi, do sprzedania za rs. 450”, Kurier Warszawski. 1884. 71b, s. 9; „Kocz Wiktoria na osób cztery, do miasta rs. 400”, Kurier Warszawski. 1884, 120, dod., s. III; „faeton cztero-osobowy, mało jeżdżony za rs. 400”, Kurier Warszawski. 1884, nr 71b, s. 9; „kocz landarowy za rs. 200 i kocz vis-a-vis, za rs. 200, używane, lecz zdatne do użycia”, Kurier Warszawski. 1877, 226, s. 7; zestawmy ceny powozów z zarobkami i innymi kosztami życia. Oficjaliści w prywatnych biurach w zależności od doświadczenia zarabiali miesięcznie od 50 do 300 rs.; urzędnicy w banku przeciętnie 100 rs.; urzędnicy kolei Warszawsko-Wiedeńskiej 112,5 rs.; nauczyciele w gimnazjach prywatnych od 120 do 250 rs., wykwalifikowani robotnicy od 30 do 60 rs. Wynajem mieszkania to koszt od 10 (jednopokojowe) do 100 rs. (sześciopokojowe); Łupienko A. 2014, s. 42–47.

Tabela 5. Modele i ceny (w rublach) pojazdów oferowanych w 1885 r.

Model	Aureli Brühl	Karol Berger	Adam Augustynowicz	Karol Geyer	Karol Sommer	Józef Rentel	Józef Wernik	Szcze- pański
kareta	850	750	b.d.	b.d.	b.d.	1050	b.d.	b.d.
faeton	800	650	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	650	b.d.
amerykan	450	b.d.	„cena na okazach”	b.d.	b.d.	550	b.d.	b.d.
lando	1100	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	1200	1000	b.d.
victoria	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	„cena na okazach”	775 i 800	800	b.d.
bryczka	b.d.	b.d.	„cena na okazach”	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	od 120
powóz	b.d.	b.d.	„cena na okazach”	bez ceny	„cena na okazach”	b.d.	b.d.	b.d.
wóz	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	od 60

Źródło: Katalog wystawy. 1885, s. 46–48.

Okazją do pokazania swoich wyrobów były kolejne wystawy inwentarza żywego, gdzie obok koni, bydła, owiec i drobiu pokazywano różnego rodzaju pojazdy. W 1886 r. medale złote otrzymali Rentel i Romanowski, a srebrny „za bryczki” Augustynowicz¹³². W 1897 r. na takiej samej ekspozycji nagrodzeni zostali: „Wł. Cybulski za powozy [...] W. Romanowski — za dobroć używanych materiałów i staranne odrobienie ekwipaży — list pochwalny [...] Józef Goliński za powóz dobrze odrobiony i tani”¹³³.

W 1898 r. na kolejnej wystawie usytuowanej na Polnej blisko Pól Mokotowskich, z fabryki „Władysław Romanowski” prowadzonej przez Romana Jankowskiego pokazano „break, faeton, bryczkę amerykańską, tzw. milorda z siedzeniem przednim na sprężynach, wsuwanym pod koziół”, a kareta miała „guzik, który pozwala stangretowi otworzyć drzwiczki bez zsiadania z koźła”. Jako „praktyczne i mocne” oceniono pojazdy Karola Sommera — czteroosobowe lando i break wiedeński. Po 900 rs kosztowały faetony wystawione przez Józefa Golińskiego. Nie zabrakło też bryczek wiejskich z Szydłowca¹³⁴.

Prawdopodobnie po raz ostatni prezentowano powozy z Królestwa na wystawie światowej w Paryżu w 1900 r. W związku z tym wydarzeniem odnotowano w prasie warszawskiej: „zdaniem specjalistów, ogniskiem, skupiając przemysł powoźniczy pod względem gustu, trwałości i wykwintu, jest Paryż. Nic toż dziwnego, iż fabrykanci tutejsi przy wysyłaniu swoich okazów na wystawę powszechną do Paryża liczą się z siłami z obawy zajęcia szarego końca w dziale powozów obok wyrobów najslawniejszych fabryk europejskich. Z pomiędzy trzech fabrykantów tutejszych, którzy zadeklarowali udział, dwóch wycofało się i tylko właściciel firmy W. Romanowski stał do współzawodnictwa. Wczoraj właściciel fabryki p. R. Jankowski okazywał przeznaczone na wystawę powozy zgromadzonym przedstawicielom prasy oraz kolegom.

¹³² Gazeta Polska. 1886, 134, s. 2.

¹³³ Kurier Codzienny. 1897, 167, s. 2–3; Gazeta Rolnicza. 1897, 26, s. 304; Władysław Cybulski był udziałowcem firmy Nowy Tatersal, prowadzącej ujeżdżalnię i stajnię na Trębackiej. W 1912 r. powstał nowy budynek przy Litewskiej, mieszczący ujeżdżalnię i stajnię na 100 koni, zaś w bocznych pawilonach fabrykę powozów i karet; Kurier Warszawski. 1901, 343, s. 10; Kurier Polski. 1912, 245, s. 2.

¹³⁴ Kurier Warszawski. 1898, 164, s. 5.

Pan J. wysłał karetę trzyosobową, powóz czteresorowy cały wiszący na pasach oraz »brek« myśliwski, z zamianą na spacerowy. Okazy wykonane nader starannie, przedstawiają się po-
nętnie i zdaniem znawców na wysłanie do Paryża zasługują¹³⁵. Medalem złotym wyróżniono
markę „Władysław Romanowski” prowadzoną przez Romana Jankowskiego, zaś brązowym
fabrykę Olimpa Leskiewicza w Szydłowcu¹³⁶.

Warszawscy producenci powozów wystawiali swoje wyroby poza Warszawą. W 1901 r.
na Wystawie Rolniczo-Przemysłowej w Lublinie wyróżnieni zostali: dowodem uznania Józef
Goliński (dawniej K. Sommer), podziękowaniem — Marceli Hieropolitański¹³⁷.

Kolejne informacje o producentach powozów znajdujemy w „Informatorze: przewodniku
handlowo-przemysłowym Cesarstwa Rosyjskiego, Królestwa Polskiego i Warszawy”. Lista
obejmowała 15 znanych już wcześniej fabrykantów pojazdów. Dziewięciu z nich prowadziło
swoje zakłady w wielokrotnie już wspomnianym rejonie ulic Leszno, Elektoralna, Orla. Pozo-
stali przy Królewskiej (dwóch) Erywańskiej (dwóch) Świętokrzyskiej i placu św. Aleksandra
(po jednym).

Tabela 6. Producenci powozów w Warszawie w 1889 r.

Nazwisko	Adres	Nazwisko	Adres
Augustynowicz A. i S-ka	Erywańska 7	Loretz Filip	Leszno 24
Berger Karol	Leszno 6	Rentel Józef	Leszno 25
Brühl Aureli	Erywańska	Romanowski W.	Królewska 23
Burzyński Teofil	Świętokrzyska 29	Sękulski P.	Królewska 31
Geyer D.	Orla 9	Sommer Karol	Leszno 36
Geyer Henryk	Leszno 26	Stopczyk Jan	Elektoralna 11
Hertel Adolf	Leszno 23	Wernik Józef	Elektoralna 13
Laskowski	plac św. Aleksandra 9		

Źródło: Informator. 1889–1890, s. 133.

W kolejnym trzecim spisie mieszkańców Warszawy z 1908 r. wymieniono 21 producentów
powozów. Wśród nich aż 14 nie pojawiało się dotychczas w źródłach. Nadal większość, bo
12 zakładów, usytuowana była we wspomnianym rejonie. Pozostałe mieściły się w dwu mniej-
szych skupiskach: Marszałkowska–Hoża–Nowogrodzka–Aleje Jerozolimskie oraz Grzybow-
ska–Waliców–Żelazna–Królewska.

Seria wydawnictw zatytułowana „Księga adresowa przemysłu fabrycznego w Królestwie
Polskim” z lat 1904–1914 przynosi więcej informacji. Zestawiamy je w tabeli 8.

W porównaniu z ostatnim dziesięcioleciem XIX w., przestały działać niektóre zakłady.
Jedne zmieniły właścicieli, zachowując dawne nazwy firm. Tak było w przypadku przedsię-
biorstw Karola Sommera, przejętego przez Józefa Golińskiego i Józefa Rentla, którego
nazwisko w nazwie firmy utrzymał Mieczysław Ostrowski. Zniknęły nazwiska takich

¹³⁵ Kurier Warszawski. 1900, 62, s. 7.

¹³⁶ „Warszawska fabryka powozów i karet pod firmą Władysław Romanowski, własność p. Romana Jan-
kowskiego, jedyna firma warszawska w dziale powoźnictwa która wzięła udział w wystawie paryskiej, otrzy-
mała medal złoty czyli najwyższą nagrodę w grupie 83. Dyrektor zaś tej fabryki, p. Klemens Starzyński, za postę-
p w technice powoźnictwa również otrzymał medal złoty, jedną z najwyższych nagród przeznaczonych dla fachow-
ców”; Gazeta Polska. 1900, 190, s. 2; Drexlerowa A.M., Olszewski A.K. 2005, s. 187–188.

¹³⁷ Gazeta Rolnicza. 1901, 39, s. 11.

Tabela 7. Producenci powozów w Warszawie w 1908 r.

Nazwisko	Adres	Nazwisko	Adres
Baruch Józef	Leszno 77	Mackiewicz Antoni, Drender Roman i Piwko Jan	Hoża 46
Berger Karol	Leszno 32	Nasalski Franciszek	Chłodna 8
Eberhardt Henryk	Orla 9	Ostrowski Mieczysław	Leszno 26
Fijałkowski i Kowalczyk	Leszno 58	Rentel Józef	Leszno 25
Gierczyńscy bracia R. i K.	Nowogrodzka 38	Robakowski Tomasz i Warszzyński Jan	Waliców 16
Goliński-Józef	Leszno 36	Romanowski W. (wł. Starzyński Klemens)	Królewska 23
Hertel (wł. Hertel Zofia)	Długa 29	Seidler Aleksander	Żelazna 28
Hieropolitański Marcei	Marszałkowska 81B	Sejdeman M.	Biała 5
Kubski Władysław	Leszno 32	Wasilewski Ignacy	Leszno 47
Laskowski Zygmunt	Jerozolimska 29	Wiśniewski Piotr	Grzybowska 51
Loretz Filip	Leszno 23		

Źródło: Adresy. 1908, s. 416–417.

przedstawicieli tej profesji jak m.in. Berger, Brühl, Geyer, Stopczyk, Wernik. Pojawili się nowi fabrykanci i rzemieślnicy. Największym z nich, dorównującym starym mistrzom był J. Jemiołkowski, którego obroty roczne sięgały 105 tysięcy rubli. Inni to niewielkie warsztaty zatrudniające kilku pracowników, łączące budowę powozów z usługami kowalskimi lub lakierniczymi.

Oferta zakładów produkujących powozy była dość podobna jak w latach poprzednich. W ogłoszeniach prasowych z przełomu XIX i XX w. wspomniano amerykańskie bryczki, dogcarty, faetony, landa, landolety, karety, szarabany, wolanty¹³⁸, z drugiego dziesięciolecia XX w. wymieniano takie pojazdy jak amerykańskie breaki, bryczki, faetony, karety, landa, wolanty (ryc. 5–7)¹³⁹.

Nie znamy liczby wytwarzanych w Warszawie powozów, równie trudno określić jest liczbę pojazdów poruszających się ulicami miasta. Pośrednie dane przynoszą doniesienia prasowe określające ruch na rogatce marymonckiej podczas słynnych odpustów przypadających na drugi dzień Zielonych Świątek, obchodzonych już od roku 1673 w klasztorze kamedułów na Bielanych¹⁴⁰.

¹³⁸ Kurier Warszawski. 1900, 72, s. 14; Tygodnik Ilustrowany. 1900, 13, s. 1; Kurier Warszawski. 1901, 54, s. 15; Kurier Warszawski. 1902, 208, s. 13; Kurier Warszawski. 1902, 229, s. 15.

¹³⁹ Świat. 1911, 32, s. 16; Kurier Warszawski. 1911, 289, s. 22; Kurier Warszawski. 1913, 180, s. 16; Kurier Warszawski. 1913, 191, s. 21; Kurier Warszawski. 1913, 285, s. 16.

¹⁴⁰ Gołębiowski Ł. 1827, s. 227.

Tabela 8. Producenci powozów w Warszawie w latach 1904–1914.

Daty występowania	Właściciel	Adres	Liczba robotników	Przybliżony obrót roczny w tys. rubli	Rok założenia
1904–1911	Józef Goliński dawniej K. Sommer	Leszno 36	50	60	b.d.
1912–1914	Józef Goliński dawniej K. Sommer	Leszno 36	50	75	b.d.
1904	R. Jankowski	Erywańska 9	47	51	b.d.
1904–1913	Filip Loretz, kierownik Burzyński	Leszno 23	40	b.d.	b.d.
1904–1910	Józef Rentel, właściciel K. Rentel	Leszno 25	60	60	b.d.
1911–1913	Józef Rentel i Mieczysław Ostrowski	Leszno 25	60	60	b.d.
1914	Józef Rentel i s-ka	Leszno 25	60	100	b.d.
1904–1911	Władysław Romanowski właściciel Klemens Starzyński	Królewska 23	54	105	b.d.
1912–1913	Władysław Romanowski właściciel Klemens Starzyński	b.d.	20	100	b.d.
1904–1914	M. Sejdemann	Biała 5	40	75	b.d.
1905–1914	Henryk Eberhardt syn	Orla 9	25	35	1903
1905–1910	Fijałkowski i Kowalczyk	Leszno 58	25	20	1900
1911–1912	Fijałkowski i Kowalczyk	Leszno 58	25–30	35	b.d.
1913–1914	Fijałkowski i Kowalczyk	Leszno 58	50	60	b.d.
1905	Gable Władysław	Jerozolimska 99	50	200	b.d.
1905–1911	R. i K. bracia Gierczyńscy	Nowogrodzka 38	15	b.d.	1901
1904–1911	Józef Goliński dawniej K. Sommer	Leszno 36	50	65	1867
1912–1914	Józef Goliński dawniej K. Sommer	Leszno 36	b.d.	75	b.d.
1905–1914	A. Hertel	Długa 29	b.d.	b.d.	1850
1905–1914	Marceli Hieropolitański	Marszałkowska 81	11	b.d.	1855
1905–1910	Kubski	Leszno 32	b.d.	b.d.	b.d.

Daty występowania	Właściciel	Adres	Liczba robotników	Przybliżony obrót roczny w tys. rubli	Rok założenia
1905–1911	Aleksander Sejdler	Żelazna 28	b.d.	b.d.	1866
1905–1914	Piotr Wiśniewski	Grzybowska 51	10	12	1884
1910–1911	Wiedeńska Fabryka Powozów i Bryczek, J. Jamiółkowski	Szpitalna 10	30	b.d.	1908
1912–1914	J. Jamiółkowski	Szpitalna 10	40	125	b.d.
1911	R. Brendel	Hoża 15	5	b.d.	1904
1911	Franciszek Gerszkiewicz	Chłodna 60	10	b.d.	1905
1911–1912	Leon Kowalski	Wielka 11	b.d.	b.d.	b.d.
1911–1914	Wiktor Książkowski	Wołowa 48	b.d.	b.d.	b.d.
1911–1914	T. Moszczyński	Foksal 12	b.d.	b.d.	b.d.
1911	Piotr Szczęsny (zakład kowalsko-powozowy)	Dobra 11	6	2,5	1890
1911–1912	Wachulski i Kopestyński (zakład powozowo-lakierniczy)	Leszno 55	6	b.d.	1908
1911–1914	Leonard Wierzbicki	Leszno 32	b.d.	b.d.	1888
1912–1913	Wincenty Detyniecki	Smocza 17	9	b.d.	b.d.
1912–1914	Felicjan Gadomski	Krochmalna 55	b.d.	b.d.	b.d.
1912	Franciszek Nasalski	Leszno 26	10	b.d.	b.d.
1913–1914	I.A. Wasilewski	Leszno 33	b.d.	b.d.	b.d.

Źródło: Księga. 1904. s. 303; Księga. 1905. s. 425; Księga. 1906, nr 3369–3381; Księga. 1907, nr 3202–3228; Księga. 1908, nr 3232–3257; Księga. 1910, nr 4246–4273, Przemysł. 1911, nr 12801–12836; Przemysł. 1912, nr 16013–16032; Przemysł. 1913, nr 16025–16052; Przemysł. 1914, nr 16014–16041.

W latach siedemdziesiątych XIX w. na Bielany tego dnia jeździło ponad 1000 pojazdów¹⁴¹. Zebrani tłumnie mieszkańcy Warszawy podziwiali nie tylko najbardziej szykowne kapelusze i suknie dam, ale też piękne powozy. „Z pojazdów celowała lando błękitna zrobiona w Warszawie;

¹⁴¹ W 1870 r. odnotowano z „wolantów i bryczek na resorach 1-o konnych 103, powozów 2-u konnych 832, Omnibusów 3-y konnych 7, powozów 4-o konnych 7, bryczek 11-o konnych 491”; Kurier Warszawski. 1870, 123, s. 4. Mniejszy ruch panował w 1872 r., gdyż zapisano 350 powozów prywatnych, 370 dorożek i 300 bryczek; Kurier Codzienny. 1872, 111, s. 2.

Tabela 9. Ruch na rogatkach marymonckich w drugi dzień Zielonych Świątek

Rok	Liczba pojazdów ogółem	Liczba karet	Liczba koczy/ powozów	Liczba bryczek	Liczba dorożek
1823	3402	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
1825	3554	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
1827	2833	75	1160	998	600
1828	2615	165	956	895	599
1829	1856	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
1832	833	b.d.	239*	376	218
1835	1115	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
1836	1294	b.d.	482	280	532
1838	1958	62	487	1015	394
1839	1331	28	501	405	397
1840	1246	38	541	387	280
1843	2636	130	686	902	918
1854	1665	198	364	458	645
1855	1190	29	381	420	360

* łącznie karet i koczy

Źródło: Kurier Warszawski. 1823, 119, s. 1.; Gazeta Warszawska. 1825, 85, s. 1151; Gazeta Warszawska. 1827, 152, s. 1; Gazeta Warszawska. 1828, 143, s. 3; Powszechny Dziennik. 1829, 137, s. 1. Kurier Warszawski, 1832, 157, s. 822; Gazeta Codzienna. 1835, 1114, s. 1; Gazeta W. Księstwa Poznańskiego. 1836, 127, s. 694; Kurier Warszawski. 1838, 147, s. 707; Kurier Warszawski. 1839, 131, s. 639; Kurier Warszawski. 1840, 150, s. 724; Kurier Warszawski. 1843, 146, s. 698; Kurier Warszawski. 1847, 137, s. 3; Gazeta Codzienna. 1854, nr 148, s. 2. Gazeta Warszawska. 1855, nr 140.

liberija do tego ekwipażu ponsowa¹⁴². Zwyczajowi temu hołdowano także wiele lat później. W relacji z 1868 r. można przeczytać: „Wspomniawszy o Bielanych, nie można pominąć i kilku fabryk tutejszych jak np. powozów, z pomiędzy których kilka zwróciło na siebie uwagę to jest Amerykanka Hr Z. pochodząca z fabryki p. Hesse, lub Amerykanka i dwa landaro-powozy z fabryki p. Renlta, a które to dwa ostatnie, tę mają wyższość od owych dawniejszych landar, iż za otwarciem ich siedzi się tak zupełnie jak w zwyczajnym powozie, gdy przeciwnie w owych dawniejszych, siedzące osoby, tonęły gdzieś w głębi. Na koniec co do powozów, z tych musimy oddać należną sprawiedliwość bronzowemu, a la 1849, pochodzącemu z fabryki p. Romanowskiego i odznaczającemu się tak powierzchowną elegancją jak i wykończeniem¹⁴³.”

Atrakcyjność powozów w XX w. znacznie zmniejszyła się na korzyść nowinki technicznej i cywilizacyjnej jaką był automobil. Przytoczmy pewną opinię na ten temat: „W ostatnich czasach znaczne straty ponoszą właściciele remiz, czyli powozów do wynajęcia. Obecnie po rozpowszechnieniu się dorożek samochodowych nikt już nie bierze na spacer zamejskie i wybieżki powozów, a nawet zaczyna się rozpowszechniać zwyczaj najmowania samochodów dla orszaków ślubnych i do teatrów lub na koncerty¹⁴⁴.” Część z zakładów wyrabiających powozy trudniło się także tworzeniem karoserii samochodowych. W ten nowy trend wpisał się

¹⁴² Kurier Warszawski. 1832, 157, s. 823.

¹⁴³ Kurier Codzienny. 1868, 120, s. 2.

¹⁴⁴ Kurier Polski. 1912, 151, s. 3.



Ryc. 8. Karetka coupé, 1900–1914, Nowy Tattersall, Warszawa [wg Z. Prus-Niewiadomskiego].
Ze zbiorów Muzeum Łazienki Królewskie. Fot. P. Czarnecki

Fijałkowski i Kowalczyk, Goliński, Hertel oraz firma Rentel¹⁴⁵. Na terenie zakładu przy Królewskiej 23 należącego do Klemensa Skarżyńskiego właściciela firmy „Władysław Romanowski” działała firma „Varsovie-Automobile. Garage i warsztaty mechaniczne”, oferująca m.in. auta marki Peugeot Lion¹⁴⁶. Z jednej strony właściciele zakładów produkujących powozy wzbo- gacili swoją ofertę o karoserie samochodowe lub wynajmowali pomieszczenia nowym firmom sprzedającym automobile, bądź wchodzili do nich jako wspólnicy, jednocześnie zachowując tradycyjny profil działalności. Inni pozostali tylko przy wytwarzaniu powozów, poszukując nowej klienteli jak np. T. Moszczyński, który proponował potencjalnym nabywcom: „Wyjeżdżam na wieś robić kosztorysy na obstalunki, odnowienia”¹⁴⁷.

Poza wspomnianą koncentracją fabryk powozów w rejonie Leszna i Elektoralnej warto podkreślić, że na niektórych działkach usytuowane były zabudowania warsztatów i fabryk użytkowane kolejno przez kilku przedsiębiorców, niekiedy przez ponad półwiecze. Zauważano taki przypadek przy okazji jednej transakcji: „Dowiadujemy się, iż znany tutejszy fabrykant powozów. Władysław Romanowski, nabył w tych dniach całkowicie fabrykę powozów p. Hessego, przy ulicy Królewskiej położoną, od 25-ciu lat istniejącą, a właściwie od 50-ciu, bo ją dawniej w tem samym miejscu słynny Lhier prowadził”¹⁴⁸. Po Lierze działał tam Antoni Hesse,

¹⁴⁵ „Fabryka Powozów Fijałkowski i Kowalczyk, Warszawa Leszno 58 i 23 tel. 64–71 poleca wielki wybór karet, land, faetonów, amerykańów i różnego typu bryczek. Dorabia nowe karoserie do samochodów i takowe odnawia”, *Rola i Przemysł Polski*. 1913, 1, s. 6; „p. Hertel wprowadził do zakładu swego oddział samochodowej carrosserie i wyrabia powozowe części automobilów, nie mniej eleganckie i trwałe, aniżeli zagraniczne, a o różnicę wysokiego na ten przedmiot zbytku cła tańsze. Ma zamiar zaprowadzić też reparację powozów samochodowych, i dział ten rozwinąć nadspodziewanie”, *Świat*. 1911, 32, s. 16; Mazur E., *Główna D.* 2024, s. 113–119.

¹⁴⁶ *Świat*. 1909, 13, s. 2.

¹⁴⁷ *Kurier Warszawski*. 1913, 191, s. 21; Rostocki A., Tarczyński J., 1988, s. 88–104.

¹⁴⁸ *Gazeta Przemysłowo-Rzemieślnicza*. 1875, 46, s. 367; por. *Gazeta Codzienna*. 1838, 2179, s. 2; *Sobieszczański F.M.* 1848, s. 407.

a po przedwczesnej śmierci jego ojciec Klemens Hesse¹⁴⁹. Po śmierci Romanowskiego we wrześniu 1892 r., firmę pod marką wziętą od jego imienia i nazwiska, w tym samym miejscu, pod adresem Królewska 19, prowadzili kolejno wspomniani wyżej Roman Jankowski i Klemens Skarżyński¹⁵⁰. Kolejnym takim miejscem była nieruchomość Leszno nr hip. 669 (nr policyjny 26). Kolejno wytwarzali tam pojazdy Rüdiger (od 1827 r.), Aleksander Liedke, Antoni Korycki, Henryk Geyer, Józef Goliński (do 1901 r.)¹⁵¹. Trzecim był adres Erywańska 1066a. Ludwik Brühl, w 1854 r. na nowo wytoczonej ulicy wybudował dom i tam przeniósł swój warsztat z „pałacu Hr. Zamoyskich naprzeciw Banku” działający tam od 1850 r. Potem na tej działce użyczonej przez właściciela działał Władysław Romanowski, a dalej funkcjonował tam zakład Aurelego Brühla, syna Ludwika, a od 1890 r. Adolfa Hertla¹⁵².

Na łamach czasopism, kalendarzy, przewodników, informatorów zamieszczane były ogłoszenia właścicieli firm produkujących powozy. Szata graficzna i treść ogłoszeń były zbliżone do siebie. Pojawiają się w nich istotne informacje o funkcjonowaniu zakładów. Oprócz wytwarzania nowych pojazdów na wzór modeli francuskich bądź angielskich, proponowano także okazy używane, znacznie tańsze od nowych. Przyjmowano powozy już zużyte, w zamian za dopłatę oferowano nowy. Często także proponowano wybór z wysyłanych nabywcom katalogów wyposażenia i wykończenia pojazdów. „Przy obstalunku uprasza się o dokładne oznaczenie czy i ile ma być fartuchów, latarni, czy ma być wybita suknem lub skórą i t. p.”, to fragment ogłoszenia firmy Augustynowicza¹⁵³. W anonsach prasowych oferowano możliwość reperacji pojazdów. W treści ogłoszenia podkreślano wysoką jakość stosowanych materiałów, terminowość wykonywania prac i wykończenie odpowiednie do stanu dróg w Królestwie¹⁵⁴. Od lat siedemdziesiątych informowano o liczbie posiadanych do sprzedaży gotowych pojazdów¹⁵⁵. Niekiedy pojawiają się tam informacje o zmianie adresu firmy, bądź objęciu przez spadkobiercę lub nowego właściciela. W jednym z najbardziej poczytnych tytułów, „Kurierze Warszawskim” czytamy: „Fabryka pojazdów Samuela Mohaupt, dawniej exystująca przeszło lat 20, przy ulicy Orlej przeniesioną została na ulicę Elektoralną Nr 793, wprost bramy Szpitala Śgo Ducha. Poleca się JJWW. i WW. PP., ręcząc, że jak dotąd zadowoleni są z mojej Fabryki, tak nadal starać się będą na zaufanie zasłużyć. Przy tem można dostać różnych nowych Powozów podług najświeższych żurnali, i przyjmują się wszelkie obstalunki i reparacje, jak najakuratniej wykończone, za co Fabryka zaręcza”¹⁵⁶.

W nietuzinkowy sposób zaanonsował zmianę adresu swojego zakładu Władysław Romanowski. Zamiast tradycyjnego ogłoszenia w prasie wymyślił rozlepienie na mieście afiszy z tą informacją. Dowcipni dziennikarze z „Kuriera Świątecznego” tak to opisali: „Stosując się do ogólnej mody, pan Romanowski znany nasz fabrykant powozów, wystąpił także w tym tygodniu z wielkim koncertem. Żałujemy mocno iż łaskawych czytelników nie możemy poinformować na jakim mianowicie instrumencie szanowny koncertant grać będzie, ale co prawda, przez wrodzone każdemu prawemu warszawiakowi lenistwo, przechodząc ulicą, jakkolwiek

¹⁴⁹ Kurier Warszawski. 1875, 37, s. 4.

¹⁵⁰ Kurier Warszawski. 1892, 252, s. 4; Kurier Warszawski. 1893, 94, s. 8.

¹⁵¹ Ungera Kalendarz. 1854, s. 142; Ungera Kalendarz. 1873, [b.p.]; Ungera Kalendarz 1897, [b.p.].

¹⁵² Ungera Kalendarz. 1854, s. 140; Ungera Kalendarz 1879, [b.p.]; Unger Kalendarz. 1890, [b.p.].

¹⁵³ Ungera Kalendarz. 1884, [b.p.].

¹⁵⁴ Pojazdy Karola Sommera były wykończone „mocno i gustownie, z zastosowaniem do dróg naszych”; Ungera Kalendarz. 1868, [b.p.]. W anonsie Jana Stopczyka podkreślono, że jego wyroby mają charakter „zbudowanych mocno, trwale i elegancko z jak najlepszych materiałów, zastosowanych do naszych dróg”; Ungera Kalendarz. 1873, [b.p.].

¹⁵⁵ Np. 60 sztuk u Romanowskiego, Kurier Warszawski. 1876, 74, s. 5; oraz 100 u Augustynowicza, Kurier Warszawski. 1883, 327b, s. 12; oraz tyle samo u Aurelego Brühla, Tygodnik Powszechny. 1885, 48, s. 17.

¹⁵⁶ Kurier Warszawski. 1860, 191, [b.p.].

dojrzelismy afisz, nie zwróciliśmy bynajmniej na program uwagi. Wybacz kochana publiko! — załapaliśmy się w haniebnym sposób. Afisze z nazwiskiem pana Romanowskiego, porozlepiane na rogach ulic, nie są koncertowymi afiszami, tylko po prostu zwyczajne m doniesieniem o przeniesieniu fabryki powozów na Królewską ulicę¹⁵⁷.

Wraz z pojawieniem się w gazetach codziennych kolumn z ogłoszeniami drobnymi przybyło informacji zarówno o ofertach zakładów produkujących nowe pojazdy, prezentowanych w formie skróconej oraz o sprzedaży używanych, oferowanych przez ich właścicieli. Jedna z nich brzmiała: „Jest do sprzedania Kocz, faeton lekki, zdalny do miasta lub do podróży, w zupełnie dobrym stanie, także Bryczka krakowska, kolejna, na leżących resorach, urzędowej roboty. Wiadomość w fabryce powozów p. Helbing, Leszno nr 866 [sic!] naprzeciw Orlej¹⁵⁸. W jednym numerze gazety można było znaleźć niekiedy kilka ogłoszeń: „Bryczkę, bardzo mało używaną, na dwie osoby, zupełnie w dobrym stanie. Wiadomość przy ulicy Erywańskiej w fabryce powozów Sommera. Powozik używany, w dobrym stanie, na jednego lub parę koni, na resorach, osie patentowe do oliwy, do sprzedania za cenę zbyt przystępną, w fabryce powozów p. Laskowskiego, przy kościele Śgo Aleksandra. Kabriolet Amerykanka w dobrym stanie i Karetką dwu-osobową na jednego i na parę koni, do sprzedania. Widzieć można w fabryce pojazdów p. Hesse, przy ulicy Królewskiej¹⁵⁹. W innym anonsie czytamy: „Kareta dwuosobowa prawie nowa z fabryki Hessego do sprzedania za niską cenę. Wiadomość na ulicy Miodowej Nr 2, stangret Jan pokaże¹⁶⁰.

Zasadne wydawało się określenie częstotliwości ukazywania się reklam na łamach wydawanych, przez ponad półwiecze, kalendarzy Józefa Ungera. Wybraliśmy tę serię, uważając ją za reprezentatywną dla tego typu wydawnictw. Kalendarze cieszyły się zasłużoną popularnością, o czym świadczyć może liczba zamieszczanych reklam. W niektórych rocznikach przeznaczano na nie ponad 50 stron. Wśród reklamodawców byli także przedsiębiorcy produkujący powozy. W latach 1854–1914 najczęściej ogłaszała się firma Józefa Rentla (do 1898 r.). Anonse pozostałych ukazywały się najczęściej przez kilka lat. Naszym zdaniem te wszystkie firmy należały do najbardziej wziętych na rynku warszawskim, natomiast 45-letnia obecność reklam Rentla z całą pewnością była elementem określonej polityki budowania marki firmy (ryc. 8)¹⁶¹.

Warszawa była największym ośrodkiem wytwórczości pojazdów na ziemiach polskich pod zaborami. Produkowano wiele rodzajów środków komunikacji takich jak dorożki, karety, powozy, bryczki, landa, faetony, amerykany i inne, zgodnie z ówczesną modą paryską i londyńską. Wielokrotnie podkreślano, że nie ustępowały one jakością zagranicznym. Rosnącą liczbę typów

¹⁵⁷ Kurier Świąteczny. 1876, 20, s. 2.

¹⁵⁸ Kurier Codzienny. 1869, 113, dod. s. 7.

¹⁵⁹ Kurier Codzienny. 1868, 137, s. 16.

¹⁶⁰ Kurier Warszawski. 1877, 226, s. 7.

¹⁶¹ Ogłoszeniodawcy w dziedzinie budowy powozów występujący w kalendarzach Ungra to: Józef Rentel — w latach 1854–1858 (Elektoralna 794), 1859–1886, 1890–1898 (Leszno 724); Ludwik Brühl — 1854–1855 (Erywańska 1066 a); Aleksander Liedke (d. Rüdiger) — 1854, 1859 (Leszno 669); Władysław Sommer — 1855 (Orla 798a); Fabian Krupe — 1856 (Niecała 614); Ryszard Ryff — 1857 (Elektoralna 745); Grzegorz Bogdanowicz — 1857–1858 (Orla 803); Ludwik Lubliński — 1859–1860 (Elektoralna 4); Władysław Romanowski — 1860–1864 (Krakowskie Przedmieście 389); Ignacy Woszczyński — 1861 (Nowy Świat 1294, nowy nr 2); Karol Sommer — 1868–1869, 1872–1877, 1879–1880, (Erywańska (1066 b), 1882–1888 (Leszno 32); Stanisław Kozłowski — 1872–1873 (Mazowiecka nr 1350); Antoni Korycki — 1873–1875 (d. Liedke Leszno 669, nowy nr 26); Jan Stopczyk — 1873–1875, 1883–1892 (Elektoralna 794 c); Adam Augustynowicz — 1879–1880, 1882–1884 (Erywańska 1066 c); M. Ziemiński — 1880–1881, 1883 (Długa 546 nowy nr 16); Aureli Brühl — 1880 (Erywańska 3), Filip Loretz — 1881–1901 (Leszno 24, od 1891 Leszno 23); Karol Berger — 1890–1894 (Leszno 6), 1898–1904 (Orla 9, filia Leszno 21); Adolf Hertel (d. A. Brühl) — 1890–1891, 1901–1902, 1914 (Erywańska 3); K. Schultz — 1890 (Erywańska 7 i Leszno 52); Józef Goliński — 1897–1906, 1913 (Leszno 26, od 1902 Leszno 36); Ungera Kalendarz. 1854–1914.

pojazdów, charakterystyczną także dla innych krajów, można wiązać z różnymi potrzebami użytkowników, modą, zmieniającymi się rozwiązaniami technicznymi i polepszającym się stanem ulic i dróg.

Liczba warsztatów i fabryk wahała się w poszczególnych latach od kilkunastu do 30 przedsiębiorstw. Liczba zatrudnionych pracowników i co za tym idzie wartość produkcji była zróżnicowana¹⁶². Wyroby warszawskich rzemieślników znajdować mogły zbyt zarówno w miejscu produkcji, jak i w innych ośrodkach miejskich Królestwa, wreszcie w majątkach ziemskich. Część produkcji eksportowano do Rosji¹⁶³. Konkurencją mogły być dla nich powozy kupowane za granicą (Wiedeń), wytwarzane w kilku innych miastach Królestwa (m.in. Kalisz, Końskie, Lublin, Szydłowiec), a także w zachodnich guberniach Cesarstwa (np. Grodno, Wilno)¹⁶⁴. Funkcjonowały tradycyjne kilkuosobowe warsztaty, w których prace wykonywano ręcznie za pomocą prostych narzędzi¹⁶⁵. Istniały także duże przedsiębiorstwa wyposażone w maszynę parową ze specjalistycznymi pracownikami usytuowanymi w jednym budynku, w których sukcesywnie wykonywano poszczególne elementy powozu, by otrzymać finalny produkt. Takie rozwiązanie zastosowano w fabrykach Brühla, Rentla i Stopczyka, zapewne także u Romanowskiego i Hertla.¹⁶⁶ Sądzymy, że wysoka jakość produkcji ściśle była związana z osobistym nadzorem właściciela. Dowodzi tego, przypisywana Romanowskiemu wypowiedź skierowana do Michała Bałuckiego: „Moja fabryka powozów cieszy się sławą, bo też, nie chwaląc się, wszystko się tu robi pod moim dozorem osobistym”¹⁶⁷. Drugą przyczyną odnoszonych sukcesów było przywiązanie robotników do firmy, widoczne poprzez wieloletni okres zatrudnienia oraz dbałość o pracowników¹⁶⁸. Osiągnięty przez część producentów sukces finansowy umożliwił im, poprzez częste wyjazdy zagraniczne, udoskonalanie produkcji i nadążanie za ówczesną modą¹⁶⁹.

Oprócz czytelnego przez całe XIX stulecie skupienia warsztatów i fabryk w rejonie Leszna, Elektoralfiej i Orlej trzeba podkreślić, że pod niektórymi adresami działały przez wiele lat zakłady prowadzone przez różnych właścicieli. Świadectwem uznania w współczesnych, umiejętności zawodowych mistrzów wyrabiających powozy, były wierszowane pochwały. Doczekali się ich Hesse:

¹⁶² Pruss W. 1977, s. 185–187.

¹⁶³ W prasie wileńskiej ukazywały się ogłoszenia warszawskich zakładów; Lesisz P. 2000, s. 89.

¹⁶⁴ Kalendarz. 1893, s. 117, 121, 126, 128.

¹⁶⁵ Kwestie technologiczne produkcji pojazdów nie budziły większego zainteresowania. Jedynym przekazem wprowadzającym w tajniki ich wytwarzania była książka, przeznaczona dla młodych osób przygotowujących się do różnych zawodów rzemieślniczych. Zwrócono uwagę na zestaw niezbędnych narzędzi takich jak śruby drewniane, heble, piły, piłki, świdry, dłuta, pilniki, nóż zakrzywiony do wyrzynania drzewa (cugmesser) oraz tokarnia (do toczenia piast). Do wyrobu pojazdów używano drewna twardego, niezbyt ciężkiego, dobrze wysuszonego, najczęściej uzyskiwanego z jesionu, wiązu, orzecha, dzikiej akacji, brzozy (do dyszli), lipy, topoli (do pokrywania szkieletu pudła); Wernic H. 1898, s. 257–262.

¹⁶⁶ O Stopczyku zob. Ungera Kalendarz. 1873, [b.p.]; o Hertlu zob. Świat. 1911, 32, s. 16.

¹⁶⁷ Wędrowiec. 1901, 45, s. 19.

¹⁶⁸ „P. Hertel mówił mi w tych dniach, że posiada robotników, którzy pracują u niego po kilkanaście 12, 15 i 18 lat. Tak stała praca w jednej fabryce prowadzi z konieczności do specjalizacji tem znakomitszej”; Świat. 1911, 32, s. 16; Mazur E., Główka D. 2024, s. 104, 107.

¹⁶⁹ W prasie sporadycznie ukazywały się informacje o wyjazdach m.in. Jan Lier, Paryż, 1844, *Gazeta Codzienna*. 1844, 199, s. 4; Klemens Hesse, Paryż, 1850, *Kurier Warszawski*. 1850, 309, s. 4; Aleksander Liedke, Paryż i Londyn 1851, *Kurier Warszawski*. 1851, 229, s. 4; Niemcy i Belgia, 1855, *Kurier Warszawski*. 1855, 258, s. 2; Francja i Niemcy 1856, *Kurier Warszawski*. 1856, 202, s. 3; Ludwik Brühl, Londyn 1862, *Kurier Warszawski*. 1862, 189, s. 5; Władysław Romanowski, 1860, 1869, 1871, 1872, 1887, 1889, *Gazeta Warszawska*. 1860, 224, s. 1; *Kurier Codzienny*. 1869, 169, s. 4; *Kurier Codzienny*. 1871, 252, s. 3; *Kurier Warszawski*. 1872, 173, s. 4; *Kurier Codzienny*. 1887, 218, s. 4; *Kurier Codzienny*. 1889, 218, s. 8; Klemens Starzyński, *Kurier Warszawski*. 1903, 260, s. 1.

„Hesse powoźnik, mówią, że trochę przydrogi,
Lecz powozy od niego nie znają złej drogi”¹⁷⁰.

oraz Romanowski:

„Wnuk sobie siedział jak książę Etny,
W powozie który błyszczał jak szkło,
Powóz albowiem musiał być świetny,
Gdyż Romanowski budował go”¹⁷¹.

Wymiernym następstwem osiągniętego kunsztu w produkcji powozów i zdobytej dzięki temu renomie, były liczne nagrody, które otrzymywali warszawscy przedsiębiorcy na wystawach krajowych i zagranicznych.

BIBLIOGRAFIA

Źródła archiwalne

AGAD [Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie], Księgi miejskie Warszawa Ekonomiczne, nr 29 a, Taryfa łokciowego miasta obojga Warszawy, 1784.

Źródła i opracowania publikowane

Adresy. 1908. *Adresy Warszawy na rok 1908*, oprac. A. Żwan, Warszawa.

Beneveni Feliks. 1868. *Odczyty o wystawie paryskiej 1867 r.*, Warszawa.

Czas. 1857. „Czas”, 148.

Czas. 1858. „Czas”, 193.

Czas. 1862. „Czas”, 148.

Drexlerowa Anna M., Olszewski Andrzej K. 2005. *Polska i Polacy na powszechnych wystawach światowych 1851–2000*, Warszawa.

Drexlerowa Anna M. 1999. *Wystawy wytwórczości Królestwa Polskiego*, Warszawa.

Drexlerowa Anna M., Olszewski Andrzej K. 2008. *Polish participation in world exhibitions 1851–2005*, Warszawa.

Dziennik Urzędowy Gubernii Mazowieckiej. 1840. „Dziennik Urzędowy Gubernii Mazowieckiej”, 155.

Dziennik Warszawski. 1866. „Dziennik Warszawski”, 42.

Dziennik Warszawski. 1867. „Dziennik Warszawski”, 5, 213, 214.

Dziennik Warszawski. 1870. „Dziennik Warszawski”, 17, 156.

Dziennik Warszawski. 1873. „Dziennik Warszawski”, 200.

Ekonomista. 1881. „Ekonomista”, 1.

Gańko Karolina Wanda, Lubryczyński Łukasz. 2018. *Dorożkarstwo warszawskie w XIX wieku*, Warszawa.

Gazeta Codzienna. 1835. „Gazeta Codzienna”, 1114

Gazeta Codzienna. 1838. „Gazeta Codzienna”, 2179.

Gazeta Codzienna. 1844. „Gazeta Codzienna”, 199.

Gazeta Handlowa. 1870. „Gazeta Handlowa”, 254.

Gazeta Handlowa. 1878. „Gazeta Handlowa”, 216.

Gazeta Handlowa. 1885. „Gazeta Handlowa”, 131.

Gazeta Polska. 1886. „Gazeta Polska”, 134.

¹⁷⁰ Kurier Świąteczny. 1870, 61, s. 3.

¹⁷¹ Kurier Świąteczny. 1886, 59, s. 2.

- Gazeta Polska. 1900. „Gazeta Polska”, 190.
- Gazeta Przemysłowo-Rzemieślnicza. 1872. „Gazeta Przemysłowo-Rzemieślnicza”, 23.
- Gazeta Przemysłowo-Rzemieślnicza. 1874. „Gazeta Przemysłowo-Rzemieślnicza”, 39.
- Gazeta Przemysłowo-Rzemieślnicza. 1875. „Gazeta Przemysłowo-Rzemieślnicza”, 46.
- Gazeta Przemysłowo-Rzemieślnicza. 1876. „Gazeta Przemysłowo-Rzemieślnicza”, 20, 52.
- Gazeta Rolnicza. 1897. „Gazeta Rolnicza”, 26.
- Gazeta Rolnicza. 1901. „Gazeta Rolnicza”, 39.
- Gazeta W. Księstwa Poznańskiego. 1836. „Gazeta W. Księstwa Poznańskiego”, 12.
- Gazeta W. Księstwa Poznańskiego. 1857. „Gazeta W. Księstwa Poznańskiego”, 139.
- Gazeta Warszawska. 1818. „Gazeta Warszawska”, 38.
- Gazeta Warszawska. 1825. „Gazeta Warszawska”, 85,
- Gazeta Warszawska. 1827. „Gazeta Warszawska”, 152.
- Gazeta Warszawska. 1825. „Gazeta Warszawska”, 85.
- Gazeta Warszawska. 1827. „Gazeta Warszawska”, 152.
- Gazeta Warszawska. 1828. „Gazeta Warszawska”, 143.
- Gazeta Warszawska. 1838. „Gazeta Warszawska”, 159.
- Gazeta Warszawska. 1840. „Gazeta Warszawska”, 289.
- Gazeta Warszawska. 1854. „Gazeta Warszawska”, 143, 290.
- Gazeta Warszawska. 1855. „Gazeta Warszawska”, 140, 221.
- Gazeta Warszawska. 1860. „Gazeta Warszawska”, 224.
- Gazeta Warszawska. 1862. „Gazeta Warszawska”, 30.
- Gazeta Warszawska. 1871. „Gazeta Warszawska”, 245.
- Gazeta Warszawska. 1872. „Gazeta Warszawska”, 184.
- Gazeta Warszawska. 1878. „Gazeta Warszawska”, 259.
- Gołębiowski Łukasz. 1827. *Opisanie historyczno-statystyczne miasta Warszawy*, Warszawa.
- Historia. 1978. *Historia Kultury Materialnej Polski w zarysie*, 5, red. E. Kowecka, Warszawa.
- Historia. 1979. *Historia Kultury Materialnej Polski w zarysie*, 6, red. B. Baranowski, J. Bartyś, T. Sobczak, Warszawa 1979.
- Holsche August Karl von. 1804. *Geographie und Statistik von West- Süd- und Neu- Ostpreußen: nebst einer kurzen Geschichte des Königreichs Polen bis zu dessen Zertheilung*, 2. Berlin.
- Informator. 1889–1890. *Informator: przewodnik handlowo-przemysłowy Cesarstwa Rosyjskiego, Królestwa Polskiego i Warszawy*, Warszawa.
- International Exhibition. 1876. *International Exhibition Official Catalogue. Part 1, Main Building and Annexes*, Philadelphia.
- Izys Polska. 1822–1823. *Izys Polska czyli Dziennik Umiejętności, Wynalazków, Kunsztów i Rękodziel, Poświęcony Kraiowemu Przemysłowi, Tudzież Potrzebie Wiejskiego i Miejskiego Gospodarstwa*, 2, 4.
- Jaworskiego Kalendarz. 1858. *Jana Jaworskiego Kalendarz astronomiczno-gospodarski na rok zwyczajny 1858*, Warszawa.
- Jaworskiego Kalendarz. 1865. *Jana Jaworskiego Kalendarz Polski Illustrowany na Rok Zwyczajny 1865*, Warszawa.
- Jaworskiego Kalendarz. 1866. *Jana Jaworskiego Kalendarz Polski Illustrowany na Rok Zwyczajny 1866*, Warszawa.
- Jaworskiego Kalendarz. 1867. *Jana Jaworskiego Kalendarz Polski Illustrowany na Rok Zwyczajny 1867*, Warszawa.
- Jaworskiego Kalendarz. 1869. *Jana Jaworskiego Kalendarz Polski Illustrowany na Rok Zwyczajny 1869*, Warszawa.

- Jaworskiego Kalendarz. 1871. *Jana Jaworskiego Kalendarz Ilustrowany na rok przestępny 1871*, Warszawa.
- Jaworskiego Kalendarz. 1877. *Jana Jaworskiego Kalendarz Ilustrowany na rok 1877*, Warszawa.
- Jeziński Andrzej. 1967. *Handel zagraniczny Królestwa Polskiego 1815–1914*, Warszawa.
- Kalendarz. 1893. *Kalendarz Warszawski na rok 1893*, Warszawa.
- Kalendarzyk. 1838. *Kalendarzyk Informacyjny na rok 1838*, wyd. J. Kaczanowski, Warszawa.
- Kalendarzyk. 1848. *Kalendarzyk Informacyjno-Kieszonkowy na Rok 1848*, red. A. Rousseau, Warszawa.
- Kalendarzyk. 1849. *Kalendarzyk Informacyjno-Kieszonkowy na Rok 1849*, red. A. Rousseau, Warszawa.
- Katalog wystawy. 1881. *Katalog wystawy koni, bydła, owiec, trzody chlewnej, drobiu i psów [...]: urządzona staraniem dyrekcji Wyścigów Konnych w Kr. Pols. w Warszawie, d. 11 czerwca 1881 r.*, Warszawa.
- Katalog wystawy. 1885. *Katalog wystawy rolniczo-przemysłowej w Warszawie*, wyd. K. Sulistowski, Warszawa.
- Kłosa. 1867. „Kłosa”, 92.
- Kończakowski Julian. 1888. *Wiadomości dotyczące się przemysłu i sztuki w dawnej Polsce*, Kraków.
- Kołodziejczyk Ryszard. 2009–2010. *Steinkeller Piotr Antoni*, [w:] *Polski słownik biograficzny*, 46, Warszawa, s. 336–342.
- Konarski Stanisław. 1989. *Romanowski Władysław*, [w:] *Polski słownik biograficzny*, 31, Warszawa, s. 616–617.
- Korespondent Handlowy, Przemysłowy i Rolniczy. 1841. „Korespondent Handlowy, Przemysłowy i Rolniczy”, 2.
- Korespondent Handlowy, Przemysłowy i Rolniczy. 1851. „Korespondent Handlowy, Przemysłowy i Rolniczy”, 53.
- Korzon Tadeusz. 1897. *Wewnętrzne dzieje Polski za Stanisława Augusta, 1764–1794. Badania historyczne ze stanowiska ekonomicznego i administracyjnego*, 2, Kraków.
- Księga. 1904. *Księga adresowa przemysłu fabrycznego w Królestwie Polskim na rok 1904*, oprac. L. Jeziorański, Warszawa.
- Księga. 1905. *Księga adresowa przemysłu fabrycznego w Królestwie Polskim na rok 1905*, oprac. L. Jeziorański, Warszawa.
- Księga. 1906. *Księga adresowa przemysłu fabrycznego w Królestwie Polskim na rok 1906*, oprac. L. Jeziorański, Warszawa.
- Księga. 1907. *Księga adresowa przemysłu fabrycznego w Królestwie Polskim na rok 1907*, oprac. L. Jeziorański, Warszawa.
- Księga. 1908. *Księga adresowa przemysłu fabrycznego w Królestwie Polskim na rok 1908*, oprac. L. Jeziorański, Warszawa.
- Księga. 1910. *Księga Adresowa Przemysłu Fabrycznego w Królestwie Polskim. Rok 1910*, oprac. A.R. Sroka, Warszawa.
- Kurier Codzienny. 1865. „Kurier Codzienny”, 100.
- Kurier Codzienny. 1866. „Kurier Codzienny”, 36.
- Kurier Codzienny. 1867. „Kurier Codzienny”, 1, 4, 212, 214.
- Kurier Codzienny. 1868. „Kurier Codzienny”, 120, 137.
- Kurier Codzienny. 1869. „Kurier Codzienny”, 113, 169.
- Kurier Codzienny. 1870. „Kurier Codzienny”, 32, 125.
- Kurier Codzienny. 1871. „Kurier Codzienny”, 252.
- Kurier Codzienny. 1871. „Kurier Codzienny”, 252.
- Kurier Codzienny. 1872. „Kurier Codzienny”, 60, 111.

- Kurier Codzienny. 1874. „Kurier Codzienny”, 196.
Kurier Codzienny. 1876. „Kurier Codzienny”, 30.
Kurier Codzienny. 1876. „Kurier Codzienny”, 43.
Kurier Codzienny. 1887. „Kurier Codzienny”, 218.
Kurier Codzienny. 1889. „Kurier Codzienny”, 37, 218.
Kurier Codzienny. 1897. „Kurier Codzienny”, 167.
Kurier Polski. 1912. „Kurier Polski”, 151, 245.
Kurier Świąteczny. 1870. „Kurier Świąteczny”, 61.
Kurier Świąteczny. 1876. „Kurier Świąteczny”, 20.
Kurier Świąteczny. 1886. „Kurier Świąteczny”, 59.
Kurier Warszawski. 1832. „Kurier Warszawski”, 157.
Kurier Warszawski. 1840. „Kurier Warszawski”, 150.
Kurier Warszawski. 1845. „Kurier Warszawski”, 187.
Kurier Warszawski. 1847. „Kurier Warszawski”, 51.
Kurier Warszawski. 1848. „Kurier Warszawski”, 175.
Kurier Warszawski. 1850. „Kurier Warszawski”, 124, 309.
Kurier Warszawski. 1851. „Kurier Warszawski”, 229.
Kurier Warszawski. 1855. „Kurier Warszawski”, 258.
Kurier Warszawski. 1856. „Kurier Warszawski”, 202.
Kurier Warszawski. 1858. „Kurier Warszawski”, 259.
Kurier Warszawski. 1860. „Kurier Warszawski”, 191.
Kurier Warszawski. 1862. „Kurier Warszawski”, 198.
Kurier Warszawski. 1864. „Kurier Warszawski”, 125.
Kurier Warszawski. 1867. „Kurier Warszawski”, 251.
Kurier Warszawski. 1868. „Kurier Warszawski”, 127.
Kurier Warszawski. 1870. „Kurier Warszawski”, 123.
Kurier Warszawski. 1872. „Kurier Warszawski”, 4, 173.
Kurier Warszawski. 1875. „Kurier Warszawski”, 37.
Kurier Warszawski. 1876. „Kurier Warszawski”, 74, 145.
Kurier Warszawski. 1877. „Kurier Warszawski”, 226.
Kurier Warszawski. 1878. „Kurier Warszawski”, 191.
Kurier Warszawski. 1881. „Kurier Warszawski”, 25, 120.
Kurier Warszawski. 1882. „Kurier Warszawski”, 219, 290.
Kurier Warszawski. 1883. „Kurier Warszawski”, 150 b, 327 b.
Kurier Warszawski. 1884. „Kurier Warszawski”, 71 b.
Kurier Warszawski. 1889. „Kurier Warszawski”, 157, 321.
Kurier Warszawski. 1890. „Kurier Warszawski”, 166.
Kurier Warszawski. 1892. „Kurier Warszawski”, 252.
Kurier Warszawski. 1893. „Kurier Warszawski”, 94.
Kurier Warszawski. 1898. „Kurier Warszawski”, 164.
Kurier Warszawski. 1900. „Kurier Warszawski”, 62, 72.
Kurier Warszawski. 1901. „Kurier Warszawski”, 54, 343.
Kurier Warszawski. 1902. „Kurier Warszawski”, 208, 229.
Kurier Warszawski. 1903. „Kurier Warszawski”, 260.
Kurier Warszawski. 1911. „Kurier Warszawski”, 289.
Kurier Warszawski. 1913. „Kurier Warszawski”, 191, 285.

- Kutyłowski Roman. 1978. *Katalogi pojazdów konnych w Dziale Dokumentacji Muzeum Narodowego*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”, 26, 2, s. 257–259.
- Lesisz Paweł. 2000. *Dorożki w Wilnie w latach 1864–1914*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”, 68, 1, s. 87–102.
- Łepkowski Tadeusz. 1960. *Przemysł warszawski u progu epoki kapitalistycznej (1815–1868)*, Warszawa.
- Łoza Stanisław. 1932. *Rodziny polskie pochodzenia cudzoziemskiego osiadłe w Warszawie i okolicach*, 1, Warszawa.
- Lupienko Aleksander. 2014. *Koszty związane z wynajmem mieszkania w Warszawie w latach 1864–1914*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”, 62, 1, s. 37–53.
- Magier Antoni. 1963. *Estetyka miasta stołecznego Warszawy*, Wrocław.
- Mazur Elżbieta, Główka Dariusz. 2024. *Dzieje nieruchomości Jacobsonów na warszawskim Lesznie (1770–1940). Siedziby. Właściciele. Sąsiedztwo*. Warszawa.
- Morawski Wojciech. 2003. *Kronika kryzysów gospodarczych*, Warszawa.
- Opis. 1797. *Opis wszystkich Pałaców, Domów, Kościołów Szpitalów i ich Posesorów Miasta Warszawy dla wygody publicznej wydany w 1797 r.*, [Warszawa].
- Opis. 1860. *Opis wystawy wyrobów rękodzielniczych i płodów rolniczych odbytej w Warszawie 1857 r.: ułożony na podstawie opinii Delegacji znawców i uzupełniony wiadomościami historyczno-statystycznymi o przemyśle rękodzielniczym w Królestwie Polskim i Carstwie Rosyjskiem*, Warszawa.
- Pamiętniki. 1882. *Pamiętniki Jana Duklana Ochockiego*, wyd. J.I. Kraszewski, 2, Warszawa.
- Polska. 1873. *Polska na Wystawie Powszechnej w Wiedniu 1873 r.: listy Agatona Gillera*, 2, Lwów.
- Powszechny Dziennik. 1829. „Powszechny Dziennik Krajowy”, 137.
- Przemysł. 1870. *Przemysł Królestwa Polskiego na Wszechrosyjskiej Wystawie Przemysłowej w Petersburgu w r. 1870*, oprac. F. Krajewski, Warszawa.
- Przemysł. 1911. *Przemysł fabryczny w Królestwie Polskim. 1911*, oprac. A.R. Sroka, Warszawa.
- Przemysł. 1912. *Przemysł i Handel Królestwa Polskiego. 1912*, oprac. A.R. Sroka, Warszawa.
- Przemysł. 1913. *Przemysł i Handel Królestwa Polskiego. 1913*, oprac. A.R. Sroka, Warszawa.
- Przemysł. 1914. *Przemysł i Handel Królestwa Polskiego. 1914*, oprac. A.R. Sroka, Warszawa.
- Przewodnik warszawski. 1827. *Przewodnik Warszawski*, Warszawa.
- Przewodnik warszawski. 1869. *Przewodnik warszawski informacyjno-adresowy na rok 1869 z dołączeniem kalendarza i taryfy domów...*, oprac. Wiktor Dzierżanowski, Warszawa.
- Przewodnik wystawy. 1857. *Przewodnik wystawy wyrobów rękodzielniczych i płodów rolniczych w Warszawie*, Warszawa.
- Prus-Niewiadomski Zbigniew. 1995. *Karety, bryczki i uprężę w zbiorach polskich*. Warszawa.
- Pruss Witold. 1977. *Rozwój przemysłu warszawskiego w latach 1864–1914*. Warszawa.
- Rola i Przemysł Polski. 1913. „Rola i Przemysł Polski”, 1.
- Rostocki Aleksander, Tarczyński Jan. 1988. *Automobilizm w Warszawie do roku 1939*, Warszawa.
- Rzut oka na wystawę. 1845. *Rzut oka na wystawę płodów przemysłu krajowego 1845 r. przez Feliksa Miaskowskiego*, Biblioteka Warszawska, 4, s. 589–621.
- Schultz Fryderyk. 1956. *Podróże Infantczyka z Rygi do Warszawy i po Polsce w latach 1791–1793*, wyd. W. Zawadzki, Warszawa.
- Skorowidz. 1854. *Skorowidz mieszkańców miasta Warszawy z przedmieściami na rok 1854 ułożony pod kierunkiem Zarządy Policji*, Warszawa.
- Sobieszczański Franciszek M. 1848. *Rys historyczno-statystyczny wzrostu i stanu miasta Warszawy od najdawniejszych czasów aż do 1847 roku*, Warszawa.
- Spis płodów. 1838. *Spis płodów krajowego przemysłu na wystawie publicznej w Warszawie w miesiącu czerwcu 1838 roku w salach ratuszowych*, Warszawa.

- Spis płodów. 1841. *Spis płodów krajowego i rossyjskiego przemysłu na wystawie publicznej w Warszawie roku 1841*, Warszawa.
- Stocka Anna. 2013. *Udział Polaków w wystawie w Filadelfii w 1876 r. w świetle korespondencji prasy warszawskiej*, „Białostockie Teki Historyczne”, 11, s. 129–144.
- Świat. 1909. „Świat”, 13.
- Świat. 1911. „Świat”, 32.
- Taryffa. 1784. *Taryffa miasta Warszawy do składki na koszary na raty sześć cztero-miesięcznych w 1784 roku ułożona*, Warszawa.
- Taryffa. 1817. *Taryffa domów miasta Warszawy: dla wygody publicznej nowo wydana, z dołączeniem przedmieścia Pragi, i domów za rogatkami będących w miesiącu styczniu 1817 r.*, Warszawa.
- Taryffa. 1821. *Taryffa domów miasta stołecznego Warszawy dla wygody publicznej nowo wydana, z dołączeniem przedmieścia Pragi i domów za rogatkami będących, tudzież opisu historycznego tej stolicy, w miesiącu kwietniu 1821*, Warszawa.
- Tygodnik Ilustrowany. 1900. „Tygodnik Ilustrowany”, 13.
- Tygodnik Powszechny. 1882. „Tygodnik Powszechny”, 43.
- Tygodnik Powszechny. 1885. „Tygodnik Powszechny”, 48.
- Ungera Kalendarz. 1852. *Józefa Unger Kalendarz Warszawski Popularno-Naukowy na rok (...)*, Warszawa.
- Ungera Kalendarz. 1853. *Józefa Unger Kalendarz Warszawski Popularno-Naukowy na rok (...)*, Warszawa.
- Ungera Kalendarz. 1854. *Józefa Unger Kalendarz Warszawski Popularno-Naukowy na rok (...)*, Warszawa.
- Ungera Kalendarz. 1855. *Józefa Unger Kalendarz Warszawski Popularno-Naukowy na rok (...)*, Warszawa.
- Ungera Kalendarz. 1856. *Józefa Unger Kalendarz Warszawski Popularno-Naukowy na rok (...)*, Warszawa.
- Ungera Kalendarz. 1857. *Józefa Unger Kalendarz Warszawski Popularno-Naukowy na rok (...)*, Warszawa.
- Ungera Kalendarz. 1858. *Józefa Ungra Kalendarz Warszawski Popularno-Naukowy na rok (...)*, Warszawa.
- Ungera Kalendarz. 1859. *Józefa Ungra Kalendarz Warszawski Popularno-Naukowy na rok (...)*, Warszawa.
- Ungera Kalendarz. 1860. *Józefa Ungra Kalendarz Warszawski Popularno-Naukowy na rok (...)*, Warszawa.
- Ungera Kalendarz. 1861. *Józefa Ungra Kalendarz Warszawski Popularno-Naukowy na rok (...)*, Warszawa.
- Ungera Kalendarz. 1862. *Józefa Ungra Kalendarz Warszawski Popularno-Naukowy Ilustrowany na rok (...)*, Warszawa.
- Ungera Kalendarz. 1863. *Józefa Ungra Kalendarz Warszawski Popularno-Naukowy Ilustrowany na rok (...)*, Warszawa.
- Ungera Kalendarz. 1864. *Józefa Ungra Kalendarz Warszawski Popularno-Naukowy Ilustrowany na rok (...)*, Warszawa.
- Ungera Kalendarz. 1865. *Józefa Ungra Kalendarz Warszawski Popularno-Naukowy Ilustrowany na rok (...)*, Warszawa.
- Ungera Kalendarz. 1866. *Józefa Ungra Kalendarz Warszawski Popularno-Naukowy Ilustrowany na rok (...)*, Warszawa.
- Ungera Kalendarz. 1867. *Józefa Ungra Kalendarz Warszawski Popularno-Naukowy Ilustrowany na rok (...)*, Warszawa.
- Ungera Kalendarz. 1868. *Józefa Ungra Kalendarz Warszawski Popularno-Naukowy Ilustrowany na rok (...)*, Warszawa.

- [illegible]

- Ungera Kalendarz. 1894. *Józefa Ungra Kalendarz Warszawski Popularno-Naukowy Ilustrowany na rok (...)*, Warszawa.
- Ungera Kalendarz. 1895. *Józefa Ungra Kalendarz Warszawski Popularno-Naukowy Ilustrowany na rok (...)*, Warszawa.
- Ungera Kalendarz. 1896. *Józefa Ungra Kalendarz Warszawski Popularno-Naukowy Ilustrowany na rok (...)*, Warszawa.
- Ungera Kalendarz. 1897. *Józefa Ungra Kalendarz Warszawski Popularno-Naukowy Ilustrowany na rok (...)*, Warszawa.
- Ungera Kalendarz. 1898. *Józefa Ungra Kalendarz Warszawski Popularno-Naukowy Ilustrowany na rok (...)*, Warszawa.
- Ungera Kalendarz. 1899. *Józefa Ungra Kalendarz Warszawski Popularno-Naukowy Ilustrowany na rok (...)*, Warszawa.
- Ungera Kalendarz. 1900. *Józefa Ungra Kalendarz Warszawski Popularno-Naukowy Ilustrowany na rok (...)*, Warszawa.
- Ungera Kalendarz. 1901. *Józefa Ungra Kalendarz Warszawski Popularno-Naukowy Ilustrowany na rok (...)*, Warszawa.
- Ungera Kalendarz. 1902. *Józefa Ungra Kalendarz Warszawski Popularno-Naukowy Ilustrowany na rok (...)*, Warszawa.
- Ungera Kalendarz. 1903. *Józefa Ungra Kalendarz Warszawski Popularno-Naukowy Ilustrowany na rok (...)*, Warszawa.
- Ungera Kalendarz. 1904. *Józefa Ungra Kalendarz Warszawski Popularno-Naukowy Ilustrowany na rok (...)*, Warszawa.
- Ungera Kalendarz. 1905. *Józefa Ungra Kalendarz Warszawski Popularno-Naukowy Ilustrowany na rok (...)*, Warszawa.
- Ungera Kalendarz. 1906. *Józefa Ungra Kalendarz Warszawski Popularno-Naukowy Ilustrowany na rok (...)*, Warszawa.
- Ungera Kalendarz. 1907. *Józefa Ungra Kalendarz Warszawski Popularno-Naukowy Ilustrowany na rok (...)*, Warszawa.
- Ungera Kalendarz. 1908. *Józefa Ungra Kalendarz Warszawski Popularno-Naukowy Ilustrowany na rok (...)*, Warszawa.
- Ungera Kalendarz. 1909. *Józefa Ungra Kalendarz Warszawski Popularno-Naukowy Ilustrowany na rok (...)*, Warszawa.
- Ungera Kalendarz. 1910. *Józefa Ungra Kalendarz Warszawski Popularno-Naukowy Ilustrowany na rok (...)*, Warszawa.
- Ungera Kalendarz. 1911. *Józefa Ungra Kalendarz Warszawski Popularno-Naukowy Ilustrowany na rok (...)*, Warszawa.
- Ungera Kalendarz. 1912. *Józefa Ungra Kalendarz Warszawski Popularno-Naukowy Ilustrowany na rok (...)*, Warszawa.
- Ungera Kalendarz. 1913. *Józefa Ungra Kalendarz Warszawski Popularno-Naukowy Ilustrowany na rok (...)*, Warszawa.
- Ungera Kalendarz. 1914. *Józefa Ungra Kalendarz Warszawski Popularno-Naukowy Ilustrowany na rok (...)*, Warszawa.
- Warszawski Rocznik. 1878. *Warszawski Rocznik Adresowy Firm Handlowych, Przemysłowych i Rękodzielniczych*, Warszawa.
- Warszawski Rocznik. 1880. *Rafalskiego Warszawski Rocznik Adresowy Firm Handlowych, Przemysłowych i Rękodzielniczych*, Warszawa.
- Warszawski Rocznik. 1881. *Rafalskiego Warszawski Rocznik Adresowy Firm Handlowych, Przemysłowych i Rękodzielniczych*, Warszawa.
- Warszawski Rocznik. 1882. *Rafalskiego Warszawski Rocznik Adresowy Firm Handlowych, Przemysłowych i Rękodzielniczych*, Warszawa.

- Warszawski Rocznik. 1883. *Rafalskiego Warszawski Rocznik Adresowy Firm Handlowych, Przemysłowych i Rękodzielniczych*, Warszawa.
- Warszawski Rocznik. 1884. *Rafalskiego Warszawski Rocznik Adresowy Firm Handlowych, Przemysłowych i Rękodzielniczych*, Warszawa.
- Warszawski Rocznik. 1885. *Rafalskiego Warszawski Rocznik Adresowy Firm Handlowych, Przemysłowych i Rękodzielniczych*, Warszawa.
- Warszawski Rocznik. 1886. *Warszawski Rocznik Adresowy Firm Handlowych, Przemysłowych i Rękodzielniczych*, Warszawa.
- Wąsowiczówna Teresa. 1954. *Inwentarz Muzeum powozów w Łańcucie*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”, 2, 4, s. 804–809.
- Wernic Henryk. 1898. *Co i jak robią rzemieślnicy: opis rzemiosł dla młodzieży, tudzież przewodnik przy wyborze powołania*, Warszawa.
- Wędrowiec. 1901. „Wędrowiec”, 45.
- Wiek. 1875. „Wiek”, 120.
- Załęski Witold. 1876. *Statystyka porównawcza Królestwa Polskiego. Ludność i stosunki ekonomiczne*, Warszawa.
- Zienkowska Krystyna. 1972. „Urodzony” majster Dangel i jego spór z cechami warszawskimi (z dziejów manufaktur mieszczańskich XVIII w.), [w:] *Warszawa XVIII w.*, red. J. Kowecki, Warszawa, 1, s. 259–283.
- Żurawska Teresa. 1978. *Materiały i opracowania ze zbiorów Romana Kutylowskiego dotyczących historii pojazdów zaprzęgowych, obecnie w Muzeum w Łańcucie*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”, 26, 2, s. 259–262.
- Żurawska Teresa. 1982a. *Organizacja produkcji paradnych pojazdów w Polsce w XVI–XVIII w.*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”, 30, 1, s. 83–101.
- Żurawska Teresa. 1982b. *Polskie powozy*, Wrocław.
- Żurawska Teresa. 1989. *Paradne pojazdy w Polsce w XVI–XVIII wieku*, Warszawa.