

TERESA BARDZIŃSKA-BONENBERG\*

## POZNAN – 19<sup>TH</sup> C. POSTINDUSTRIAL AREAS AND BUILDINGS IN THE CITY CENTRE

### POZNAŃ, POSTINDUSTRIALNE TERENY I BUDOWLE POPRZEMYSŁOWE Z XIX W. W CENTRUM MIASTA

#### Abstract

Poznan post-industrial areas, still with some remains of industrial buildings from the turn of the century, are slowly disappearing as the sites are being converted, they are “no man’s land”, filled with vacant space and ruins. This paper presents the situation as it is today in the city centre, it attempts to locate the sites and buildings, where production was conducted. Poznan industry in the nineteenth century primarily involved small factories producing food, household chemicals, ferrous products, mechanical products as well as railway and urban infrastructure. The symbols of the situation are the biggest monuments of the industrial architecture of Poznan, the sad fate of which is known only to the citizens of Poznań as well as the Old Brewery, known to the whole Poland.

*Keywords: industry, technology, development, changes, contemporary state*

#### Streszczenie

Tereny poprzemysłowe Poznania, na których znajdują się pozostałości budynków fabrycznych z przełomu wieków powoli znikają. Są przekształcane, stanowią tereny „niczyje” z pustostanami i ruinami. Są śladami gospodarczej historii miasta, która zniknęła gwałtownie po 1989 r. W artykule omówiono sytuację, jaka ma dziś miejsce w centrum miasta, próbę lokalizacji miejsc i budynków, gdzie prowadzona była produkcja. Poznański przemysł w XIX wieku to najczęściej drobne zakłady przemysłu spożywczego, chemii gospodarczej, wyrobów żelaznych, mechanicznych i infrastruktura kolejowa i miejska. Symbolami dawnej świetności są największe i najpiękniejsze zabytki architektury przemysłowej Poznania, których smutny los jest znany tylko mieszkańcom Poznania i Stary Browar, który zna cała Polska.

*Słowa kluczowe: przemysł, technologia, rozbudowa, zmiany, stan obecny*

\* D.Sc. Ph.D. Arch. Teresa Bardzińska-Bonenberg, Assoc. Prof., Institute of Architecture, Urban Planning and Preservation, Faculty of Architecture, Poznan University of Technology.

### **1. Conditions for the development of industry in Poznan in the nineteenth century**

Industry, or rather first small production plants, mostly craftsman workshops, were usually located within the residential quarters. They would disappear or change the address, relocating to places convenient for the developing enterprise. Looking at the maps of Poznan published in the nineteenth century it can be assessed, where the industry of that era was located. The requirement for good access and cooperation resulted in the formation of clusters of production facilities in locations that were able to provide those conditions. The sites that attracted the industry in Poznan in the nineteenth century were also the result of political facts, changes in boundaries entailing changing economic climate. The industrial sites that were already developed saw frequent changes of owners and production profiles<sup>1</sup>.

### **2. The scope of the paper**

The paper discusses the location and state of preservation of the production workshops, plants and industrial facilities which functioned within the boundaries of the fortifications of the nineteenth century's Poznan, precisely in the period 1793–1900. It also refers to earlier undertakings in case of which documented situational data are not available. Certainly those are not all the projects that the entrepreneurs in Poznan launched.

### **3. The role of the railways in the development of the industry and the first industrial plants associated with the railway**

Railway communication was introduced to the then existing zone surrounding Poznan in the middle of the nineteenth century. In the summer of 1848 the first railway line was launched, from Jeżyce, that became a district of Poznan only in 1900, to Stargard. The launch of that line brought a railway connection between Poznan and Szczecin. Access to railway communication from the city itself, or rather from *Festnung Posen*, emerging in the years 1857–1860, was hampered by applicable military regulations. The line of polygonal fortifications, preceded by a wide, two-zone strip of undeveloped land, had an impact on restricted access to the city. For this reason the first railway lines bypassed the town itself.

The area of today's Kolejowa and Robocza Street in Wilda is the site where repair shops were built for Kluczbork Railways, Górniośląska Railways, Marchijska-Poznan Railways (Berlin Line) along with separate locomotive depots, associated with these lines. Railway side tracks, where trains would terminate featured unloading ramps and storage facilities. The first cargo station was the station on Wrocław Railways line (Górniośląska Railways), built in Poznan<sup>2</sup> and the track into the fortress to the artillery storage facilities equipped with the unloading yard.

<sup>1</sup> It was repeatedly described by Moritz Jaffe, discussing the development of Poznan in the years 1793–1909, and the phenomenon intensified during the periods of economic slowdown: mid-nineteenth century and later in the 30s of the twentieth century.

<sup>2</sup> R. Kroma, *Koleje żelazne w Poznaniu*, [w:] KMP Koleje, p. 7-64.

The tracks, initially single line tracks, with passing sidings, were quickly extended to the suburban area. Changes in the function of Jeżyce, Wilda, Św. Łazarz, Śródka and Główna before 1902, when the fortress was opened and the city expanded, occurred because of the possibilities that were provided with the expansion of the railway transport. An example of this is the railway siding to the Moritz Milch “chemical factory” at Dąbrowskiego Street in Jeżyce, marked on the map of 1896<sup>3</sup>, the production facility which existed there since the railway station was built<sup>4</sup>.

The manufacturing, and later industrial function of the northern and eastern districts of Poznań was shaped following the construction of a local railway line to Środa Wielkopolska.

However, the oldest industrial plants, which over the years developed, improved and attracted more entrepreneurs, serviced the railway itself. The importance of the construction of railway lines to is evidenced by the fact that those regions were the first to be equipped with water towers supplying water to steam locomotives, that they were also the place where the earliest gas lighting of railway stations and technical facilities was introduced, later replaced by electricity<sup>5</sup>.

The quay of Warta, which with varying degrees of success served as a waterway<sup>6</sup>, in conjunction with railway side tracks and urban streets facilitated the location of storage and cargo handling facilities as well as industrial facilities near the port. The left bank of the river was turned into a zone of economic activity.

#### **4. The period of the Prussian occupation during the times of the Partition of Poland in the nineteenth century and the period of the Duchy of Warsaw from 1807 to 1815**

The scope of production range in Poznań in the years immediately after the Second Partition of Poland is difficult to be determined. According to Moritz Jaffe, in 1795 the city collected taxes for rental of urban buildings and craftsmen workshops as well as fees from tenants of urban brickyards<sup>7</sup>. It can therefore be assumed that brickyards and manufacturing facilities were among the first establishments to occupy certain areas, located near the city and close to clay deposits. The 1841/71 map, there are two locations marked in a way that would suggest excavation sites.

Jaffe believes that the attempts by the Prussian government to encourage industrial development were artificial, as the region “was short of closely located sources of raw materials, it lacked the spirit of entrepreneurship, capital and above all the local industrial tradition”. “Only shoemaking and wheelwright activity” would have more than just local market reach<sup>8</sup>.

<sup>3</sup> D. Leśniewska, *Historyczna przestrzeń miejska dzielnicy Jeżyce*, [in:] KMP 2000/2, Jeżyce, p. 86.

<sup>4</sup> M. Mrugalska-Banaszak, *Początek. Architektura – budownictwo przemysłowe do 1914 roku*, [in:] KMP Budownictwo przemysłowe, 2012/3, p. 11.

<sup>5</sup> R. Kroma, *op. cit.*, p. 25.

<sup>6</sup> M. Jaffe, *Poznań pod panowaniem pruskim*, KMB, Wydawnictwo Miejskie Poznania, 2012, p. 365.

<sup>7</sup> *Ibidem*, p. 99.

<sup>8</sup> *Ibidem*, p. 100.

According to the report for the city council dated 1793 there was a Waclaw Natal candle factory (Natal was mayor of the city of Poznań during the terms of office 1784 to 1785, 1792 to 1795), of which today we have no knowledge whatsoever.

Jakub Klug tannery started in 1790 the establishment of a company involved in the manufacture of domestic leather. Klug, a Pole, had production facilities in Poznan and Czarniejewo<sup>9</sup>. He also organized textile manufacturing facilities: woollen and silk production businesses, that operated in Poznań from 1785<sup>10</sup>. Klug was also involved in trade business, and owned granaries on Grobla and on Wrocławska Street. In 1793, following the Second Partition of Poland, the collapse of banks in Warsaw and the loss of the eastern market, Jakub Klug declared bankruptcy<sup>11</sup>.

Helling and Stremler silk and cloth production facilities distinguished themselves from small factories operating in Poznan with their size. The silk products manufacturing plant was established in 1784 and the cloth making facility started its operations in 1793/4, supplying fabrics to the Polish army and offering a wide range of products. That facility also declared bankruptcy as a result of political and economic transformations in 1800<sup>12</sup>.

In 1816 during the time of the Duchy of Warsaw, a division between a craftsman workshop, a manufacturing facility and an industrial plant was established. The principle that was adopted assumed that a factory produces in quantities that go beyond the need of the local market while a craftsman workshop supplies only the immediate area. At that time Poznan had five facilities that be referred to as a factory, of which two were engaged in processing of leather, one manufactured cloth, another one manufactured a variety of woollen products and the fifth one was manufacturing candles and soap. For quite a short period of time there was also a factory, producing straw hats<sup>13</sup>. In fact, that classification was very problematic since the vast majority of manufacturing plants in Poznań was rather small in size and the number of employees varied depending on local economic conditions – the employment ranged between a few to a few dozen employees.

The fact that starting from 1820 Jagielski candle and soap factory operated at Wodna Street and Treager snuff factory at Szewska Street is well known. Most likely, however, that both facilities were rather small in size<sup>14</sup>.

In 1823 Hartwig Kantorowicz opened a distillery in Ostrówek, and started to manufacture the “Wyborowa” vodka. In 1838 the company was relocated to a tenement house at the corner of Wroniecka and Masztalarska Street, which was converted for manufacturing purposes<sup>15</sup>. In 1907 the Hartwig Kantorowicz Vodka and Liqueurs Factory was relocated

<sup>9</sup> Bardzińska-Bonenberg T., *Czarniejewo. Założenie pałacowo-parkowe*, Wydział Architektury Politechniki Poznańskiej, 2008, p.12.

<sup>10</sup> Beginning from 1791 he administered the entire trade in meat and raw leather within the whole Poznań Province.

<sup>11</sup> *Wielkopolski Słownik Biograficzny*, edited by Gąsiorowski A., Topolski J., p. 337-338.

<sup>12</sup> A. Simsch, *Die Wirtschaftspolitik des preussischen Staates in der Provinz Südpommern*, s. 75, i M. Jaffe, *op. cit.*, page 118.

<sup>13</sup> M. Jaffe, *op. cit.*, p. 176.

<sup>14</sup> Z. Ostrowska-Kęmbłowska, *Architektura i budownictwo w Poznaniu w latach 1780–1880*, p. 390.

<sup>15</sup> S. Nawrocki S., *Saga rodu Kantorowiczów i ich fabryki*, Kronika Miasta Poznania Nr 1996/4.

to Grochowe Łąki Street (a side street to Garbary), to the plot stretching as far as Solna Street. The construction involved reinforced concrete, passenger and cargo lifts, things earlier unseen in Poznań. It was one of the most modern industrial facilities in Poznań of its era<sup>16</sup>.

The location of the discussed area close to the Old Town, at the junction of the main streets circling it, near the port on the Warta River and close to the Poznań – Garbary railway station, which was constructed after 1888, facilitated the development of industrial enterprises. Side tracks and cargo handling yards were built at the station. In the vicinity of the Kantorowicz facility other renowned businessmen also located their factories and tenement houses; Józef Czepczyński expanded his drugstore, ran a wholesale facility at Grochowe Łąki Street and built a tenement house on the same street, designed by Emil Asmus, a famous architect<sup>17</sup>. This project marked the beginning of his extensive investment activities in Poznań<sup>18</sup>. The same street was chosen by Józef Warschauer, who owned a shipping company, as the location for his tenement house<sup>19</sup>.

Storage facilities and granaries that belonged to individual merchants were built along Warta River, centered around the port and the last of those buildings are immortalized on postcards from the nineteenth century. Storage facilities belonging to Sigismund Engel, merchant and factory owner, erected with brick in the period 1851-1860 were located at Chwaliszewski Bridge. Engel's facilities stood out from other buildings, which mostly featured half-timber construction with brick filling. The "Romanesque" brick architecture of those buildings was not worse than the architecture of the very palace, standing next to them, and they created metropolitan entrance to the city. Engel was also, starting in 1824, the owner of the soap factory, which from 1838 was located in the palace annexe.

Constructing of small factories and manufacturing facilities inside the quarters between streets or concealing industrial plots with tenement houses was typical for those times. Resenstiel's Printing House (formerly Decker's) at Św. Marcin Street was located in two buildings, erected in 1835 and 1846 and located well inside the plots, covered with the facade of tenement houses<sup>20</sup>.

Steam mills were built on the foreland of the fortress<sup>21</sup>, gradually replacing the windmills and watermills. Located within the walls was the Beuth-Kratochwil Mill, at Młyńska Street and Jolowicz Mill at Grobla Street.

Metallurgical plants began to appear in Poznań starting in the 40s of the nineteenth century. Initially, these would only be iron foundries and cast iron forges, over time their production would differentiate increasingly. Locating facilities of this type required large plots of land due to the nature of production, the weight of the elements and internal transport, which in those times was organised in the form of strollers pushed along tracks from one production hall to another. Among the first facilities was that belonging to Jan Netrebski,

<sup>16</sup> J. Skuratowicz J., *Fabryka wódek Franza Kantorowicza przy Grochowych Łąkach*, pages 111-117 and *Atlas architektury Poznania*, edited by Pazder J., p. 143.

<sup>17</sup> *Atlas architektury Poznania, op. cit.*, edited by Pazder J., p. 108.

<sup>18</sup> Z. Ostrowska-Kęłowska, *op. cit.*, p. 391.

<sup>19</sup> *Atlas architektury Poznania, op. cit.*, p. 108.

<sup>20</sup> Z. Ostrowska-Kęłowska, *op. cit.*, p. 389.

<sup>21</sup> For example the "Hermanka" mill, *Hermannmühlen*, Rotholz and Lewin mill located in Wilga.

at Małe Garbary Street No. 5, which in the period 1843–1859 produced prototype devices in buildings featuring very simple equipment<sup>22</sup>.

Hein's iron foundry, operating since 1870, also at Małe Garbary Street, specialized in structural components for the construction sector: staircases, railings, balconies<sup>23</sup>. Another metallurgical and mechanical factory was the Julius Moegelin Machinery Factory, which was founded in 1853 on the corner of Ogrodowa and Ratajczak Street. The factory featured a steam engine and a brickyard. After 1880 years the facility was relocated to Wilda.

In 1860, the Moegelin metallurgical plant had to start competing with the Hipolit Cegielski factory, with the latter eventually taking over the former. Cegielski was first engaged in the trade in metal products, running a store in Bazar Hotel from 1846. In 1849 he opened mechanical repair workshop at Kozia Street, which he later converted into a small factory. Another expansion of the business had to take place outside the city centre: the location of *Zakład narzędzi i maszyn rolniczych* (Manufacturing facility of agriculture tools and machinery) at Strzelecka Street was in line with the regulations in force at that time. A triangular plot was built up with manufacturing halls of simple wood and half-timber construction. The courtyard entered from Strzelecka Street, opposite Łakowa Street, was closed with a counting room, featuring a "historical", stylized facade with a tower dominating the sight. The factory was designed by Stanisław Hebanowski. The manufacturing plant operated there starting from 1858 until Cegielski's death, after which it was relocated to Główna Street, in the early twentieth century.

Poznań has a number of small breweries, scattered among buildings in the city centre. Similarly as in the case of the steel industry, with introduction of boiler rooms for drying as well as large tanks, brewing industry became a burdensome activity. Subsequent permits were only issued for the neighbouring villages that belonged to the city.

The first brewery of the Hugger family was built at Wroniecka Street No. 15 in 1849. The plot was built up with a residential building, a malt house with granary, a brewery, and an annex, housing three apartments. Another brewery opened in 1851 at Św. Wojciech Street. A further one was opened by the walls of the fortress, in its south-eastern part. The plot was

<sup>22</sup> John Netrebski came from the Polish Kingdom, he fought in the November Uprising and after its defeat he emigrated to France where he graduated the Ecole des Arts et Manufactures. After graduation he worked on the construction site of large military storage facilities in Paris. From the great politician and scientist A. Humboldt was received an offer to accept a job at Freund Facilities in Berlin. Later on he settled in Wrocław. In 1841 he installed a water system at the Bazar Hotel in Poznań. In 1843, with the support from Karol Marcinkowski and Edward Raczyński as well as with the help of a few landowners he founded a factory of agricultural machines and a foundry at Małe Garbary Street No. 5. In 1845 he built a small gas plant. One of the prototypes produced by Netrebski was awarded in 1851 at the World Exhibition in London. Netrebski commenced production of a steam ship for an English company importing from grain and wool from Poznań region. He was the author of a project of a large laundry with a steam boiler, situated on the Warta River; this project however never came through. However, the economic slowdown in the 50s of 19<sup>th</sup> c. forced him to leave Poznań. Source: Dohnalowa T., *Gospodarstwo przesłanki historii społecznej*, in: Jubilee edition for Czesław Łuczak, Poznań, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu im Adama Mickiewicza w Poznaniu, 1982, p. 153-166.

<sup>23</sup> Z. Ostrowska-Kęłbowska, *op. cit.*, p. 396.

limited by Półwiejska Street, the military service street of fortifications, the building housing Prussian Military Prosecutor Office and the Grolman fort as well as the Protestant cemetery. Initially, the buildings were used by the brewery located at Św. Wojciech Street. The side of a plot along Półwiejska Street was built up with eclectic, richly decorated tenement houses. Red brick, which was used to build the brewery was the same as that used to construct the military facilities. After World War I the brewery was taken over by Roman May company<sup>24</sup>. The brewery was nationalized after the WW II and as such functioned until the 80s of the twentieth century, when the production of Lech beer was relocated to Franowo<sup>25</sup>. The site of the ruined brewery was converted into the Business and Art Centre Stary Browar by Fortis, a company owned by Grażyna Kulczyk.

A number of small breweries also operated within the site of the fortress. Among them was the brewery located at Garncarska Street, built by Luis Friese and the brewer August Thiele on a plot between Św. Marcin Street and Garncarska Street, the construction of which started in 1874. A tenement house was built facing the main street and production facilities in the backyard. The main brewery building exists till this day at Gancarska Street, used as the headquarters of "Herbapol" Firm. In the twentieth century the production plant was subject to changes in the production profile. Preserved till this day is the tenement house next to the brewery as well as the mentioned above tenement house at Św. Marcin Street<sup>26</sup>.

Some other breweries existed at Wrocławska Street No. 13/14 and yet another one close to that location at the same street and one at Wielkopolski Square<sup>27</sup>.

Poznan was also a location for cigarettes and snuff manufacturing facilities. In the years 1841–1859 Grzegorz Jankowski sold cigars, tobacco and snuff in the Bazaar Hotel, most likely it was his own production. At the corner of Szewska Street and Wielka Street and later on the Town Square between Wrocławska Street and Wodna Street, in the years approximately 830 to 1850, a German, Franz Traeger, operated a similar business, combined with production of goods. There was a lot of places where tobacco was traded and one of the first cigar factories was established in 1879 on Chwaliszewo, at Wenecjańska Street No. 6, on a plot stretching to Warta River. The facility was owned by Solomon Krause. Over time, the plant expanded and used two existing barns at Czartoria Street No. 4/5, which were converted to a factory by Krause<sup>28</sup>.

Yet another cigar factory was built at Czartoria Street No. 11/12, owned by a partnership of merchants. In addition to the factory buildings, over one hundred residential apartments were built. After 1890 the factory was relocated to Jeżyce. Also in Jeżyce, in the period immediately preceding the liquidation of the fortress provisions and fortifications, other tobacco plants were established<sup>29</sup>.

<sup>24</sup> May was the owner of chemical plants in Luboń. The economic slowdown in the 30s of the twentieth century caused some decline of the brewery, which began to operate again during the war.

<sup>25</sup> A. Dolczewska, *Browar braci Huggerów i kilka słów o poznańskich browarach w XIX wieku*, [in:] Kronika Miasta Poznania, 4/2000, Wydawnictwo Miejskie Poznania, p. 89-97.

<sup>26</sup> A. Dolczewska, *Browar przy ul. Garncarskiej i jego historia*, KMP 3/2012, p. 129-139.

<sup>27</sup> A. Dolczewska, 4/2000, *op. cit.*, p. 86-87.

<sup>28</sup> D. Matyjaszczyk, *Fabryki cygar i papierosów*, [in:] KMP 2012/3, p. 155-57.

<sup>29</sup> *Ibidem*, p. 155-57.

The years 1853–1855 marked the launch of urban gasworks at Grobla Street No. 8 and 9, and in 1856 a street lighting system was installed<sup>30</sup>. The first buildings: the gas reservoirs and the production hall, featured the “Romanesque” *Rundbogenstil* style, which was adopted in Europe and in particular in Germany. The technology, developed by an Englishman, John Moore, corresponded to the European standards of those times<sup>31</sup>. In later years the gasworks were gradually expanded and modernised, a third tank was built, a railway siding was arranged and the first decade of the twentieth century saw the construction of a large urban power plant on a neighbouring plot.

In the mid-60s<sup>7</sup> of the nineteenth century a water collection system and river water filtering station was built, near the gasworks and on the bank of Warta<sup>32</sup>. Water tower was located in Jezyce, situated on a higher land. This decision was not good, as there were water streams under Winiarskie Hill – used only as late as after 1890<sup>33</sup>.

The completion of the first phase of installation of the sewer network was marked with the launch, in 1909, of the sewage pumping station, that directed waste water to the treatment plant located above the village of Szelaq, upstream of the river of Warta. The management of the project was entrusted to Fritz Teubner, city construction adviser and architect<sup>34</sup>.

At the same time the production for the needs of local construction sector was on the rise. It is not known how the buildings of Antoni Krzyżanowski construction, stucco and finishing company looked like, when they were erected in 1857, on the plot between Garbary and Piaskowa Street on the bank of Warta. The counting room, preserved till this day, was the pride of the company: stucco reliefs and sculptures cover almost the entire walls, ornate cornices and decorated doors. Facade details implemented in various techniques advertised the company.

In the 70s of the nineteenth century the sector of building products and furniture was represented by the production facilities, owned by Simon Kronthal and Abraham Rotholz, located within the Prussian fortifications, the location of which is today unknown.

Józef Zeyland factory, preserved till this day, was built in the years 1871–1872. The apartment house was located at Garbary Street No. 49, the factory was extending along the side street of Wszystkich Świętych. Most likely the complex of the buildings was designed by Juliusz Hohberger in red brick and in simple, not obviously historical and “German” in character, architecture. The construction of ceilings and internal pillars was made of wood. The steam engine, for reasons of safety, noise and dirt, was placed in a separate annexe. The storage facility and the counting room were accessible from the yard<sup>35</sup>.

In 1864 Philip Weitz built his soap factory at Małe Garbary Street. Following its expansion in 1869 a steam engine was installed and later the production profile was changed and

<sup>30</sup> M. Jaffe, *op. cit.*, p. 281.

<sup>31</sup> Z. Ostrowska-Kęblowska, *op. cit.*, p. 391.

<sup>32</sup> M. Jaffe, *op. cit.*, p. 280.

<sup>33</sup> *Ibidem*, p. 285.

<sup>34</sup> *Atlas architektury Poznania*, *op. cit.*, p. 127.

<sup>35</sup> Z. Ostrowska-Kęblowska, *op. cit.*, p. 394-5



buildings adapted to production of spirit. The complex of buildings with the steel structure of the ceilings was most likely designed by Gustaw Schultz, who was a pioneer of this type of constructions in Poznań.

Another industrial complex, the appearance of which was probably close to that of Weitz factory, was the spirit distillery of Friedmann family, located at Wielka Street No. 16. Situated at the Chwaliszewski Bridge, the distillery was neighbouring the palace owned by Sigismund Engel<sup>36</sup>.

The proximity of railway tracks and railway facilities attracted metallurgical and mechanical manufacturing plants. The area within the first railway stations and facilities of those stations was the location of the factory built by Napoleon Urbanowski. It was Machine Engineering Plant and Iron Foundry. It was located at the beginning of Kolejowa Street (No. 1–3). In 1912 the factory was acquired by Nitsche and Company. The original layout of buildings dating back to the 70s of the 19<sup>th</sup>c. remains unknown.

At the turn of the century the city was gained new municipal slaughterhouse in 1902. The old facility was located at a mouth of Bogdanka, Warta River tributary (before it was covered as a collector). The new complex was built between the streets of Garbary and Grochowe Łąki<sup>37</sup>. On the other side of Garbary Street the river port was developing.

## 5. New borders for the City

The final years of the nineteenth century were the time of liberation of the city from the polygonal Prussian fortifications. Poznań, squeezed inside its walls was surrounded by the open, built-up with temporary shacks and sub-standard houses, strap of land. Inclusion of the new, post-military area contributed to its expansion into new quarters and districts. The development of the infrastructure and supplies for the growing city resulted in industrial boom in the beginning of the twentieth century.

## References

- [1] *Atlas architektury Poznania*, red. Pazder J., Wydawnictwo Miejskie, Poznań, 2008, s. 142-143.
- [2] Bardzińska-Bonenberg T., *Czerniejewo. Założenie pałacowo-parkowe*, Wydział Architektury Politechniki Poznańskiej, 2008.
- [3] Dohnalowa T., *Gospodarcze przesłanki historii społecznej*, Wydanie jubileuszowe dla Czesława Łuczaka, Poznań, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu im Adama Mickiewicza w Poznaniu, 1982.
- [4] Dolczewska A., *Browar braci Huggerów i kilka słów o poznańskich browarach w XIX wieku*, [w:] *Kronika Miasta Poznania* 4/2000, Wydawnictwo Miejskie Poznania.
- [5] Dolczewska A., *Browar przy ul. Garncarskiej i jego historia*, KMP 3/2012, *Kronika Miasta Poznania* 4/2000, Wydawnictwo Miejskie Poznania.
- [6] Dolczewski Z., *Fabryka Zeylanda, Fabryka WYROBÓW Stolarskich Józefa Zeylanda w Poznaniu*, [w:] KMP, 1–2/1991, s. 23-35,

<sup>36</sup> *Ibidem*, p. 393.

<sup>37</sup> M. Jaffe, *op. cit.*, p. 365.

- [7] Jaffe M., *Poznań pod panowaniem pruskim*, KMB, Wydawnictwo Miejskie Poznań, 2012.
  - [8] Kroma R., *Koleje żelazne w Poznaniu*, [w:] KMP Koleje, Wydawnictwo Miejskie Poznań, 2013.
  - [9] Leśniewska D., *Historyczna przestrzeń miejska dzielnicy Jeżyce*, [w:] KMP 2000/2, Jeżyce, Wydawnictwo Miejskie, Poznań.
  - [10] Matuszewski M., *Z dziejów Średzkiej Kolei Dojazdowej 1902–1987*, Poznański Klub Modelarzy Kolejowych, Poznań 1989.
  - [11] Matyjaszczyk D., *Fabryki cygar i papierosów*, [w:] KMP 2012/3.
  - [12] Mrugalska-Banaszak M., *Początek. Architektura – budownictwo przemysłowe do 1914 roku*, [w:] KMP 2012/3, Budownictwo przemysłowe.
  - [13] Nawrocki S., *Saga rodu Kantorowiczów i ich fabryki*, Kronika Miasta Poznań, Nr 1996/4.
  - [14] Snopkowicz K., *Architekci wielkopolscy – biogramy – dzieła – stowarzyszenia, cz. I, lata 1886–1939*, wyd. Oddziału Poznańskiego Stowarzyszenia Architektów Polskich, Poznań 1988.
  - [15] Ostrowska-Kęmbłowska Z., *Architektura i budownictwo w Poznaniu w latach 1780–1880*, Warszawa–Poznań 1982, s. 391.
  - [16] Wielkopolski Słownik Biograficzny, red. Gąsiorowski A., Topolski J., Warszawa–Poznań, PWN, Warszawa 1981, s. 337-338.
  - [17] Simsch A., *Die Wirtschaftspolitik des preussischen Staates in der Provinz Südproussen*, Duncker und Humblot, Berlin 1983.
  - [18] Skuratowicz J., *Fabryka wódek Franza Kantorowicza przy Grochowych Łąkach*, [w:] Kronika Miasta Poznań 4/2000, s. 111-117.
- 

## 1. Przesłanki rozwoju przemysłu w Poznaniu w XIX w.

Przemysł, a raczej pierwsze niewielkie zakłady produkcyjne, najczęściej rękodzielnicze, lokowane były zazwyczaj w obrębie kwartałów zabudowy mieszkaniowej. Kończyły działalność bez sukcesu lub zmieniały adres, przenosząc się w miejsca dogodne dla rozwijającego się przedsięwzięcia. Patrząc na mapy Poznania wydawane w XIX wieku można ocenić, gdzie lokował się ówczesny przemysł. Coraz nowsze technologie wymagały dostaw drewna, węgla, znacznych terenów składowisk, komunikacji w obrębie zakładu i były uciążliwe dla mieszkańców. Wymóg dobrego dostępu i kooperacji powodował powstawanie skupisk zakładów produkcyjnych w miejscach, które te warunki zapewniały. Rejony lokowania się przemysłu Poznania w XIX wieku wynikały również z wydarzeń politycznych, zmian granic i zmieniającej się koniunktury gospodarczej. Na zabudowanych już terenach przemysłowych częste były zmiany właścicieli i profili produkcji<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Wielokrotnie pisze o tym Moritz Jaffe, omawiając rozwój Poznania w latach 1793–1909, a zjawisko to nasilało się w okresie kryzysów: połowy XIX w. a potem w latach 30. XX w.

## 2. Zakres opracowania

W artykule omówiono temat lokalizacji i stanu zachowania największych i najdłuższych istniejących zakładów o charakterze produkcyjnym i przemysłowym, jakie funkcjonowały w granicach fortyfikacji XIX-wiecznego Poznania w okresie 1793–1900. Odnosi się też do wcześniejszych przedsięwzięć, które nie mają udokumentowanych danych sytuacyjnych. Z pewnością nie są to wszystkie przedsięwzięcia, jakie rozpoczęli przedsiębiorcy poznańscy.

### 3. Rola kolei w kształtowaniu się przemysłu i pierwsze z nią związane zakłady przemysłowe

Komunikacja kolejowa została wprowadzona na ówczesny teren podpoznański w I połowie XIX w. Latem 1848 r. uruchomiono pierwszą linię z Jeżyc, które dopiero w 1900 roku miały stać się dzielnicą Poznania, do Stargardu. Po uruchomieniu tej linii możliwe było połączenie kolejowe Poznania ze Szczecinem. Dostęp komunikacji kolejowej do samego miasta, a raczej powstającej w latach 1857–1860 *Festnung Posen* był utrudniony ze względu na obowiązujące wojskowe regulacje. Linia poligonalnych fortyfikacji poprzedzona szerokim dwustrefowym pasem terenu niezabudowanego wpływa na ograniczenie dostępu do miasta. Dlatego pierwsze linie kolejowe ominęły samo miasto. Kolejnym połączeniem o dużym znaczeniu dla późniejszego rozwoju poznańskiego przemysłu była linia Jeżyce-Wrocław oddana do użytku w 1856 roku, która prowadziła od południa przez Łazarz, wykorzystując istniejący dworzec w Jeżycach. Dojście do dworca od bramy Berlińskiej prowadziło obecną ulicą Zwierzyniecką, czyli poza pas fortyfikacji. Trasa Jeżyce-Berlin przez Frankfurt nad Odrą otwarta została dopiero w 1870 roku i docierając do miasta od południa, kończyła się własnym dworcem w rejonie ulicy Kolejowej. Linię północną: Inowrocław, Bydgoszcz, Toruń zbudowano w 1872; jej bocznice zaktywizowały północną i północno-wschodnią strefę podpoznańską. W kierunku południowym prowadziła trzecia linia prowadząca do Kluczborka, otwarta w 1875 roku. Miała ona również własny dworzec w rejonie obecnej ulicy Bergera. Pierwszą państwową linię łączącą Poznań i Piłę z Kołobrzegiem, Ustką i Słupskiem uruchomiono w 1879 roku<sup>2</sup>.

Tak jak w innych miastach Europy, poszczególne linie kolejowe były budowane przez powołane do tego kompanie i towarzystwa. Dlatego tory przez nie budowane prowadzone były osobno, choć często równoległe obok siebie, dworce, zazwyczaj czołowe, kończyły każdą z linii, a zaplecza techniczne były również budowane niezależnie.

Plan Poznania z 1841 roku z uzupełnieniami z 1871 roku (wg źródeł kartograficznych do dziejów Poznania, Katalogu wystawy, Poznań 1978)<sup>3</sup> pokazuje sytuację w rejonie obecnego dworca Poznań Główny, gdzie równoległe prowadzone były dwie linie, z których jedna ma łącznicę kolejową z dworcem w Jeżycach. Właśnie pomiędzy nimi w 1879 roku został zbudowany funkcjonujący do niedawna (2013 r.) dworzec. Obie te linie mają już krzyżujące się przedłużenia w kierunku na zachód do Stargardu i wschód do Torunia.

<sup>2</sup> R. Kroma, *Koleje żelazne w Poznaniu*, [w:] KMP Koleje, s. 7-64.

<sup>3</sup> D. Leśniewska, *Historyczna przestrzeń miejska dzielnicy Jeżyce*, [w:] KMP 2000/2, Jeżyce, s. 81.

W rejonie dzisiejszych ulic Kolejowej na Łazarzu i Roboczej na Wildzie zbudowane zostały warsztaty naprawcze dla Kolei Kluczborskiej, Kolei Górnośląskiej, Marchijsko-poznańskiej (linia berlińska) i związane z tymi liniami osobne lokomotywownie. Bocznicom, które kończyły bieg pociągów, towarzyszyły rampy rozładownicze i magazyny. Pierwszym dworcem towarowym zbudowanym w Poznaniu był dworzec linii wrocławskiej (Kolei Górnośląskiej)<sup>4</sup> i wjazd do magazynów artyleryjskich na teren twierdzy z placem rozładowniczym.

Tory, początkowo pojedyncze, z mijankami, szybko rozbudowywały się w strefie podmiejskiej. Zmiany charakteru Jeżyc, Wildy, Św. Łazarza, Śródki i Głównej przed 1902 rokiem, gdy nastąpiło otwarcie twierdzy i ekspansja miasta, zachodziły za sprawą możliwości, jakie dawała kolej. Przykładem tego jest zaznaczona na mapie z 1896 r. bocznicza do „fabryki chemicznej” Moritza Milcha przy ul. Dąbrowskiego w Jeżycach<sup>5</sup> – zakładu istniejącego tam od czasu budowy dworca<sup>6</sup>. Między innymi za sprawą tego zakładu rozwinęła się w XX w. strefa przemysłu w zachodniej części wsi. Poznańskie zakłady i warsztaty w XIX w. produkowały jednak głównie na rynek lokalny.

Produkcyjny, a potem przemysłowy charakter północnych i wschodnich dzielnic Poznania ukształtował się za sprawą przeprowadzenia lokalnej linii kolejowej do Środy Wielkopolskiej. Prace budowlane trwały od 1892 i w początkach XX wieku, a struktura linii była symptomatyczna dla ówczesnej gospodarki Wielkopolski: obejmowała tor szeroki i wąski. Kolej normalnotorowa realizowała przewozy pasażerskie i towarowe-przemysłowe, a wąskotorówka obsługiwała gospodarstwa rolne i przewozy między majątkami ziemskimi i miasteczkami wokół Poznania. Obie linie miały połączenia z normalnotorowymi liniami kolejowymi. Rejony, które ta linia obsługiwała to: Kobylepole, Starołęka i Główna, ówczesne wsie podpoznańskie znajdujące się poza strefą fortyfikacji. Na trasie linii kolejowej (m.in. w Kobylepolu) rozmieszczone były budynki obsługi technicznej. Linia ta odegrała zasadniczą rolę w industrializacji terenów Głównej, Komandorii, Chartowa, Rataj i Starołęki<sup>7</sup>. Po wielokrotnej przebudowie węzła kolejowego i likwidacji kolei średzkiej tereny te obsługiwane są dziś często z innych kierunków.

Jednak najstarsze zakłady przemysłowe, które z biegiem lat rozwijały się, udoskonalały i przyciągały dalszych przedsiębiorców, obsługiwały samą kolej. Były to zakłady naprawcze taboru i lokomotywownie; własność poszczególnych kompanii i towarzystw, które w początkach kolejnictwa na ziemiach pruskich zajmowały się budową linii kolejowych, dworców pasażerskich i towarowych oraz zapleczem technicznym. O tym, jakie znaczenie dla postępu technicznego w Poznaniu miało doprowadzenie linii kolejowych świadczy fakt, że te rejony jako pierwsze były wyposażane w wieże ciśnienia zasilające stacje wodne dla parowozów, wprowadzono tam także najwcześniej oświetlenie gazowe dworców i budynków zaplecza technicznego, potem elektryczność<sup>8</sup>.

<sup>4</sup> R. Kroma, *op.cit.*, s. 7-33.

<sup>5</sup> D. Leśniewska, *op.cit.*, s. 86.

<sup>6</sup> M. Mrugalska-Banaszak, *Początek. Architektura – budownictwo przemysłowe do 1914 roku*, [w:] KMP Budownictwo przemysłowe, 2012/3, s. 11.

<sup>7</sup> M. Matuszewski, *Z dziejów Średzkiej Kolei Dojazdowej 1902–1987*, Poznański Klub Modelarzy Kolejowych, Poznań 1989.

<sup>8</sup> R. Kroma, *op.cit.*, s. 25.

Nabrzeża Warty, która z różnym powodzeniem służyła jako droga wodna<sup>9</sup>, w połączeniu z bocznicami kolejowymi i miejskimi ulicami ułatwiały sytuowanie w pobliżu terenów portu składów i przeładunku, a także zakładów przemysłowych. Na lewym jej brzegu utworzyła się strefa działalności gospodarczej, której pozostałości istnieją do dziś.

#### 4. Czasy zaboru pruskiego w XIX wieku z okresem Księstwa Warszawskiego 1807–1815

Zakres produkcji w Poznaniu w latach bezpośrednio po II rozbiore jest trudny do określenia. Moritz Jaffe podaje, że w 1795 r. do kasy miasta wpływały podatki tytułem dzierżawy miejskich budynków i warsztatów rzemieślniczych, a także opłaty od dzierżawców miejskich cegielni<sup>10</sup>. Można więc przyjąć, że wytwórnice cegieł, a wkrótce i dachówek były jednymi z pierwszych zakładów zajmujących określone obszary, położone w pobliżu miasta i przy złożach gliny. Na wzmiankowanej mapie z 1841–1871 roku widać co najmniej trzy miejsca usytuowane na przedpolu fortyfikacji, w tym dwa z budynkami (był to czas, gdy dopuszczano już drewniane i fachwerkowe konstrukcje w tej strefie), oznaczone w sposób, który wskazywałby na wyrobiska. Jaffe ocenia, że próby rozwinięcia przemysłu przez rząd pruski<sup>11</sup> były sztuczne, bo brakowało „bliskości surowców, ducha przedsiębiorczości, kapitału, a przede wszystkim lokalnej tradycji przemysłowej”. „Tylko szewstwo i kołodziejstwo” miało zasięg ponadlokalny.

Według raportu dla rady miasta z 1793 roku istniała w tym czasie fabryka świec Wacława Natali (prezydenta miasta Poznania w kadencjach 1784–1785, 1792–1795), o której obecnie nic nie wiemy. Istniała także garbarnia Jakuba Kluga, Polaka, który w 1790 roku był inicjatorem utworzenia kompanii do wyrobu skór krajowych i która posiadała fabryki w Poznaniu i Czarniejewie<sup>12</sup>. Klug organizował również manufaktury włókiennicze: od 1785 r. w Poznaniu działały manufaktura wełniana i jedwabna, których był właścicielem<sup>13</sup>. Do poznańskich obiektów przemysłowych, związanych z jego działalnością handlową należały również spichlerze zbożowe na Grobli i spichlerz przy ul. Wrocławskiej. W 1793 roku, po II rozbiore Polski, upadku banków w Warszawie i utracie rynku wschodniego Jakub Klug ogłosił bankructwo<sup>14</sup>.

Fabryki jedwabiu i sukna Hellinga i Stremlera odróżniały się od istniejących w Poznaniu niewielkich manufaktur wielkością. W 1784 założony został zakład wyrobów jedwabnych i manufaktura sukiennicza działająca od 1793–1794, która dostarczała tkanin dla wojska

<sup>9</sup> M. Jaffe, *Poznań pod panowaniem pruskim*, KMB, Wydawnictwo Miejskie Poznań, 2012, s. 365.

<sup>10</sup> *Ibidem*, s. 99.

<sup>11</sup> *Ibidem*, s. 100.

<sup>12</sup> Bardzińska-Bonenberg T., *Czarniejewo. Założenie pałacowo-parkowe*, Wydział Architektury Politechniki Poznańskiej, 2008, s. 12.

<sup>13</sup> Od 1791 administrował całym handlem mięsem i skórami surowymi na obszarze województwa poznańskiego.

<sup>14</sup> *Wielkopolski Słownik Biograficzny*, red. Gąsiorowski A., Topolski J., s. 337-338.

polskiego i miała szeroki asortyment wyrobów. Ona również upadła w wyniku przekształceń politycznych i gospodarczych w 1800 roku<sup>15</sup>.

W raporcie z 1793 roku, cytowanym przez Moritza Jaffe, wzmiankowane są zakończone niepowodzeniem próby rozpoczęcia produkcji oleju przemysłowego i produkcji farb. Nie została również uruchomiona francuska fabryka tapet i cerat. Po wielu trudnościach została otwarta fabryka pończoch, dziś jednak nie wiadomo, gdzie była zlokalizowana. Ten sam autor pisze, że w miejskich wsiach powstawały w tym czasie młyny: wiatraki oraz młyny wodne na Bogdance, Głównej i Cybinie. Razem 17–18 zakładów<sup>16</sup>.

W 1816 roku w czasach Księstwa Warszawskiego została określona granica między zakładem rzemieślniczym, manufakturą a zakładem przemysłowym. Przyjęto zasadę, że produkcja fabryki wykracza poza potrzeby lokalne, a warsztat rzemieślniczy zaopatruje wyłącznie najbliższy obszar. W Poznaniu istniało wówczas pięć zakładów, które mogły się legitymować mianem fabryki z czego dwa zajmowały się obróbką skór, jeden wyrobem sukna, jeden produktami wełnianymi innego rodzaju i jeden wyrabiał świece i mydło. Krótko istniał zakład produkujący słomiane kapelusze<sup>17</sup>. W rzeczywistości klasyfikacja nastęrczała wiele trudności, ponieważ zdecydowana większość zakładów poznańskich była niewielka, a liczba zatrudnionych zmieniała się w zależności od lokalnej prosperity – zatrudnienie ważyło się w granicach od kilku do kilkunastu pracowników.

Wiadomo, że od 1820 r. istniała fabryka świec i mydła Jagielskiego przy ul. Wodnej i fabryka tabaki Traegera przy ul. Szewskiej. Przymuszczalnie były to jednak niewielkie zakłady<sup>18</sup>.

W 1823 r. Hartwig Kantorowicz otworzył na Ostrówku destylarnię, gdzie zaczęto produkcję wódki „Wyborowa”. W 1838 roku zakład przeniesiono do kamienicy u zbiegu ulic Wronieckiej i Masztalarskiej, przebudowanej do celów produkcji<sup>19</sup>. W 1907 Wytwórnia Wódek i Likierów Hartwiga Kantorowicza została przeniesiona na Grochowe Łąki (boczną Garbar), na działkę sięgającą ulicy Solnej. Sposób zabudowania działki, mimo jej znacznej powierzchni, powtarzał schemat typowy dla ciasnej zabudowy miast tego okresu: kamienica handlowo-biurowo-mieszkalna od ulicy, zakład przemysłowy składający się z hal produkcyjnych, rozlewni, stajni, wozowni i kantoru oraz ekspozycja wyrobów – w podwórzu. Projekt zlecony został znanemu wówczas architektowi Martinowi Sonnabend. Do budowy wykorzystano niestosowany w Poznaniu żelbet, windy osobowe i towarowe. Był to jeden z najnowocześniejszych obiektów przemysłowych w Poznaniu w tamtych czasach<sup>20</sup>. Przy wejściu umieszczono reliefy przedstawiające starą fabrykę z ul. Wronieckiej przed i po przebudowie z 1882 r.

<sup>15</sup> A. Simsch, *Die Wirtschaftspolitik des preussischen Staates in der Provinz Südproussen*, s. 75 i M. Jaffe, *op. cit.*, s. 118.

<sup>16</sup> M. Jaffe, *op. cit.*, s. 100 i 118.

<sup>17</sup> *Ibidem*, s. 176.

<sup>18</sup> Z. Ostrowska-Kęblowska, *Architektura i budownictwo w Poznaniu w latach 1780–1880*, s. 390.

<sup>19</sup> S. Nawrocki S., *Saga rodu Kantorowiczów i ich fabryki*, Kronika Miasta Poznania, Nr 1996/4.

<sup>20</sup> J. Skuratowicz J., *Fabryka wódek Franza Kantorowicza przy Grochowych Łąkach*, s. 111-117 i *Atlas architektury Poznania*, red. Pazder J., s. 143.

Położenie omawianego obszaru blisko Starego Miasta, przy skrzyżowaniu głównych ulic obiegających je, w pobliżu portu na Warcie, a także po 1888 roku, usytuowanie niedaleko stacji kolejowej Poznań-Garbary było korzystne dla lokowania zakładów przemysłowych. Przy dworcu, obok bocznic powstały place przeładunkowe i bocznice. W sąsiedztwie fabryki Kantorowicza zlokalizowali swoje zakłady inni znani poznańscy przedsiębiorcy, którzy budowali fabryki i kamienice, to Józef Czepczyński, który rozwijając swój sklep drogerijny, prowadził hurtownię przy ul. Grochowe Łąki i tam również zbudował kamienicę projektowaną przez znanego architekta Emila Asmusa<sup>21</sup>. To przedsięwzięcie dało początek jego szerokiej działalności inwestycyjnej w Poznaniu<sup>22</sup>. Przy tej samej ulicy kamienicę zbudował Józef Warschauer, który był właścicielem firmy spedycyjnej<sup>23</sup>.

Magazyny i spichlerze indywidualnych kupców były budowane wzdłuż Warty, skupione w rejonie portu, a ostatnie z nich uwiecznione są na pocztówkach z XIX w. Magazyny kupca i fabrykanta Sigismunda Engla, wzniesione z cegły w latach 1851–1860 i usytuowane przy Moście Chwaliszewskim, wyróżniały się spośród innych, zbudowanych w większości w konstrukcji drewnianej z ceglany wypełnieniem. Ich „romańska” ceglana architektura nie ustępowała architekturze samego pałacu stojącego obok i tworzyła wielkomijskie wejście na teren miasta. Engel był także, od 1824 roku właścicielem wytwórni mydła, która od 1838 roku mieściła się w oficynie pałacu.

Budowanie fabryczek i wytwórni we wnętrzach kwartałów międzyulicznych lub zasłanianie przemysłowych działek kamienicami było typowe dla tamtych czasów. Drukarnia Rosenstiela (poprzednio Deckera) przy ul. Św. Marcin mieściła się w dwóch budynkach z 1835 i 1846 roku, położonych w głębi działek zasłoniętych fasadą z kamienic mieszkalnych<sup>24</sup>.

Młyny parowe budowane były na przedpolach fortecy<sup>25</sup>, zastępując stopniowo wiatraki i młyny wodne. W obrębie murów znalazły się młyn Beutha-Kratochwila przy ul. Młyńskiej i młyn Jolowicza na Grobli.

Od lat 40. XIX w. w Poznaniu zaczęły powstawać zakłady metalurgiczne. Początkowo były to odlewnie żeliwa i kuźnie, potem ich produkcja różnicowała się coraz bardziej. Sytuowanie tego typu zakładów wymagało dużych działek ze względu na charakter produkcji, ciężar elementów i transport wewnętrzny, który w tamtych latach odbywał się wózkami pchanymi po torach z hali do hali. Jednym z pierwszych był zakład Jana Netrebskiego, przy ulicy Małe Garbary 5, który w latach 1843–1859 w bardzo prosto wyposażonych budynkach produkował prototypowe urządzenia<sup>26</sup>.

<sup>21</sup> *Atlas architektury Poznania*, op. cit., red. Pazder J., s. 108.

<sup>22</sup> Z. Ostrowska-Kęłbowska, op. cit., s. 391.

<sup>23</sup> *Atlas architektury Poznania*, op. cit., s. 108.

<sup>24</sup> Z. Ostrowska-Kęłbowska, op. cit., s. 389.

<sup>25</sup> Przykładem może być młyn „Hermanka”, *Hermannmühlen*, Rotholza i Lewina umieszczony na Wildzie.

<sup>26</sup> Jan Netrebski pochodził z Królestwa Polskiego, brał udział w powstaniu listopadowym, a po jego klęsce udał się na emigrację do Francji gdzie ukończył studia w Ecole des Arts et Manufactures. Po studiach pracował przy budowie wielkich magazynów wojskowych w Paryżu. Od wielkiego polityka i uczonego A. Humboldta otrzymał propozycję przeniesienia się do zakładów Freunda w Berlinie. Potem zamieszkał we Wrocławiu. W 1841 roku założył instalację wodną w Hotelu Bazar w Poznaniu. W 1843 roku dzięki poparciu Karola Marcinkowskiego i Edwarda Raczyńskiego

Odlewnia żeliwa Heina, działająca od 1870 roku, również przy Małych Garbarach, specjalizowała się w elementach konstrukcyjnych dla budownictwa: klatki schodowe, balustrady, balkony<sup>27</sup>. Kolejną fabryką metalurgiczno-mechaniczną była Fabryka Maszyn Juliusa Moegelina, która została założona w 1853 roku na rogu ul. Ogrodowej i Ratajczaka. Miała maszynę parową i ceglana halę fabryczną. Po 1880 roku zakład przeniesiono na Wilde.

Od 1860 z metalurgicznym zakładem Moegelina zaczęła konkurować fabryka Hipolita Cegielskiego, ostatecznie wchłaniając go. Cegielski najpierw zajął się handlem artykułami metalowymi, od 1846 roku prowadząc sklep w Hotelu Bazar. W 1849 otworzył mechaniczne zakłady naprawcze przy ulicy Koziej, które przekształcił w fabryczkę. Kolejna rozbudowa zakładu musiała odbyć się poza ścisłym centrum: lokalizacja zakładu narzędzi i maszyn rolniczych przy ulicy Strzeleckiej odpowiadała obowiązującym przepisom. Trójkątna działka zabudowana była halami o prostej drewniano-szachulcowej konstrukcji, ale dziedziniec wejściowy od ulicy Strzeleckiej, naprzeciw wylotu Łąkowej, zamykał kantor o historyzującej, stylizowanej elewacji z dominującą wieżą. Autorem projektu był Stanisław Hebanowski. Zakład działał tam od 1858 do śmierci Cegielskiego, po czym przeniesiony został na Główną w początkach XX wieku.

Na terenie Poznania działało kilka niewielkich browarów rozrzuconych wśród zabudowy ścisłego centrum miasta. Podobnie jak w przypadku przemysłu metalurgicznego, z chwilą zastosowania kotłowni dla suszarni i dużych zbiorników, browarnictwo stało się uciążliwym przemysłem. Późniejsze zezwolenia były wydawane już dla okolicznych wsi należących do miasta. Pierwszy browar Huggerów został zbudowany przy ul. Wronieckiej 15 w 1849 roku. Parcela obejmowała budynek mieszkalny, słodownię ze spichrzem, browar i przybudówkę, mieszczącą trzy apartamenty. Kolejny browar otworzono w roku 1851 przy ulicy Święty Wojciech. Kolejny otwarto przy murach twierdzy, w jej południowo-wschodniej części. Działka ograniczona była ul. Półwiejską linią murów z ulicą je obsługującą, budynkiem pruskiej prokuratury wojskowej i fortem Grolmana oraz cmentarzem ewangelickim. Początkowo budynki służyły browarowi przy ul. Święty Wojciech. Powstały eklektyczne, bogato zdobione kamienice wzdłuż ul. Półwiejskiej. Czerwona cegła, z której budynki browaru są zbudowane stanowiła całość z budowlami wojskowymi. Po I wojnie światowej browar przejęło przedsiębiorstwo Romana Maya<sup>28</sup>. Jako upaństwowiony po wojnie funkcjo-

---

oraz pomocy kilku ziemian założył przy ulicy Małe Garbary 5 fabrykę maszyn rolniczych wraz z odlewnią. W 1845 roku zbudował małą gazownię. Jeden z prototypów Netrebskiego został odznaczony w 1851 roku na wystawie Światowej Wystawie w Londynie. Netrebski przystąpił do produkcji statku parowego dla firmy angielskiej importującej z Poznania zboże i wełnę. Był autorem niezrealizowanego projektu dużej pralni z kotłem parowym, usytuowanej nad Wartą. Jednak kryzys ekonomiczny lat pięćdziesiątych XIX wieku zmusił go do opuszczenia Poznania. [Za:] Dohnalowa T., *Gospodarcze przesłanki historii społecznej*, [w:] Wydanie jubileuszowe dla Czesława Łuczaka, Poznań, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, 1982, s. 153-166.

<sup>27</sup> Z. Ostrowska-Kęblowska, *op. cit.*, s. 396.

<sup>28</sup> Właściciela fabryki chemicznych w Luboniu. Kryzys lat 30. XX w. spowodował podupadanie browaru, który zaczął działać znów w czasie wojny.



nował do lat 80. XX w., gdy produkcję piwa Lech przeniesiono na Franowo<sup>29</sup>. Teren zrujnowanego browaru został przekształcony w Centrum Biznesu i Sztuki Stary Browar przez spółkę Fortis, należącą do Grażyny Kulczyk.

W granicach twierdzy funkcjonowało jeszcze kilka niewielkich browarów. Należał do nich browar przy ul. Garncarskiej, budowany przez Luisa Friese i piwowara Augusta Thiele na działce między ul. Św. Marcin i Garncarską od 1874 roku. Od głównej ulicy stanęła kamienica, a w głębi hale produkcyjne. Dziś istnieje przy ul. Garncarskiej główny budynek browaru, mieści się tam siedziba „Herbapolu”. Sam zakład przechodził w XX wieku zmiany profilu produkcji i przekształcenia formy. Zachowała się do dziś kamienica mieszkalna obok budynku browaru i kamienica przy ul. Św. Marcin<sup>30</sup>. Istniał browar przy ul. Wrocławskiej 13/14 i kolejny w pobliżu, na tej samej ulicy i przy placu Wielkopolskim<sup>31</sup>.

W Poznaniu powstawały także wytwórnie papierosów i tabaki. W latach 1841–1859 Grzegorz Jankowski sprzedawał w Bazarze cygara, tytoń i tabakę, prawdopodobnie własnej produkcji. Na narożniku ulic Szewskiej i Wielkiej, a potem na Rynku między Wrocławską i Wodną w latach około 1830–1850, Niemiec, Franz Traeger prowadził podobny interes połączony z produkcją wyrobów. Miejsce, gdzie handlowano wyrobami tytoniowymi było wiele, a jedna z pierwszych fabryk cygar powstała w 1879 roku na Chwaliszewie, przy ulicy Wenecjańskiej 6, na działce sięgającej Warty. Jej właścicielem był Salomon Krause. Z biegiem czasu zakład rozwijał się i wykorzystywał dwa istniejące już spichlerze przy ul. Czartoria 4/5, które Krause przebudował na fabrykę<sup>32</sup>.

Również przy Czartorii 11/12 powstała druga fabryka cygar, której właścicielami była spółka kupców. Obok budynków fabrycznych zbudowane zostało ponad sto mieszkań. Po 1890 r. fabryka została przeniesiona na Jeżyce. Tam też, w okresie bezpośrednio poprzedzającym likwidację przepisów i obwarowań fortecznych, powstawały inne zakłady tytoniowe<sup>33</sup>.

W latach 1853–1855 na Grobli nr 8 i 9 uruchomiona została miejska gazownia, a w 1856 r. – oświetlenie pierwszych ulic<sup>34</sup>. Pierwsze budynki: zbiorniki gazu i hala produkcyjna utrzymane były w przyjętej w Europie, a zwłaszcza w Niemczech stylistyce „romańskiej” *Rundbogenstil*. Technologia, opracowana przez Anglika, Johna Moore, odpowiadała ówczesnym europejskim standardom<sup>35</sup>. W późniejszych latach nastąpił stopniowy rozwój i modernizacja gazowni, dobudowa trzeciego zbiornika, doprowadzenie bocznic kolejowej i budowa w pierwszej dekadzie XX w. dużej elektrowni miejskiej.

Przy gazowni, nad Wartą zbudowano w połowie lat 60. XIX w. urządzenia poboru wody i stację filtrów dla wody rzecznej<sup>36</sup>. Wieżę ciśnienia umieszczono na wyżej położonych Jeży-

<sup>29</sup> A. Dolczewska, *Browar braci Huggerów i kilka słów o poznańskich browarach w XIX wieku*, [w:] *Kronika Miasta Poznania* 4/2000, Wydawnictwo Miejskie Poznań, s. 89-97.

<sup>30</sup> A. Dolczewska, *Browar przy ul. Garncarskiej i jego historia*, KMP 3/2012, s. 129-139.

<sup>31</sup> A. Dolczewska, 4/2000, *op. cit.*, s. 86-87.

<sup>32</sup> D. Matyjaszczyk, *Fabryki cygar i papierosów*, [w:] KMP 2012/3, s. 155-57.

<sup>33</sup> *Ibidem*, s. 155-57.

<sup>34</sup> M. Jaffe, *op. cit.*, s. 281.

<sup>35</sup> Z. Ostrowska-Kęłbowska, *op. cit.*, s.391.

<sup>36</sup> M. Jaffe, *op. cit.*, s. 280.

cach. Decyzja ta nie była dobra, bo pod Wzgórzem Winiarskim istniały źródła – wykorzystane dopiero po 1890<sup>37</sup>.

Zakończenie pierwszego etapu kanalizacji wyznaczyło oddanie do użytku w 1909 roku przepompowni ścieków kierujących je do oczyszczalni położonej powyżej wsi Szelaż w górę biegu Warty. Kierownikiem projektu był miejski radca budowlany i architekt Fritz Teubner<sup>38</sup>.

W tym samym czasie rosła produkcja na potrzeby lokalnego budownictwa. Nie wiadomo jak wyglądały budynki firmy budowlano-sztukaterskiej i wykończeniowej Antoniego Krzyżanowskiego, od 1857 roku zajmującej działkę między ulicą Garbary a Paskową na nabrzeżu Warty. Zachowany kantor był reklamą firmy: sztukaterie, płaskorzeźby i rzeźby pokrywają niemal całe ściany, ozdabiają gzymsy i drzwi. Detale elewacyjne wykonywane w różnych technikach i bogatej stylistyce były jej specjalnością.

W latach 70. XIX w. przemysł wyrobów budowlanych i mebli reprezentowały fabryki Simona Kronthala i Abrahama Rotholza, mieszczące się w obrębie pruskich fortyfikacji, których wyglądu nie znamy. Istniejąca do dziś fabryka Józefa Zeylanda była budowana w latach 1871–1872. Dom mieszkalny znajduje się przy Garbary 49, fabryka rozbudowana była wzdłuż bocznej ulicy Wszystkich Świętych. Prawdopodobnie zespół projektował Juliusz Hohberger. Prosta, ceglana, ale nie historyzująca i „niemiecka” w charakterze, architektura. Konstrukcja stropów i słupów wewnątrz była drewniana. Maszyna parowa, ze względu na bezpieczeństwo, hałas i brud umieszczona została w osobnej dobudowie. Magazyn i kantor były dostępne z podwórza<sup>39</sup>.

W 1864 roku przy Małych Garbarach zbudowana została fabryka mydła Philipa Weitza. Po rozbudowie w 1869 roku wprowadzono tam maszynę parową, po czym zmieniono profil produkcji, przystosowując zakład do wytwarzania spirytusu. Zespół budynków, w tym konstrukcja stalowa stropów, przypisywane są architektowi Gustawowi Schultzowi, pionierowi tego rodzaju konstrukcji w Poznaniu.

Drugim zespołem przemysłowym, o wyglądzie zbliżonym prawdopodobnie do fabryki Weitza, była usytuowana przy ul. Wielkiej 16 destylarnia spirytusu Friedmannów. Położona przy Moście Chwaliszewskim, sąsiadowała z pałacem Sigismunda Engla<sup>40</sup>.

Bliskość torów i obiektów związanych z kolejnictwem spowodowała lokowanie zakładów metalurgicznych i mechanicznych. W rejonie pierwszych dworców i ich zaplecza powstał zakład Napoleona Urbanowskiego – Fabryka Maszyn i Lejarnia Żelaza. Znajdowała się na początku ulicy Kolejowej, (Kolejowa 1–3). Fabryka ta w 1912 roku stała się własnością firmy Nitsche i Spółka. Oryginalny układ budynków z lat 70. XIX wieku nie jest znany.

Na przełomie wieków miasto wzbogaciło się o nową rzeźnię miejską. Dotychczas mieściła się na cyplu między Wartą a jej dopływem Bogdanką (zanim została ona ujęta w obudowę). Nowy zespół zbudowany został niedaleko, w dobrze skomunikowanym miejscu – między ulicami Garbary, Grochowe Łąki (gdzie zakłady i kamienice mieli już poznańscy przedsiębiorcy) a nową ulicą Północną, rozdzielającą teren rzeźni i składów przy stacji kole-

<sup>37</sup> *Ibidem*, s. 285.

<sup>38</sup> *Atlas architektury Poznania, op. cit.*, s. 127.

<sup>39</sup> Z. Ostrowska-Kęłbowska, *op. cit.*, s. 394-5.

<sup>40</sup> *Ibidem*, s. 393.

jowej Garbary. Projekt zaakceptowany został przez radnych w 1895, a użytkowanie obiektu rozpoczęto od 1902<sup>41</sup>. Po przeciwnej stronie ulicy Garbary, od której prowadziło reprezentacyjne wejście na teren całego kompleksu, znajdował się port rzeczny.

Ostatnie lata XIX wieku były czasem wyzwania się Poznania z poligonalnych fortyfikacji pruskich. Poznań zduszony w ich murach i otoczony był niezabudowanym lub zabudowanym w sposób tymczasowy, pasem ziemi. Rozwój przemysłu, a także infrastruktury dla rosnącego miasta spowodował ich lokowanie w nowych, przyłączanych sukcesywnie dzielnicach – dawnych wsiach.



---

<sup>41</sup> M. Jaffe, *op. cit.*, s. 365.

