

Wyobraźmy sobie Warszawę w 1821 roku

Gdybyśmy sobie spróbowali wyobrazić Warszawę sprzed 200 lat, to chyba doszlibyśmy do wniosku, że nie umiemy się po niej poruszać i nie umiemy w niej żyć. W Warszawie w 1821 roku było bardzo, ale to bardzo niewiele urządzeń cywilizacji, do których jesteśmy przyzwyczajeni jak do powietrza. I nie mówię o takich nowszych, do których się przyzwyczały ostatnie generacje, ale o zasadniczych dla naszego funkcjonowania na co dzień. Dlatego spróbuję się przejść nieco po tamtej Warszawie 1821 roku, odkrywając jej całkowitą egzotyczność, całkowitą odmienność od tego, do czego my jesteśmy przyzwyczajeni. I jeżeli spróbuję spuścić żółtego ludzika na wzór systemu Google Maps w środek tej Warszawy, może na skrzyżowanie Marszałkowskiej i Alei Jerozolimskiej, jak wtedy ją nazywano, która no cóż, byłaby już dla nas zjawiskiem dziwnym. Aleja w budowie w latach 20. XIX wieku przecina miasto i tworzy jego nową oś. Natomiast samego skrzyżowania, które dzisiaj jest Rondem Dmowskiego w zasadzie nie ma, ponieważ ta część Warszawy jest bardzo luźno zabudowana, odległa od jej części centralnych i widzimy wokół siebie drewniane dwory, dużo drzew owocowych i dużo ziemi – ubitej ziemi, która stanowi klepisko ulic. Nie widzimy nawet dworca kolejowego, którego przecież nie ma i długo jeszcze nie będzie. Powstanie w 1845 roku.

O granicach Warszawy

Więc jesteśmy jak gdyby na marginesach miasta i jeżeli sobie spojrzymy w perspektywę zachodnią, to widzimy już bardzo niedaleko – jeżeli widzimy – granice Warszawy w postaci rogatki Jerozolimskich, które też zresztą jeszcze nie zostały zbudowane, tylko są wyznaczone w przestrzeni w postaci szlabanu, którymi to rogatkami znajdującymi się na dzisiejszym placu Zawiszy, wyjeżdżało się z miasta. Czyli jesteśmy w zasadzie o rzut kamieniem od granicy Warszawy. Zresztą te rogatki, okrągłe, zbudowane według projektu Jakuba Kubickiego w latach 20. XIX wieku, będą stały na swoim miejscu aż do lat 60. XX wieku. Ich wyburzenie uważam za akt, delikatnie mówiąc, braku rozważań. Usunięto ten zabytek. Mamy w panoramie miasta dzisiaj jeszcze rogatki na placu Unii, które też wyznaczały 200 lat temu absolutną granicę Warszawy, czyli przez Plac Unii się wyjeżdżało i wyjeżdżało się przez Plac Zawiszy. Gdybyśmy zaś próbowali pojechać na drugą stronę Wisły, to nie znaleźlibyśmy oczywiście mostu Poniatowskiego. W związku z tym ta wyznaczona w latach 20. Aleja Jerozolimska urwała się ślepo na skarpie wiślanej i prowadziła donikąd, a przestrzeń pod skarpą była zagospodarowana pod fabryki, które właśnie wtedy, w Warszawie lat 20. XIX wieku powstają. I to fabryki nowoczesne, ponieważ fabryki napędzane już gdzieś machinami parowymi.

Mosty Warszawy

Jeżeli byśmy szukali mostu to znaleźlibyśmy tylko most prowizoryczny, most niestały, który był budowany co roku, ponieważ trzeba było go rozbierać zimą, jeżeli się sam nie zawałił, gdy Wisła była skuta lodem. I zwłaszcza gdy ten lód płynął, most trzeba było rozebrać, ponieważ inaczej sam most by popłynął. Ten most był budowany i rozbierany. A gdy most się zawałił lub go rozebrano zimą, to natychmiast skakały ceny żywności na brzegu lewym i wtedy uboższa ludność łodziami się przeprawiała, uciekała na brzeg prawy, gdzie po prostu było taniej. Więc ten most byłby dla nas też takim zaskoczeniem w owej Warszawie 1821 roku. I właśnie 16 stycznia tegoż roku Kurier Warszawski donosił o tym, że robotnicy intensywnie pracowali przy łamaniu lodu obok mostu, ponieważ most groził zawaleniem i zresztą zaraz potem się rzeczywiście zawałił. Odbudowano go wiosną. Z Warszawy wyjeżdżało się więc przez rogatki. Tych rogatek było kilka. Mogę tu jeszcze wymienić w polu jakby naszego wyobrażenia, wtedy gdy jesteśmy w tej południowo-centralnej części Warszawy, to pewnie ważne byłyby dla nas jeszcze rogatki Wolskie przy ulicy Chłodnej i Powązkowskie na północy, przy Placu Broni. Te wszystkie rogatki wyznaczały granicę Warszawy, która była miastem małym.

O Śródmieściu i architekturze

A gdzie było jej Śródmieście? Skoro nie przy Marszałkowskiej, która wtedy nie odgrywała jeszcze istotniejszej roli – ona wciąż była zabudowana głównie obiektami drewnianymi z XVIII wieku, niszczącymi, ponieważ wprowadzono zakaz ich remontu. To miało służyć szybszemu znikaniu architektury drewnianej z Warszawy, uchodzącej wtedy za niehigieniczną, chociaż słowo „higiena” też należy raczej do późniejszego języka. Jednym słowem: mało reprezentacyjną, mało piękną. Notabene, o mieście wtedy mówiono w ten sposób, że jego reformy, zmiany służą przede wszystkim „upiększaniu”. To było to słowo i mówiło się też o budowaniu pięknych kamienic, o czym jeszcze za chwilę.

W każdym razie stojąc w tamtym rejonie miasta zobaczylibyśmy stanowczo więcej drewna niż kamienia. I Warszawa przechodzi w latach 20 XIX wieku taką szybką przemianę w kierunku miasta, jak to już mawiano, burżuazyjnego, czyli miasta, które jest zdominowane przez nowe, wielkie mieszczaństwo. Mieszczaństwo kojarzące się z kamienicą, a przestaje być zdominowane przez arystokrację kojarzącą się z pałacem. Owszem, większość stanowisk publicznych, większość posłów do sejmu, większość urzędników, nie mówiąc już o dworze króla, czyli cara, cesarza rosyjskiego, który był królem polskim – wszystko to było absolutnie zdominowane przez arystokrację i przez szlachtę. Ale ten nowy żywioł społeczny, który się nazywa mieszczaństwo, rozlewa się po mieście i buduje jego nowe ulice i dzielnice. I właśnie wtedy, w 1821 roku, trwa intensywna zabudowa Nowego Świata. Nowy Świat stanowi

przedłużenie Krakowskiego Przedmieścia, które było tą arystokratyczną częścią Warszawy, rozwijającą się intensywnie od przełomu XVI i XVII wieku. Dzisiaj idąc tamtędy, idziemy wzdłuż odbudowanych, odtworzonych, rzadziej ocalałych rozłożystych pałaców. Arystokratycznych pałaców, do których się wjeżdża przez bramy. Wiele z tych pałaców miało ogrody, miało też duże dziedzińce. To było miasto, po którym się jeździło, po którym się w zasadzie nie chodziło pieszo.

Aczkolwiek to właśnie, co się dzieje w Warszawie w drugiej połowie wieku XVIII wieku, a zwłaszcza w okresie, o którym mówimy, czyli Królestwa Kongresowego lat 20. XIX wieku, to co się dzieje to jest nowy fenomen miejski polegający na tym, że ulicę wypełniane są kamienicami. Te kamienice mają w parterach lokale handlowe i te lokale handlowe mają wystawy. Otóż do XIX wieku wystawa jako taka właściwie w Warszawie nie istniała. Sklep się komunikował z ulicą tylko za pomocą wejścia i wystawiał towar lub ukazywał towar w tym wejściu tak, że każdy mógł się łatwo przekonać, co w danym sklepie jest sprzedawane. Stosunkowo rzadkie były też szyldy. Sklep lub warsztat po prostu swoim charakterem, swoim dźwiękiem, swoim zapachem informował, co się tam wyrabia. Zresztą gdy pojedziemy sobie do Neapolu albo do innych miast południowych Włoch to jeszcze dzisiaj przy wielu ulicach ten charakter dawnego miasta po prostu jest żywą rzeczywistością. To znaczy: nie ma wystaw, sklepy nie mają szyldów, sklepy pokazują po prostu to, co się w nich sprzedaje. Natomiast Warszawa lat 20. zaczyna być miastem wystawy i wystawa, witryna uliczna, zmusza do tego, ażeby po ulicy chodzić, spacerować. Nie wystarczy już jeździć po niej. Nie wystarczy też posłać służbę do sklepu, jak to robiono do tej pory, ponieważ dobre towarzystwo zaczyna lubić spacerować. Ale żeby lubić spacerować to trzeba mieć pod nogami jakiś rodzaj twardej nawierzchni. I oto co czytamy w Kurierze Warszawskim w styczniu 1821 roku: „Od 20 lat używają w Wiedniu bruku drewnianego z ustawionych na sztorc pieńków kubicznych. I taki bruk powszechnie dają w pałacowych bramach zamiast podłogi. Jest on nierównie trwalszy od kamiennego, jak donosi Kurier, a tym wygodniejszy, że przejeżdżające po nim pojazdy nie wydają turkotu i mury domu przez to nie są wstrząśniętymi”. To bardzo ważna uwaga.

O chodnikach i bruku

Bruki, jakie leżą na głównych ulicach Warszawy mniej więcej od połowy XVIII wieku wskutek działalności komisji brukowej marszałka Bielińskiego – notabene jurysta Bielina do niego należąca została przecięta ulicą, którą nazwano na cześć Bielińskiego „Marszałkowską” już w XVIII wieku – no więc na tych ulicach są pasma bruku. Pasma bruku, ale nie ma chodników. I po tym bruku jeżdżą karety, jeżdżą wozy i możemy sobie wyobrazić hałas, jaki to wywołuje. Natomiast aby ulica stała się bardziej przyjazna dla pieszych i dla mieszkańców, należy ją jakoś wyciszyć. Tu pojawia się, jak widać już wtedy, koncepcja bruku drewnianego.

Otóż nie ma jednolitej linii rozwoju tego typu nawierzchni, ponieważ Warszawa, która była pierwotnie miastem ceglano-kamiennym, po tym jak została stolicą Rzeczypospolitej na przełomie XVI i XVII wieku, coraz wyraźniej stawała się miastem drewnianym. Czyli ten jej trzon, o którym jeszcze za chwilę, trzon Staromiejski, Starego i Nowego Miasta, który był w zasadzie – zwłaszcza Stare Miasto – ceglano-kamienne, otóż on zostaje obrośnięty, opłynięty przez jurydyki, czyli miasteczka właściwie, przedmieścia takie jak Krakowskie, które są zabudowywane intensywnie drewnianymi budowlami. Przy samym Krakowskim, na skarpie, przy kilku ulicach centralnych, rosną pałace. Ceglane, wzorowane na włoskich na ogół. Ale Warszawa jest w zasadzie coraz bardziej drewniana. I cały ten kierunek, ten ruch, zostaje odwrócony w XVIII wieku właśnie przez komisję brukową i przez planowanie miasta, które wiąże się ze wspomnianym właśnie postulatem usuwania architektury drewnianej. Ale jak widać, drewno wchodzi do życia ponownie, od strony nawierzchni ulicznych. I rzeczywiście w Warszawie, jak donosi Kurier, próbuje się drewniane bruki już wtedy budować i one między innymi posłużyły do budowy chodnika przy klasztorze Karmelitów na Lesznie. Chodnika, który uchodził za gładki i wygodny, chociaż chodniki na ogół robi się wówczas z płyt kamiennych, także z cegieł, rozmaitego materiału, który daje nadzieję na to, że odpłynie z niego woda do rynsztoku i że będzie można suchą nogą po ulicach chodzić. Więc drewno wchodzi jakby ponownie do miasta, ponieważ przez cały XIX wiek będzie używane do budowy nawierzchni ulicznych, także centralnych ulic Warszawy.

Jakie materiały były używane w Warszawie

Skoro jesteśmy przy drewnie, Warszawa 1821 roku opalana jest wyłącznie drewnem. To nie jest miasto węgla. Węgiel do Warszawy trudno dowieźć – nie ma kolei. Większość dróg jest niemożliwa lub bardzo trudna do przejazdu cięższych wozów, wyładowanych na przykład węglem, właściwie od jesieni do wiosny. W związku z tym dowożenie węgla do miasta jest zupełnie nieopłacalne. Z drugiej strony to jest Warszawa, która nie zna lampy naftowej. Lampa naftowa zostanie wynaleziona jakieś trzydzieści parę lat później, w związku z tym pali się głównie olejem. Domy opala się drewnem. Pali się świece, przy czym nie ma zapalek, nie istnieją zapałki, w związku z tym używa się krzesiw, hubek i tego typu przedmiotów. Zresztą krzemienie są też sposobem na odpalenie broni, a Warszawa jest miastem bardzo wielu garnizonów, miastem bardzo silnie zmilitaryzowanym. Pistolety, strzelby skałkowe są w krąg widoczne na ulicach miasta. To jest miasto, które nie ma wodociągu ani kanalizacji. To jest miasto, które nie zna prądu. Miasto, które nie ma żadnej publicznej komunikacji poza dorożkami. Miasto, w którym nie istnieją żadne pojazdy mechaniczne, a cała trakcja ma charakter konny. Jest to jednym słowem miasto, w którym byśmy mieli wielkie kłopoty z tym, żeby wytrzymać w codziennym życiu.

Także te piękne, jak pisano, kamienice, które są budowane wzdłuż Nowego Świata nie mają przecież podstawowych z naszego punktu widzenia urządzeń. Nieczystości spływają do dołów kloacznych, używa się nocników, nie ma żadnych pionów kanalizacyjnych, nie ma odpływu, nie ma rur ukrytych pod chodnikami. Wszystko płynie na powierzchni w specjalnych rynsztokach. Rynsztoki budowane są na ulicach w ten sposób, że te równoległe w stosunku do Wisły są płytsze, niż te prostopadłe, ponieważ tymi prostopadłymi odpływa właśnie zalewająca miasto woda w czasie deszczu i zalewające, wylewające się nieczystości – wszystko spływa do Wisły. Spływa po skarpie, w której są pobudowane takie ocembrowane, specjalne spusty, którymi wszelka nieczystość dostaje się do rzeki, co nie budzi wówczas żadnych oporów ani problemów. W każdym razie to jest miasto, które nie ukrywa swojej cywilizacji. Niemal wszystko jest widoczne. Wszystkie odpady, wszystkie śmieci, które tworzą góry wywożone na wozach. Wszystkie inne elementy, takie na przykład jak studnia wymagają chodzenia pieszo ze stągwiami, z wiadrami, z naczyniami i widok służby, która chodzi z naczyniami, z wiadrami do studzien jest widokiem oczywistym. Podobnie jak widok wozu na którym woziwoda wiezie beczkę z wodą, ponieważ ten właśnie transport jest dostępny. Notabene mamy w Warszawie pamiątkę w postaci uliczki Woziwody na Sadybie i postać woziwody – tego, który dowozi wodę, jest dla ówczesnego miasta postacią bardzo ważną.

Transport w dawnej Warszawie

Wracając jeszcze do transportu i ruchu kołowego trzeba powiedzieć, że oprócz dorożek nie ma nic. Początkowo w XVIII wieku pierwsza warszawskiego transportu to były po prostu takie ręcznie noszone na ramionach przez rosłych drągali, zresztą zwanych „drażnikami”, budki, w których przenoszono ludzi. Problem polegał na tym, że ci drażnicy bardzo często nadużywali alkoholu. Lektyki były pierwszym transportem, krótkotrwałym, w XVIII wieku, potem mamy dorożki. Otóż dorożki do samego schyłku XVIII wieku, czyli do czasów gdy Prusacy wchodzą do Warszawy i nią rządzą przez kilka lat, jeździły według sobie wyznaczonych reguł, to znaczy bez żadnych reguł. Nie miały żadnych postojów, nie miały numerów i jeździły po której stronie ulicy chciały. I to właśnie Prusacy wprowadzają w Warszawie taki nowoczesny, regularny reżim zarówno ruchu kołowego, jak i ruchu na rzece. Wyznaczają którą stronę należy jeździć i wyznaczają także postoje dorożek, a samych dorożkarzy każą mundurować i stąd nazywano ich przez 100 lat „sałatą”, „sałatami”, ponieważ mieli zielony uniform. I problem, jaki się jawi w 1821 roku – i wcale nie egzotyczny dla nas – jest taki że, dorożkarze zawyżają opłaty za kurs. Nie tylko narzeka się na nadużywanie i w ogóle używanie przez nich alkoholu, ale właśnie na nieuczciwość. Dojechawszy pod właściwy adres pasażer dowiadyuje się, że ma zapłacić sumę wielokrotnie większą, niż sobie wyobrażał i niż jest to przyjęte. W związku z tym pojawia się propozycja, żeby dorożkarzy zaopatrzyć w

specjalne kartki z wyznaczoną ceną kursu i taką kartkę dorożkarz wręcza swojemu pasażerowi, gdy się dowie, gdzie ma go dowieść. Miasto jest podzielone na strefy i odpowiednie odległości kosztują tyle a tyle złotych. Następnie ta kartka pasażera jest dowodem wysokości opłaty, na jaką się umówił. Można by to nazwać takim pierwotnym licznikiem, bo nie ma liczników oczywiście.

Topografia dawnej Warszawy

Czego nie było, a co było? Była zupełnie inna struktura miasta niż ta, do której jesteśmy przyzwyczajeni. Otóż nie mówiło się w ogóle o „śródmieściu” w owych czasach. Mówiło się najwyżej o ulicach środkowych i dzielnicach środkowych. I te środkowe były reprezentacyjne. To tam się w 1821 zaczyna lub planuje budowę monumentalnych budynków użyteczności publicznej, co jest znamieniem powstawania nowoczesnego państwa biurokratycznego, ponieważ to są tak zwane „pałace rządowe”. Na te pałace rządowe się albo przerabia budynki już istniejące albo buduje się nowe. I tak rodzi się Warszawa, którą możemy nazwać „koracjańską”, ponieważ te najbardziej imponujące klasycystyczne budowle projektuje Antonio Corazzi, używający takiego bardzo szlachetnego klasycyzmu, odwołującego się do historii antycznej, która wtedy jest uważana za wzór wszelkiej organizacji życia, wzór cnót: architektura Grecji i Rzymu. W związku z tym te budowle są stylizowane właśnie na takie dawne kamienne świątynie i pałace greckie i rzymskie, jakkolwiek budowane w Warszawie nie z kamienia, tylko najwyżej nim okładane do pewnej wysokości, a wznoszone z cegły. Co, notabene, przybysze z tak zwanego Zachodu przeważnie wtedy komentują.

No więc w tych centralnych ulicach pewnie byśmy się pogubili, ponieważ większości znanych nam obiektów dzisiaj albo nie ma, albo mają nieco inne postaci. Kościoły mają inne formy, zostaną przebudowane później. Katedra Świętego Jana jeszcze nie została przebudowana na gotyk angielski i jeszcze nie została odbudowana po II wojnie światowej na gotyk nadwiślański, tylko była rodzajem niedokończonej budowli siedemnastowiecznej.

Główną budowlą, chyba najbardziej wyrazistą, charakterystyczną, chyba najwyższą wtedy, jest Marywil. Marywil czyli pochodzący z końca XVII wieku wielki kompleks handlowy, który moglibyśmy uznać za bardzo wczesną postać takiej galerii handlowej, czy nawet amerykańskiego „malla”. Jakkolwiek oczywiście zupełnie w innych okolicznościach zbudowany, miał służyć pierwotnie obsłudze luksusowego handlu, przede wszystkim dla dworu Królewskiego i z taką intencją został wzniesiony, na wzór podobnych obiektów budowlanych w Paryżu siedemnastowiecznym. W każdym razie podupadł mocno w XVIII wieku i stał się raczej miejscem handlu przedmiotami używanymi, bardzo często handlu na poły nielegalnego. Natomiast na początku XIX wieku Marywil, który stał tam gdzie dzisiaj wznosi się Teatr Wielki, został przebudowany przez Chrystiana Piotra Aignera który

zaprojektował graniastą wieżę i ta wieża była w wyrazistym znakiem środka Warszawy. Bogato iluminowana zresztą, gdy Warszawy przyjeżdża cesarz i król, gdy odbywają się w Warszawie jakieś większe uroczystości publiczne, miasto jest iluminowane. To była taka ówczesna metoda komunikowania bardzo ważnego wydarzenia, bo nie mamy żadnych mediów poza bardzo szczupłą, bardzo skromniutką prasą. Ówczesny Kurier Warszawski to karteczka zadrukowana z dwóch stron, przynosząca zresztą wiadomości ze świata docierające do Warszawy z prędkością konia, czyli mniej więcej 13 kilometrów na godzinę. Innego transportu wiadomości nie ma, ponieważ nie istnieje nawet jeszcze telegraf. Nie mówię o telegrafie elektromagnetycznym, ale nawet optycznym. Przy braku tego typu komunikacji cała sieć informacyjna byłaby z naszego punktu widzenia niesłychanie skoncentrowana na przenoszeniu wiedzy ustnie i na informowaniu w przestrzeni publicznej o pewnych zdarzeniach, stąd właśnie iluminowanie miasta. Ta wieża Marywilu należała do obiektów najbardziej iluminowanych w latach 20. XIX wieku, ponieważ była bardzo wysoka.

Gdybyśmy się znaleźli na tym, co dzisiaj jest placem Teatralnym, zobaczylibyśmy z jednej strony pałac, który już pełnił funkcję ratusza, ponieważ ratusz został przeniesiony. Zburzony został budynek ratuszowy stojący na rynku na początku XIX wieku i ratusz umieszczono w budynku, który będzie ratuszem właściwie do 1939 roku, a nawet dłużej, jeszcze pod władzą niemiecką. Dzisiaj jest to pałac Jabłonowskich odbudowany jako siedziba banku. No więc nie zobaczylibyśmy tam oczywiście teatru, tylko ten Marywil: bardzo długą budowlę zwieńczoną wieżą zegarową, która wyznacza plac publiczny zwany Marywilskim, który da nam miałby formy zupełnie zaskakującą. Ale w 1826 roku Maryli zostanie zburzony.

Ciągi ulic Senatorskiej, Miodowej, Krakowskiego Przedmieścia, Świętokrzyskiej w mniejszym stopniu i rodzącego się, przebudowywanego intensywnie Nowego Świata, wyznaczają oś centrum ówczesnej Warszawy. Tę oś byśmy łatwo rozpoznali. Budynki przy niej stojące – wiele z nich byśmy uznali za swoje, za znajome. Ale już Nowy Świat, a zwłaszcza okolice Nowego Świata bliższe Alei Jerozolimskiej i to, co poza Aleją w stronę kościoła Świętego Aleksandra, który był wtedy taką, nową, wspaniałą świątynią Warszawy, wyznaczającą niemal granicę intensywnie zabudowanych dzielnic miasta, to na co byśmy tam zwrócili uwagę, zwłaszcza latem? Na ogromną liczbę drzew owocowych. Otóż Warszawa stanowiła wciąż miasto w zasadzie o charakterze siedemnastowiecznym, czyli zabudowane dworami z ogrodami. I w tych ogrodach rosło nieprzeliczone mnóstwo drzew owocowych. Rosły tam jabłka, gruszki, śliwki, inne owoce i zapach tych owoców, które nie zawsze zebrane, w dużej części spadające sobie po prostu i leżące na ziemi – wiele z tych ogrodów było zresztą porzuconych, nieużytkowanych – nadawały temu miastu zapach. I jak sądzę, to byłby może ten najdziwniejszy, najbardziej zaskakujący nas zapach Warszawy sprzed 200 lat: właśnie zapach drzew owocowych. Zanikanie tych małych, większych, średnich, dużych ogrodów w przestrzeni XIX wieku będzie traktowane przez mieszkańców jako coraz większa strata. Wielu

mieszkańców Warszawy tego czasu przyzwyczajonych było wciąż do bytowania w takim na poły wiejskim otoczeniu. Przebywało zresztą w Warszawie tylko przez część roku, opuszczało miasto latem i udawało się do swoich dworów, czy majątków mniej lub bardziej oddalonych od miasta, więc jak gdyby pozostawało w mieście tylko jedną nogą. Ci ludzie będą się albo do miasta sprowadzać, albo też będą sprzedawać swoje nieruchomości miejskie i tym, co się stanie od połowy XIX wieku w zasadzie, będzie intensywna zabudowa kamieniczna, będąca świadectwem triumfu mieszczaństwa, która utworzy ulicę Marszałkowską.

Dlatego złoty ludzik, który by się tam znalazł w roku 1880 oglądałby już skrzyżowanie, które ma rogi zabudowane budynkami ceglanymi, które jest całkowicie wybrukowane, które ma chodniki i które tętni życiem związanym z obecnością dworca warszawsko-wiedeńskiego, powstałego blisko połowy XIX wieku, i miasta o zupełnie innym charakterze, niż to sprzed dwustu lat. Ten inny charakter w dużej mierze przyniesie do Warszawy kolej i ona wyznaczy rozwój Warszawy przynajmniej na stulecie. Główne skupiska przemysłu będą się orientować na kolej, a nie na rzekę, tak jak to było jeszcze 200 lat temu.

Gdybyśmy więc mogli sobie do tamtej Warszawy podróżować, to przypuszczam, że bardzo szybko byśmy chcieli ją opuścić z powodu braku podstawowych dla nas urządzeń. Ale też może zapamiętalibyśmy ten jej niezwykły zapach – mieszaninę zapachu drewna palonego jesienią i ogromne ilości drzew, które stanowiły w zasadzie ogrodową część miasta. Te ogrody zaczynały się mniej więcej za fasadami kamienic nowoświeckich. Te kamienice budowane w 1821 roku nie miały jeszcze podwórek-studni, były takimi podkowami i z tyłu znajdowały się właśnie ogrody, ogrody, ogrody. Do tego byśmy pewnie zatęsknili.