

ARCHIWA
PAŃSTWOWE

ARCHIWUM PAŃSTWOWE W WARSZAWIE

WYSTAWA

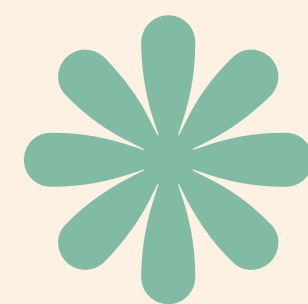
Podróże małe i duże, blisko i daleko...

KURATOR

VIOLETTA URBANIAK

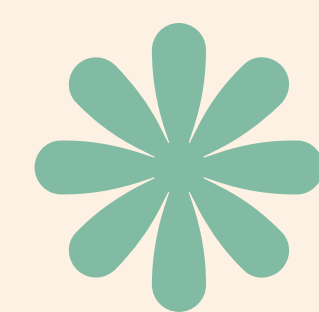
OPRACOWANIE GRAFICZNE

ANASTASIA SMYK



...jele farsawa
...waję, i to jak by
...a jedni z całej rodziny, a tro
...no i z dziećmi, a jeszcze demo
...małżeństwo...

Codziennie podróżowanie



Wierzchem po mieście, fot. T. Kłobukowski, dwudziestolecie międzywojenne

Archiwum Państwowe w Warszawie, sygn. 72_1607_0_I_0434



„Pod względem ruchu Warszawa należy do miast osobliwych. Jest to mrowisko złożone z 800 tys. ludności, która, zdawałoby się, ustawicznie goni za sobą po ulicach, rada ciągle się oglądać...”

Warszawa na przełomie XIX i XX wieku w pamiętnikach Przygodnego, Warszawa 2020, s. 29



Piesi w alei 3 Maja w Warszawie, dwudziestolecie międzywojenne

Archiwum Państwowe w Warszawie, sygn. 72_1950_0_1_263_0001

Ruch uliczny w okolicach hotelu Europejskiego na Krakowskim Przedmieściu, fot. Z. Marcinkowski, dwudziestolecie międzywojenne

Archiwum Państwowe w Warszawie, sygn. 72_1630_0_X_0971_1_1

Może tym razem się nie spóźnię, fot. Z. Marcinkowski, dwudziestolecie międzywojenne

Archiwum Państwowe w Warszawie, sygn. 72_1950_0_1_311_0001



Z mamą na zakupy, fot. T. Kłobukowski, dwudziestolecie międzywojenne

Archiwum Państwowe w Warszawie, sygn. 72_1607_0_I_0354

Warszawska dorożka



Przejazd dorożką, rys. S. Wolski

„Tygodnik Ilustrowany”, nr 330 z 15 (27) kwietnia 1889 r.

„Dorożki są bardzo tanie pomimo olbrzymich kursów. Kurs dorożką jednokonną kosztuje 40 groszy, parokonną, zwykle na gumowych obęczach, taksa podwójna. [...] Dorożkarze stoją tłumnie po rogach ulic, w całym pogotowiu i na każde skinienie przechodnia zrywają się do lotu...”

Warszawa na przełomie XIX i XX wieku w pamiętnikach Przygodnego, Warszawa 2020, s. 40

W przerwie między kursami,
fot. NN, 1943–1944

Archiwum Państwowe w Warszawie,
sygn. 72_1629_129



Dorożka oczekująca na klienta,
fot. NN, 1943–1944

Archiwum Państwowe w Warszawie,
sygn. 72_1629_144



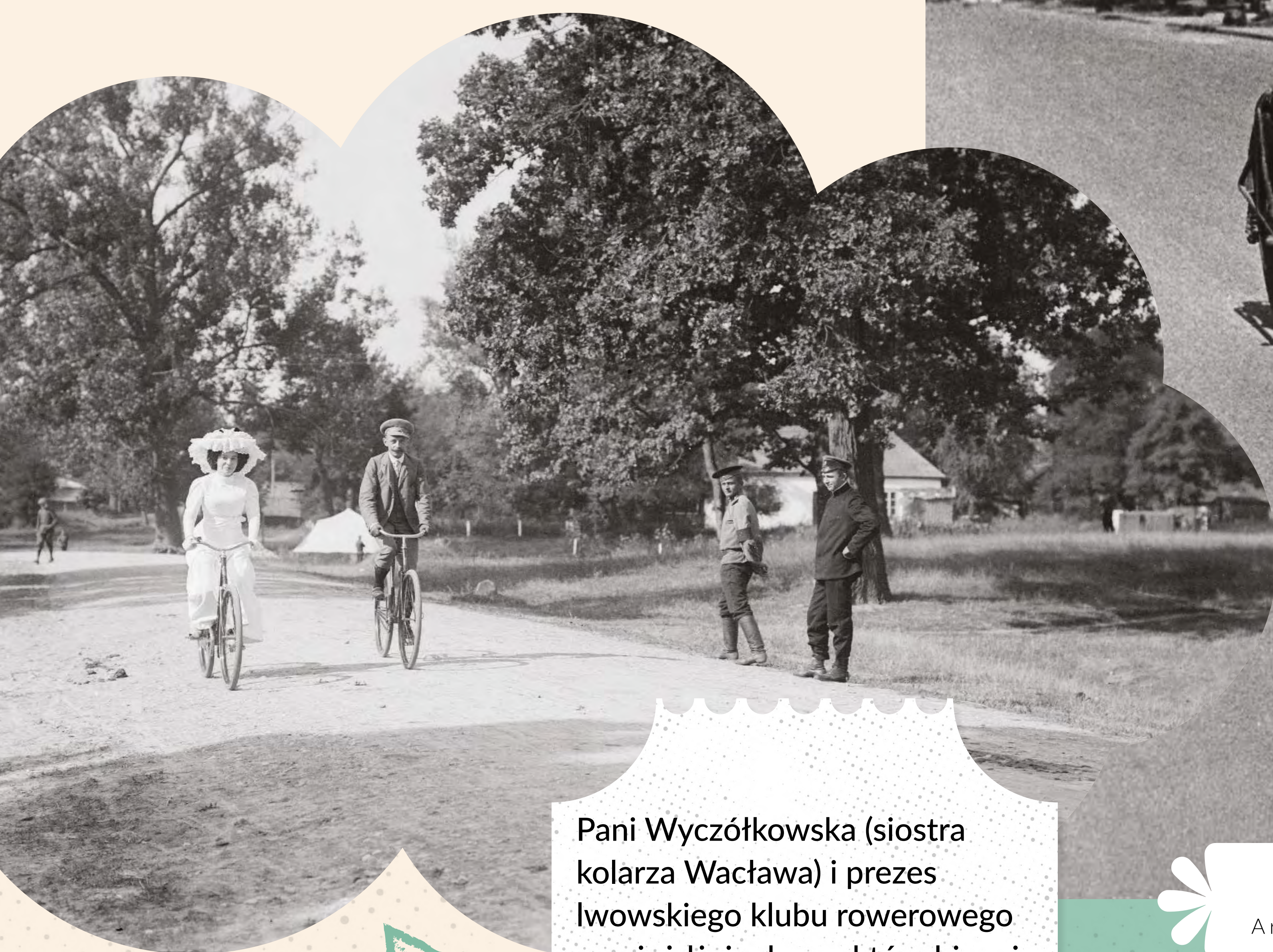
Postój dorożek na ul. Włodzimierskiej
(obecnie Czackiego) w Warszawie, przed 1915 r.

Archiwum Państwowe w Warszawie,
sygn. 72_1622_0_1_IV_0297

Nie ma to jak rower

*„Bodaj byśmy doczekali w zdrowiu
tak tanich rowerów, ażeby nawet
najsłabszy pracownik mógł zdobyć
się na kupno tej szacownej maszyny,
Tak wygodnych dróg bocznych, ażeby
po najgorszej z nich mogli jeździć”.*

Wpis Bolesława Prusa do księgi pamiątkowej
Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów,
20 marca 1898 r., za: wyborcza.pl



Pani Wyczółkowska (siostra
kolarza Wacława) i prezes
lwowskiego klubu rowerowego
przejeżdżają drogą, którą biegnie
trasa wyścigu kolarskiego
„Mistrzostwa Królestwa
Polskiego na 100 wiorst”, 1911

Archiwum Państwowe w Warszawie,
sygn. 72_1630_0_X_1722_1_1

Zdzisław Marcinkowski przed
wyprawą rowerową, fot. NN,
dwudziestolecie międzywojenne

Archiwum Państwowe w Warszawie,
sygn. 72_1630_0_X_1974_1_1



Riksza w alei Szucha, fot. NN, 1943–1944

Archiwum Państwowe w Warszawie, sygn. 72_1629_116



Ruch uliczny na Marszałkowskiej — rowery,
riksza, wozy konne, w głębi budynek Dworca
Głównego, fot. NN, 1939–1945

Archiwum Państwowe w Warszawie,
sygn. 72_1620_0_0_1_0016

Tramwajem konnym do biura, szkoły i na zakupy...

Pierwszy tramwaj konny w Warszawie ruszył 11 grudnia 1866 r. (jako trzeci w Europie), inaugurując nowoczesną komunikację miejską. Pierwsza trasa liczyła ok. 6 km i prowadziła od Dworca Petersburskiego (obecny Wileński) przez most Kierbedzia do Dworca Warszawsko-Wiedeńskiego. Wagony były ciągnięte przez parę koni po szynach. Jeździły po Warszawie do 1908 r.



Tramwaje konne przed zamkiem królewskim, XIX/XX w.

Archiwum Państwowe w Warszawie,
sygn. 72_1624_0_0_27_0006

Tramwaj konny na Krakowskim Przedmieściu w Warszawie przejeżdżający obok pomnika Adama Mickiewicza, ok. 1900

Archiwum Państwowe w Warszawie,
sygn. 72_1624_0_0_27_0006



Tramwaje konne mijające się przed pasażem Simonsa na ulicy Długiej w Warszawie, ok. 1903–1915

Archiwum Państwowe w Warszawie,
sygn. 72_1622_0_1_IV_298



Tramwaj konny na Krakowskim Przedmieściu w Warszawie, w tle budynek hotelu Europejskiego, ok. 1899

Archiwum Państwowe w Warszawie,
sygn. 72_1624_0_0_27_0006

Znów mknie tramwajem warszawski dzień...

Pierwszy elektryczny tramwaj w Warszawie ruszył 26 marca 1908 r. o 9.35, zastępując trakcję konną. Pierwsza linia (nr 3) potoczyła pl. Krasińskich z pl. Unii Lubelskiej, a pojazdy osiągały prędkość ok. 16 km/h.

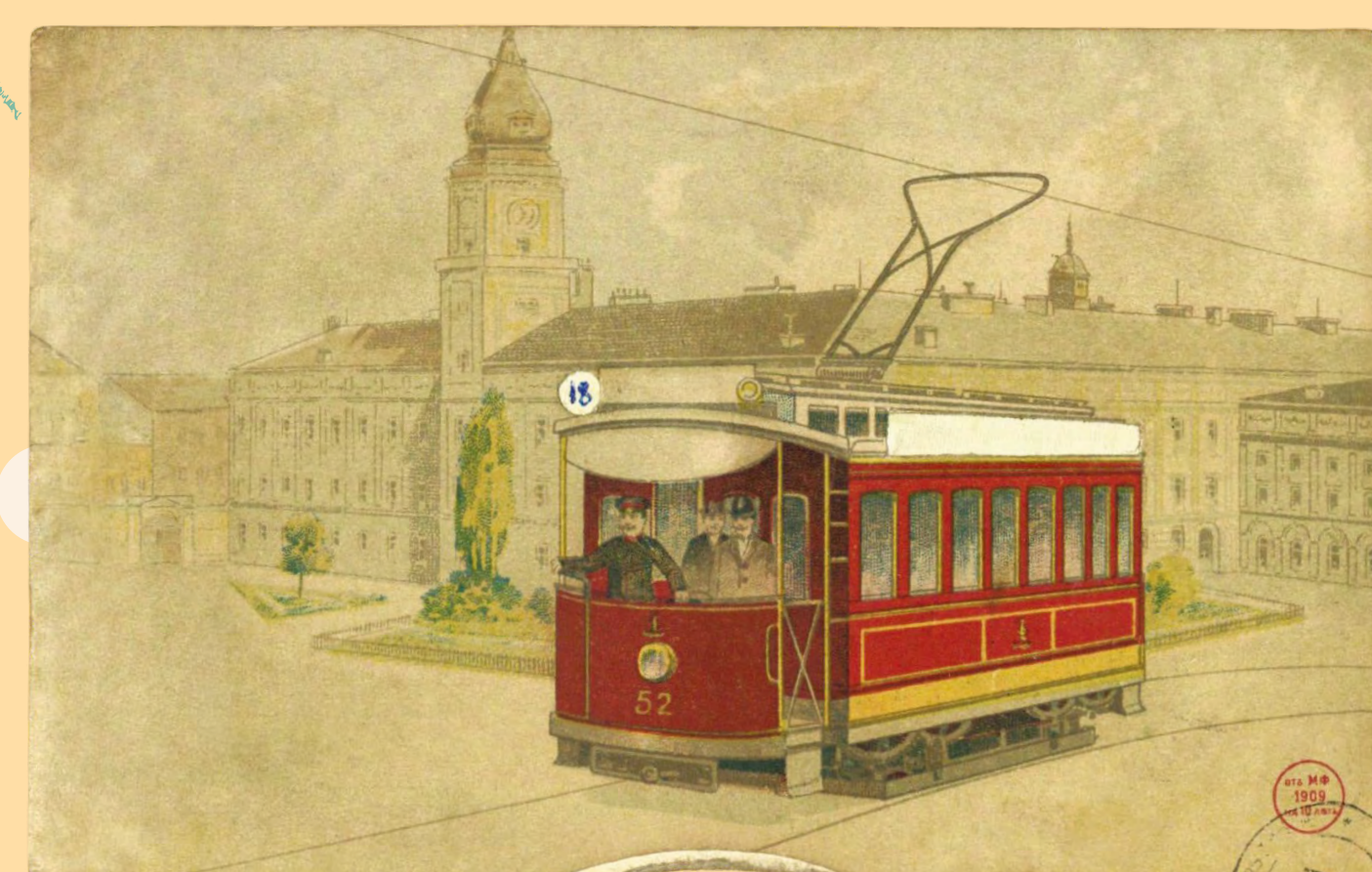


Plan sieci tramwajów i autobusów m.st. Warszawy, 1938

Archiwum Państwowe w Warszawie, sygn. 72_1004_0_0_109_0001

Projekt elektrycznego wagonu tramwajowego, 1909

Archiwum Państwowe w Warszawie, sygn. 201_0_11_221_0036



Bilet tramwajowy na wszystkie linie, 1915

Archiwum Państwowe w Warszawie, sygn. 201_0_11_221_0074

Przystanek tramwajów warszawskich, po 1908 r.

Archiwum Państwowe w Warszawie, sygn. 72_201_0_11_222_0013

Ruch uliczny na Marszałkowskiej (róg Chmielnej) — widok w kierunku Ogrodu Saskiego, 1936

Archiwum Państwowe w Warszawie, sygn. 72_1950_0_1_204_0001

Podróż „na winogronko” tramwajem w wojennej Warszawie, fot. NN, 1939–1944

Archiwum Państwowe w Warszawie, sygn. 72_1620_0_0_1_0072



Parostatkami, balonem, a może samolotem...



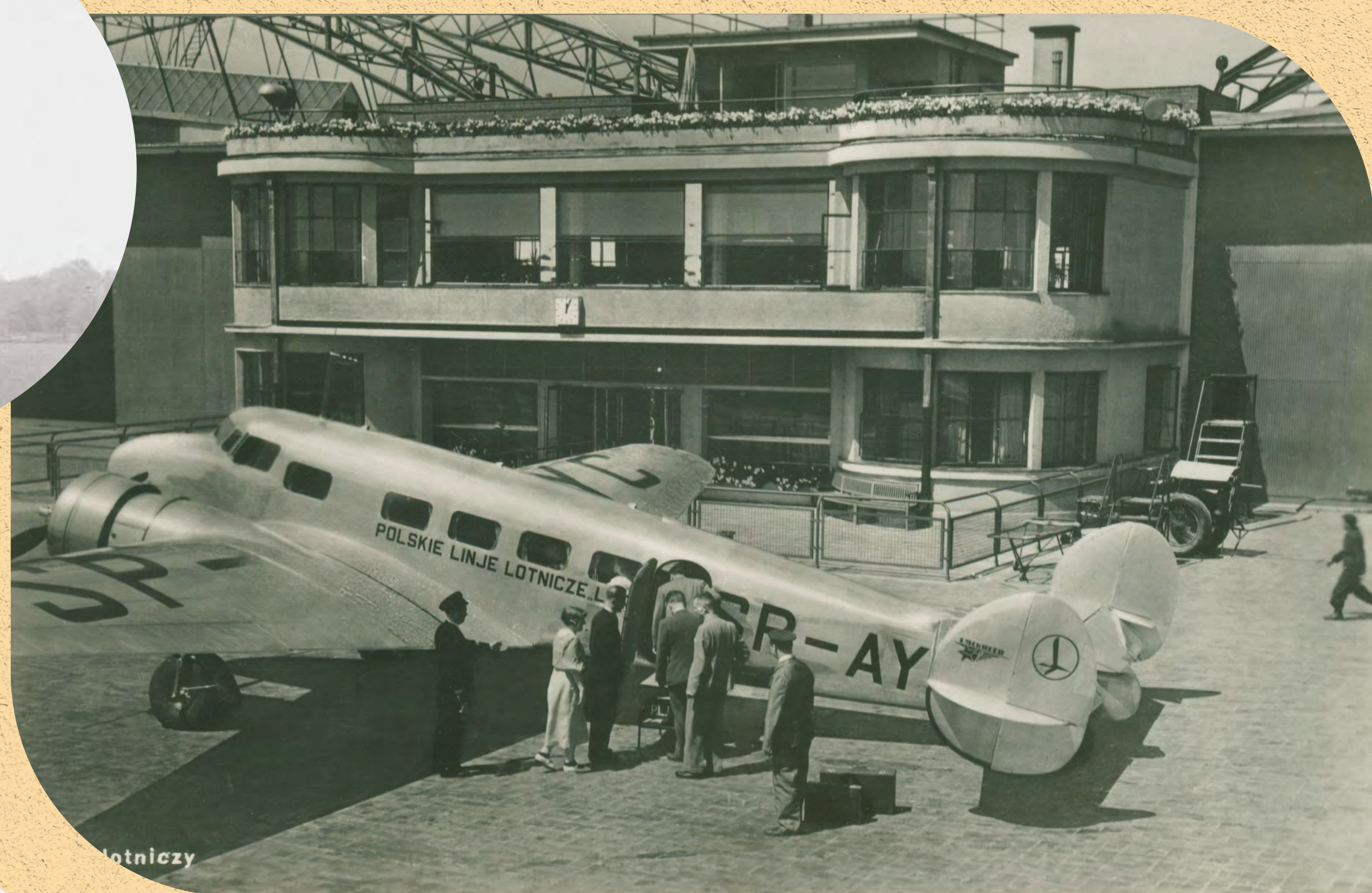
Balony startujące z Pola Mokotowskiego, 1904–1939

Archiwum Państwowe w Warszawie, sygn. 72_1630_0_X_1714_1_1

Początki baloniarstwa w Warszawie sięgają XVIII w. Pierwszy bezzatogowy pokaz zorganizowano w 1784 r. na terenie zamku królewskiego, a pierwszy zatogowy lot odbył Jean-Pierre Blanchard 10 maja 1789 r., startując z Ogrodu Saskiego.



Historia lotnisk w Warszawie rozpoczęła się w 1910 r. na Polu Mokotowskim, jednakże ze względu na rozwój miasta główny port przeniesiono w 1934 r. na Okęcie.



Port Lotniczy na Okęciu — na pierwszym planie pasażerowie przy samolocie SP-AY, dwudziestolecie międzywojenne

Archiwum Państwowe w Warszawie,
sygn. 72_1950_0_1_290_0001

Pierwsze parostatki w Warszawie pojawiły się w latach 20. XIX w. — rok 1827 uznawany jest za początek żeglugi parowej na Wiśle, a pierwsze statki parowe dotarły do Warszawy rok później. Ich złoty wiek przypadł na dwudziestolecie międzywojenne.



Statek parowy na Wiśle, w tle most Kierbedzia i przystanie przy lewym brzegu, 1904–1939

Archiwum Państwowe w Warszawie,
sygn. 72_1630_0_X_1096_1_1

Na lotnisku mokotowskim, dwudziestolecie międzywojenne

Archiwum Państwowe w Warszawie,
sygn. 72_201_0_2_7_0161



Wsiąść do pociągu...

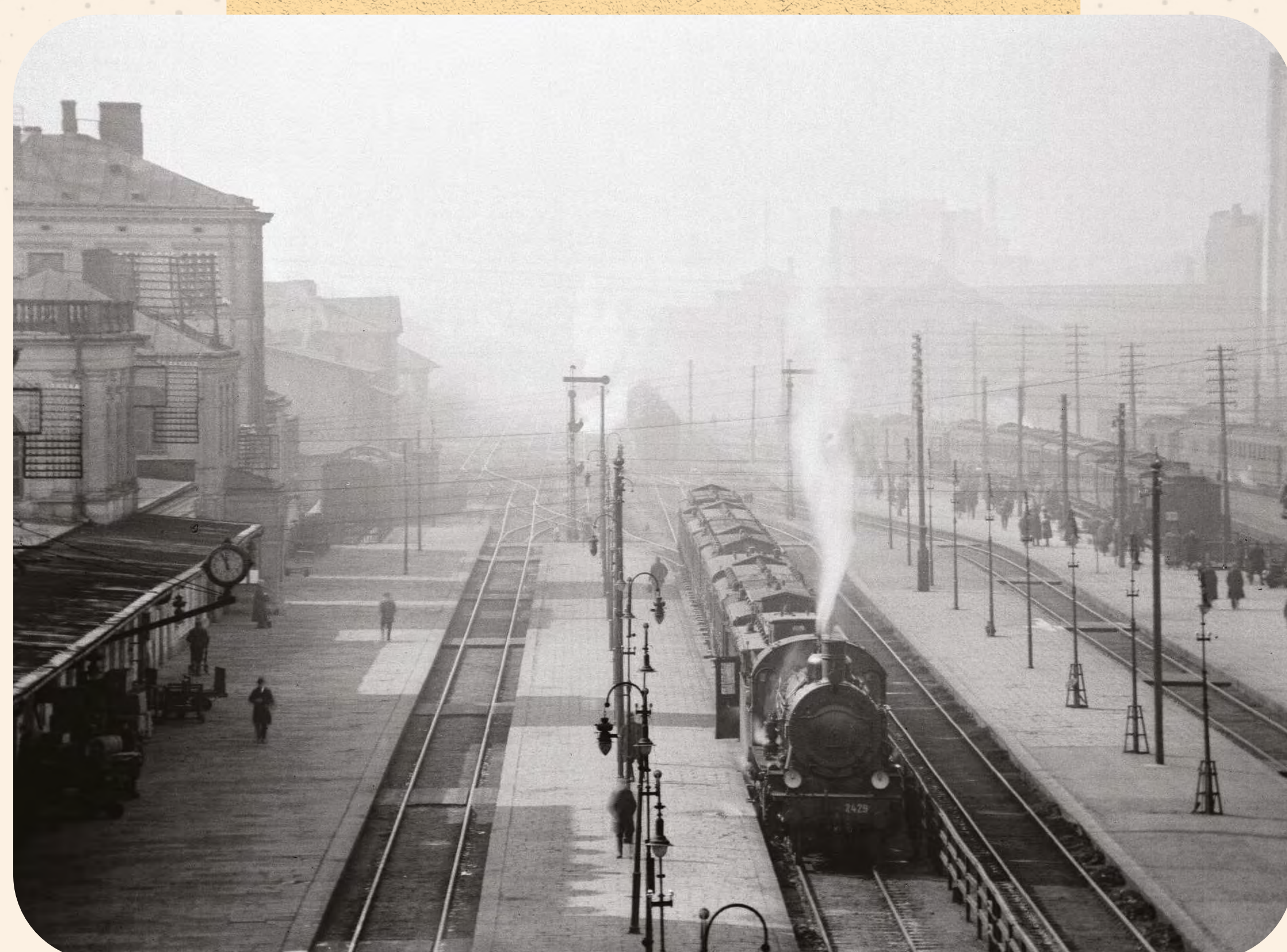
Pociąg odjeżdżający z peronu Dworca Warszawsko-Wiedeńskiego w Alejach Jerozolimskich (róg Marszałkowskiej), 1908-1915

Archiwum Państwowe w Warszawie, sygn. 72_1630_0_0_X-195_0001



Wejście do budynku dworcowego Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej w Alejach Jerozolimskich (róg Marszałkowskiej), 1915

Archiwum Państwowe w Warszawie, sygn. 72_201_0_1_46_0016



Z uruchomieniem w 1845 r. Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, łączącej stolicę z Grodziskiem Mazowieckim, rozpoczęła się historia kolei w Warszawie. W 1848 r. na granicy austriackiej w miejscowości Granica (obecnie Maczki) została potączona z istniejącą już linią do Krakowa, Wiednia oraz do Wrocławia. Dodatkowo zbudowano odgałęzienie Skierniewice-Łowicz. Kluczowym momentem było otwarcie linii średnicowej w 1933 r., która potączyła dworce po obu stronach Wisty.

Kolej Warszawsko-Wiedeńska

Droga żelazna

WARSZAWSKO-WIENIERSKA.

Rozkład jazdy. — Rok 1845. — Miesiące Listopad i Grudzień.

Pociągi odchodzą:

OSOBOWE		Z TOWARAMI	
do Łowicza	do Warszawy	do Łowicza	do Warszawy
z Warszawy... 10 ⁰⁰	do Warszawy... 10 ⁰⁰	z Warszawy... 10 ⁰⁰	do Warszawy... 10 ⁰⁰
z Łowicza... 11 ⁰⁰	do Warszawy... 11 ⁰⁰	z Warszawy... 11 ⁰⁰	do Warszawy... 11 ⁰⁰
z Łowicza... 12 ⁰⁰	do Warszawy... 12 ⁰⁰	z Warszawy... 12 ⁰⁰	do Warszawy... 12 ⁰⁰

Pociągi przychodzą do Warszawy:

OSOBOWE z ŁOWICZA o godzinie 10⁰⁰ w tygodniu, z ŁOWICZA o godzinie 11⁰⁰ w niedzielę i święta.

Pociągi osobowe przewożą także towary i wszelkie produkty.

Pociągi z towarami przewożą osoby lecz tylko pojazdami 3^{go} i 4^{go} klasy.

Pociągi osobowe zatrzymują się na wszystkich przystankach i stacjach. — Pociągi z towarami zatrzymują się na samych przystankach i stacjach.

W Niedziele i Święta odchodzi będzie sam tylko Pociąg osobowy o godzinie 10⁰⁰ rano z Warszawy do Łowicza, a nadto o godzinie 3⁰⁰ po południu z Warszawy do Pruszkowa i Grodziska. — Powrót do Warszawy o godzinie 6 wieczór.

Taryfa szczegółowa opłat za przewóz towarów, produktów i innych ciężarów, wystawiona jest na każdej Stacji drogi żelaznej.

Opłata od jednej kopiejki srebrem:

Dojazd?	do Pruszkowa	Grodziska	Budy Guzów	Skierniewice	Łowicza	Płocin	Rogowa
Powóz klasowy	1. H. H. IV. 1. H. H. IV.	1. H. H. IV. 1. H. H. IV.	1. H. H. IV. 1. H. H. IV.	1. H. H. IV. 1. H. H. IV.	1. H. H. IV. 1. H. H. IV.	1. H. H. IV. 1. H. H. IV.	1. H. H. IV. 1. H. H. IV.
W Warszawie	10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 110 120 130 140 150 160 170 180 190 200 210 220 230 240 250 260 270 280 290 300 310 320 330 340 350 360 370 380 390 400 410 420 430 440 450 460 470 480 490 500 510 520 530 540 550 560 570 580 590 600 610 620 630 640 650 660 670 680 690 700 710 720 730 740 750 760 770 780 790 800 810 820 830 840 850 860 870 880 890 900 910 920 930 940 950 960 970 980 990 1000	10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 110 120 130 140 150 160 170 180 190 200 210 220 230 240 250 260 270 280 290 300 310 320 330 340 350 360 370 380 390 400 410 420 430 440 450 460 470 480 490 500 510 520 530 540 550 560 570 580 590 600 610 620 630 640 650 660 670 680 690 700 710 720 730 740 750 760 770 780 790 800 810 820 830 840 850 860 870 880 890 900 910 920 930 940 950 960 970 980 990 1000	10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 110 120 130 140 150 160 170 180 190 200 210 220 230 240 250 260 270 280 290 300 310 320 330 340 350 360 370 380 390 400 410 420 430 440 450 460 470 480 490 500 510 520 530 540 550 560 570 580 590 600 610 620 630 640 650 660 670 680 690 700 710 720 730 740 750 760 770 780 790 800 810 820 830 840 850 860 870 880 890 900 910 920 930 940 950 960 970 980 990 1000	10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 110 120 130 140 150 160 170 180 190 200 210 220 230 240 250 260 270 280 290 300 310 320 330 340 350 360 370 380 390 400 410 420 430 440 450 460 470 480 490 500 510 520 530 540 550 560 570 580 590 600 610 620 630 640 650 660 670 680 690 700 710 720 730 740 750 760 770 780 790 800 810 820 830 840 850 860 870 880 890 900 910 920 930 940 950 960 970 980 990 1000	10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 110 120 130 140 150 160 170 180 190 200 210 220 230 240 250 260 270 280 290 300 310 320 330 340 350 360 370 380 390 400 410 420 430 440 450 460 470 480 490 500 510 520 530 540 550 560 570 580 590 600 610 620 630 640 650 660 670 680 690 700 710 720 730 740 750 760 770 780 790 800 810 820 830 840 850 860 870 880 890 900 910 920 930 940 950 960 970 980 990 1000	10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 110 120 130 140 150 160 170 180 190 200 210 220 230 240 250 260 270 280 290 300 310 320 330 340 350 360 370 380 390 400 410 420 430 440 450 460 470 480 490 500 510 520 530 540 550 560 570 580 590 600 610 620 630 640 650 660 670 680 690 700 710 720 730 740 750 760 770 780 790 800 810 820 830 840 850 860 870 880 890 900 910 920 930 940 950 960 970 980 990 1000	10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 110 120 130 140 150 160 170 180 190 200 210 220 230 240 250 260 270 280 290 300 310 320 330 340 350 360 370 380 390 400 410 420 430 440 450 460 470 480 490 500 510 520 530 540 550 560 570 580 590 600 610 620 630 640 650 660 670 680 690 700 710 720 730 740 750 760 770 780 790 800 810 820 830 840 850 860 870 880 890 900 910 920 930 940 950 960 970 980 990 1000

Dworzec Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej — rozkład jazdy, 1845

Archiwum Państwowe w Warszawie, sygn. 72_201_0_11_224_0001

Dzieci w towarzystwie opiekunów na dworcu przed odjazdem pociągu, 1904-1939

Archiwum Państwowe w Warszawie, sygn. 72_1630_0_X_1782_1_1

Przed podróżą — na peronie warszawskiego dworca, 1904-1939

Archiwum Państwowe w Warszawie, sygn. 72_1630_0_X_1853_1_1



Z mazowieckiej wsi w daleką podróż

ARCHIWUM PAŃSTWOWE
w Warszawie
sygn. 72_1981_0_0_103_0001

Baiting Hollow 18/2/91
Kochana Zono te dwa pa-
piery które tu masz wot-
em listec ten większy jest
szifkarta a ten mniejszy to
jest tikeł na kolej z New Yorka do
mnie to jest do Baiting
Hollow te szifkarte to są
iśi w Hamburgu u tego a-
geta u którego będziesz sta-
wiona a gdy przyjedziesz do
Hamburga i koleś iux Stane
na miejscu to tam pójdziesz na
czelniek kolejowi to mu mo-
żesz pokazać te szifkarte a
oncie sam wsta temu agentowi
w którego to szifkarta nale-
ży a pójdziesz tu jest drukowa-
ne do polska jak się kto ma
sprawować to ci komu
musisz pójść to ci re-
gionu a iśi a ten
mały papier to jest resolu-

ARCHIWUM PAŃSTWOWE
w Warszawie
sygn. 72_1981_0_0_103_0001

Jeżeli przyjedziesz
kochany bracie domnie
z Berlina do Antwerpi
to okazał te
różowa karte uprasza
przejść sobie do boku
Albo do czołki na
orle et te białą to
dopiero jak przyjedziesz
do Ameryki to dopie-
ro ja okazał
wniosek to się dopro-
wadna domnie
A sta różowa to ci
znów doprowadna
uprasza do bremu
do Agiata u którego
dostaniesz szifkarte
regnam ci kochany
bracie i żegnacie

List Jana Cybulskiego do żony Józefiny Cybulskiej ze wsi Chalin
w powiecie Lipno, Baiting Hollow, 18 lutego 1891 r.

Archiwum Państwowe w Warszawie, sygn. 72_1981_0_0_103_0001

„Kochana Zono, te dwa papiery, które tu masz
w tym liście, ten większy jest szifkarta, a ten
mniejszy to jest tikeł na kolej z New Yorka do
mnie, to jest do Baiting Hollow. [...] Pominamy
cię bardzo, abyś się miała na ostrożności, żeby
cię gdzie kto nie okradł i pieniędzmi z początku
bardzo nie rozrzucasz, bo jeszcze musisz mieć
na podróż przez Prusy najmniej 15 rubli bo i w
Hamburgu u tego agenta, gdzie będziesz stoć,
musisz zapłacić pewne 5 marek lub 2 ruble”.

List Jana Cybulskiego do żony Józefiny Cybulskiej ze wsi
Chalin w powiecie Lipno, Baiting Hollow, 18 lutego 1891 r.

This slip is to be sent by the Agent IMMEDIATELY AFTER SALE, to Peter Wright & Sons, 6 Bowling Green, New York, who will forward it to the General Office at Antwerp.

VORAUSSBEZAHLTE ZWISCHENDECK FREIKARTE
CERTIFICAT D'ENTREPONT
RED STAR LINE.

ANTWERPEN UND NEW YORK, DIREKT. ANTWERPEN UND PHILADELPHIA, DIREKT.

KÖNIGL. BELG. POST DAMPSCHIFFFAHRT
PETER WRIGHT & SONS, Generalagenten, New York & Philadelphia.
Agentur in: Buffalo, N.Y. am February 17, 1891

NAMEN DER PASSAGIERE: Franciszek Mejer ALTER: 30

Wohnort und Adresse: Wies Brzozówka
Residence and Address: Domostwo Lipno, Post Juchow
Gmina Dobogiewice, Powiat Polna, Europa
Gus. Stacja

Von Antwerpen nach NEW YORK und von dort
nach PHILADELPHIA et de là

EUROP. EISENBAHN 4te CLASSE (European Rail).
DAMPER PASSAGE (Ocean Passage).
AMERIK. EISENBAHN (American Rail).

Billette zu \$ 20.00
Billette zu \$ 6.00
Billette zu \$ 6.00

Formale 38.

Te frajtkarte są obowiązujące podróżujący z sobą do Antwerpi wzięcie i tam ją oddać.
Ta frajtkarta gwarantuje tylko dla osób w niej mianowanych a tylko wtedy, jeżeli osoby te są zupełnie zdrowe,
niebezpieczne albo zaraźliwe, oraz jeżeli nie mają jeszcze 12 lat, jeżeli z niemi nie podróżuje osoba dorosła czyli
dospiała. Wszystkie takie osoby nie będą na okręt przyjętymi. Ta frajtkarta gwarantuje 12 miesięcy, jeżeli w przeciągu
czasu tego nie będzie przez kłopotliwego i odwolana czyli anulowana. Ta frajtkarta powinna być w biurze kompanii
w Antwerpi dwa dni przed odjazdem za szifkartę wymienioną, oraz i metrykę czyli świadectwo chrztu świętego trzeba
tam pokazać.
Ta frajtkarta nadaje prawo (oprównia) na jazdę na stronie odwrotni w niej udanej i dla okrutu takiego, na
którym miejscu zapewnienie zostało. Statki parowe kompanii „Red Star Line” (Gwiazdy czerwonej) są bowiem zwyczajnie
kilka tygodni przed odjazdem wynajętymi i dlatego powinni są podróżujący zaważać w Antwerpi się zgłosić, którego
dnia na okręt siadają pragną, to jest sobie życzyć i otrzymają potem odpowiedź, czy miejsce jest zapewnione.
W przypadku żeby miejsca żadnego na pożądanym parowcu nie było, postarowi kompanii następnie jadący parowiec,
którym podróżujący jechać mogą. Kto przyjedzie do Antwerpi nie zgłoszwszy się wcześniej o miejsce, powinien
tam na własne kosztu czekać aż miejsce upróżnione będzie.
W przypadku, żeby podróżujący, kiedy miejsca dla nich zapewnienie były, nie podróżowali nie oznajmivszy
tego przed tem i to zawczasu, straci ta frajtkarta jej płatność dla jazdy podróżujących i kwota zapłacona przeplatnie kompanii.
Kompania daje tylko tyle biletów tak kolejowych jak okrętowych ile było takich podług brzmienia frajtkarty
opłaconych; jeżeli podróżujący więcej biletów potrzebuje, lub jeżeli udany jest nie prawy wiek dzieci, muszą podróż-
ujący dopłacić. Jeżeli jest frajtkarta ze stacji europejskiej opłaconą, dzieje się doprawa do Antwerpi drogą najtańszą,
jeżeli nie jest jazda osobliwa udana.
Na parowcach „Red Star Line” (Gwiazdy czerwonej) jest na jedną frajtkartę 10 stoń kubicznych od płaconia
uwolnionim albo 100 kilo, na kolejach żelaznych i na rzęcznych statkach parowych muszą podróżujący się zastoso-
wać do reguł tamczych stowarzyszeń i za przeważ ich rzeczy muszą stanowić sami płacić, tak
samo muszą za pomieszkanie i wikt aż do samego odjazdu okrętowego sami płacić. Kto się uda w podróż nie
zaopatrzony wsiły się należyce pośrodkami niezbędnymi, powinien potem za postale (wziki) nieprzyjemności samego siebie
tylko obwiniać.
Wszystkie pakunki powinny być w kofrach, workach, kistnach i t.d. dobrze zapakowanymi i nie pozwala się,
ażby pakunek był dłuższy i szerszy i wyższy 60 centymetrów. Pakunków większych kompania na okręt
przyjąć nie potrzebuje. Podróżującym wolno tylko płaszcz, surdut walizę i podobne rzeczy u siebie zatrzymać, wszystkie
zaś większe pakunki ułożone będą na osobliwym miejscu okrętowym.
Pakunki, które się wędziły jako nakład (Fracht) lub towar pospieszny (Eilgut) posłają, powinny być do
von der Becke & Marsily, Passage Department, Antwerpen adresowanymi; i właścicieli tych samych powinni się
przynajmniej 24 godziny przed odjazdem okrętu u pp. von der Becke & Marsily po nich głosić, t. j. nazad ich żądać.
Na każdym pakunku musi być całe imię i zupełny adres właściciela, najlepiej takowy napisać barwą.
Przedmioty kupieckie nie śnią się znajdować pomiędzy pakunkami.
Dalej jest przyjętym zwyczajem, że kompania względem stracenia lub uszkodzenia (zepsucia) pakunku
większą kwotę, aniżeli 200 franków za przedmiot (coll) nie ryczy, leczby cena znana i connaissance przez to
wystawioną był.
Na okrętach „Red Star Line” (Gwiazdy czerwonej) jest dobry wikt, zagwinyt już podług reguł w omie
szifkarty. Zaopatrzenie okrętowe (Schiffsausrüstung), które pozostaje ze stoniku (matracy) oraz i z naczyń do
jedzenia i picia dostaje się od kompanii do używania podróżującym za darmo; koldry powinni mieć podróżujący
swoje własne.
Jeżeli by się frajtkarty użyć nie mogło, wtenoż trzeba ją zwrócić (nazad przestać) do pp. von der
Becke & Marsily w Antwerpi; jeżeli nazad przestać nie będzie (nie zwróci się), są pieniądze za nią zgubionymi.
W każdym przypadku zwrócić się pieniądze tylko temu, kto ją w Ameryce kupił.
Wyprawa stanie się według zakonów i postanowień, które tak w miastach przystankowych jak w kraju
wychodzą wydanymi były i do których wychodzić zastosoować się powinni, rzadząc się niemi.

Karta pokładowa klasy
ekonomicznej wystawiona dla Franciszka
Mejgera na podróż statkiem z Antwerpii
do Nowego Jorku, 17 lutego 1891 r.

Archiwum Państwowe w Warszawie,
sygn. 72_1981_0_0_367_0003
i 72_1981_0_0_367_0005

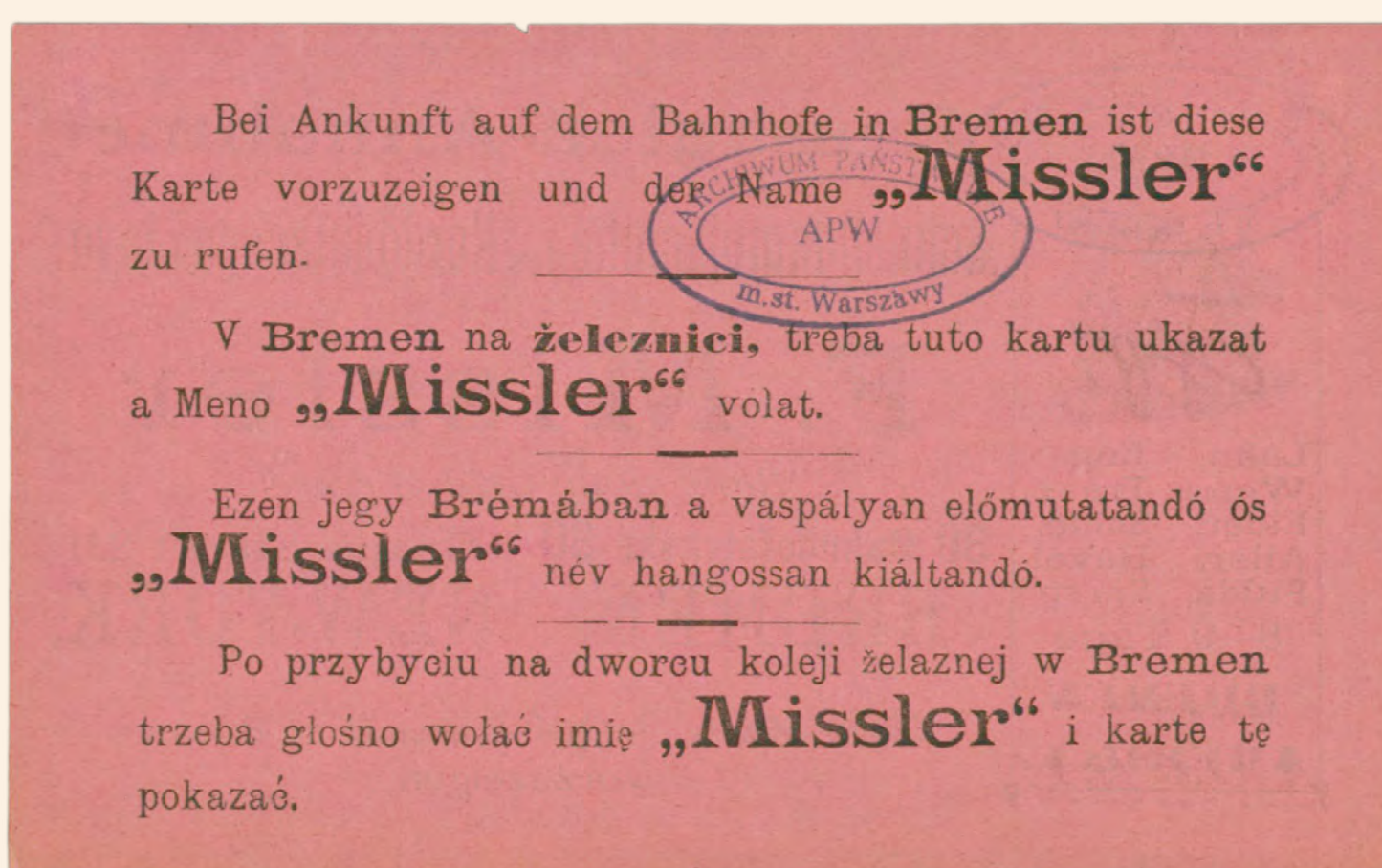
Mieszkańcy wsi
mazowieckiej,
1904-1939

Archiwum Państwowe
w Warszawie, sygn.
72_1630_0_X_2377(27)_1_1

Polska wieś — drewniany
dom kryty słomą, a przed nim
kobieta z kilkuletnią dziewczynką,
1904-1939

Archiwum Państwowe w Warszawie,
sygn. 72_1630_0_X_2377(42)_1_1

W drodze do portu

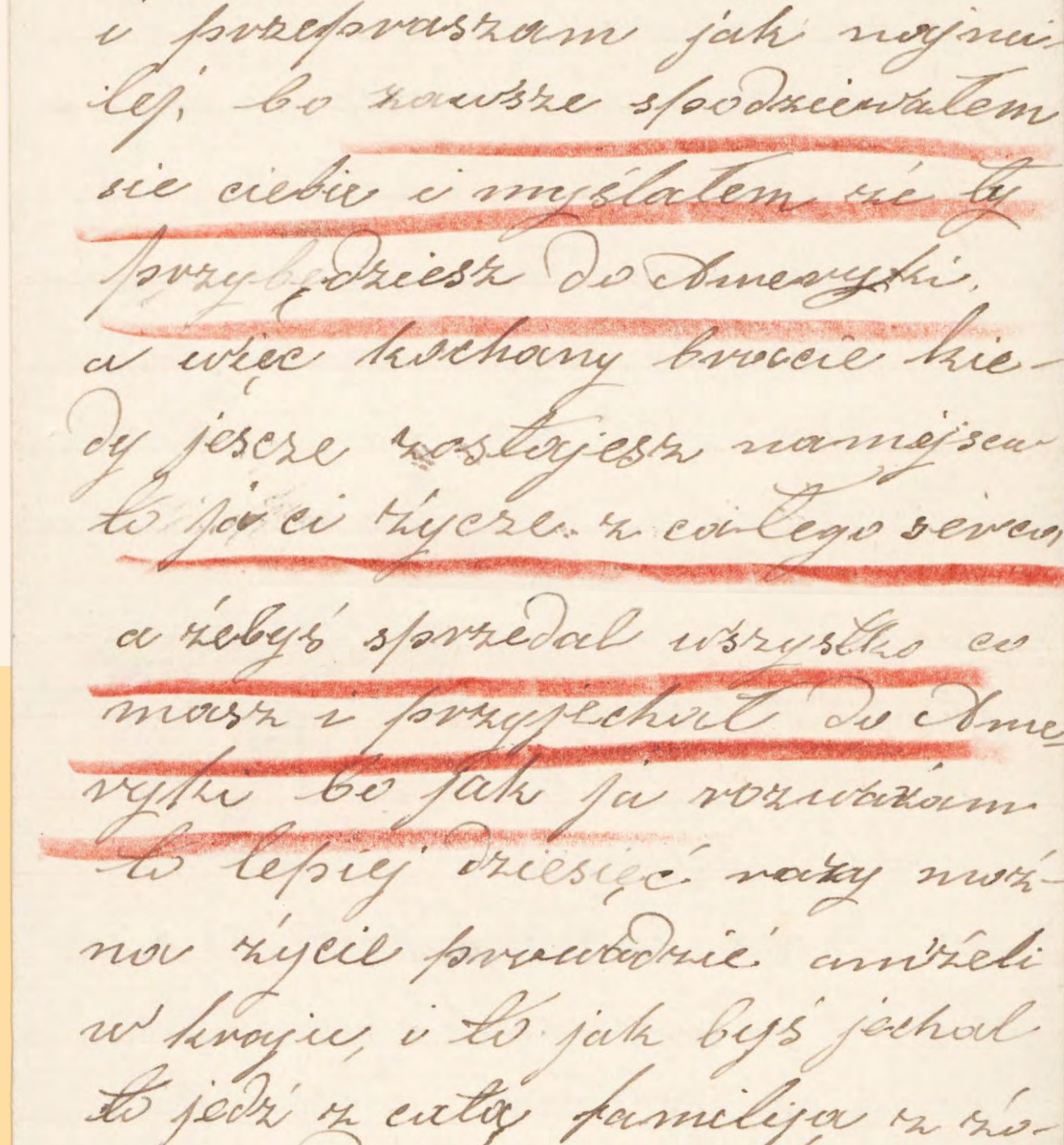
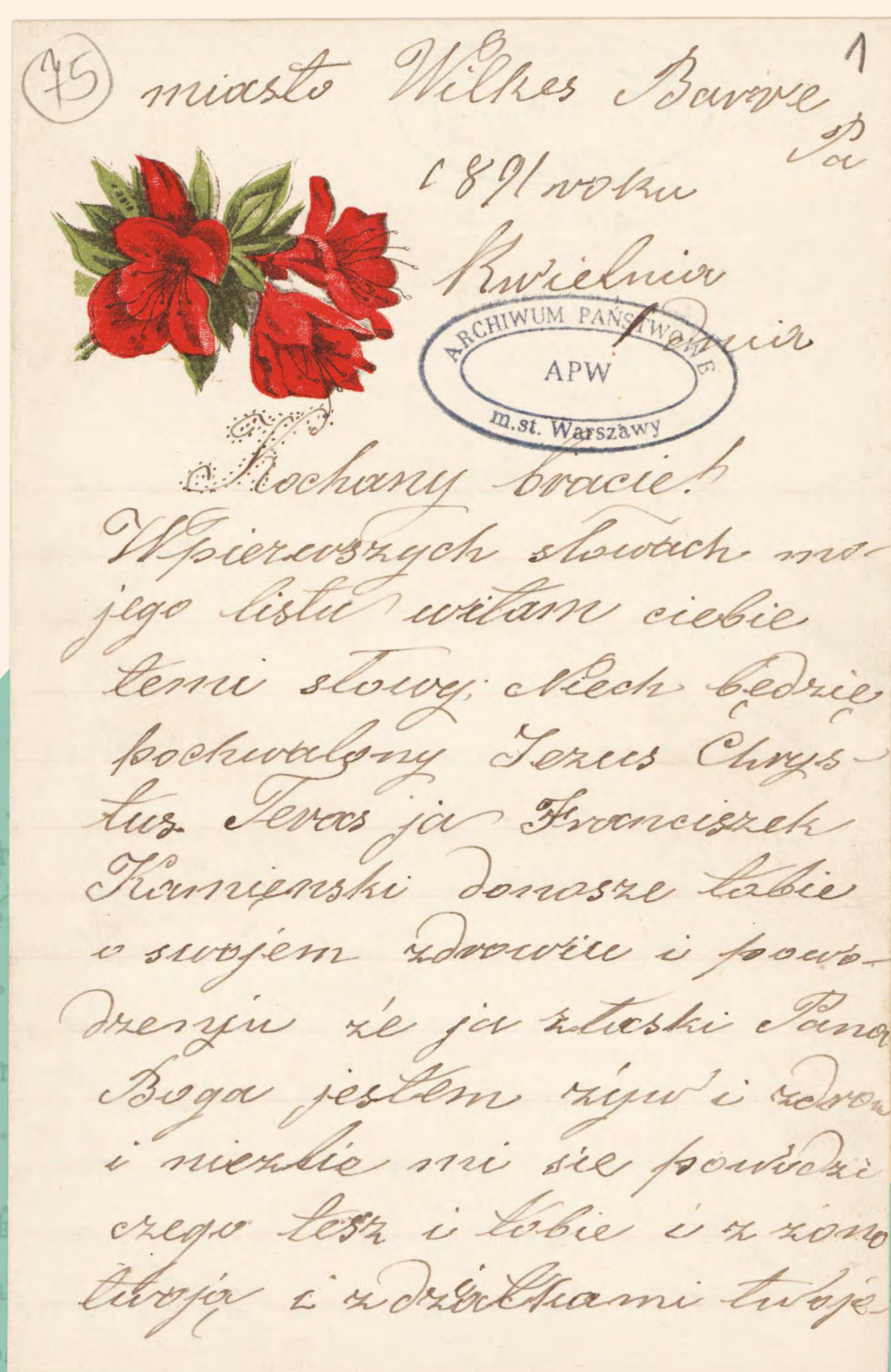


Ulotka reklamowa firmy F. Missler Bank und Geld-Wechsel, koniec XIX w.

Archiwum Państwowe w Warszawie,
sygn. 72_1981_0_0_82_0009_10

Podróźni przed budynkiem Dworca Głównego w Warszawie, dwudziestolecie międzywojenne

Archiwum Państwowe w Warszawie,
sygn. 1950_0_1_126_0001



List F. Kamieńskiego do Bartłomieja Surtocowskiego ze wsi Sosnowo w powiecie rypińskim, Wilkes-Barre, 1 kwietnia 1981 r.

Archiwum Państwowe w Warszawie,
sygn. 72_1981_0_0_75_0001

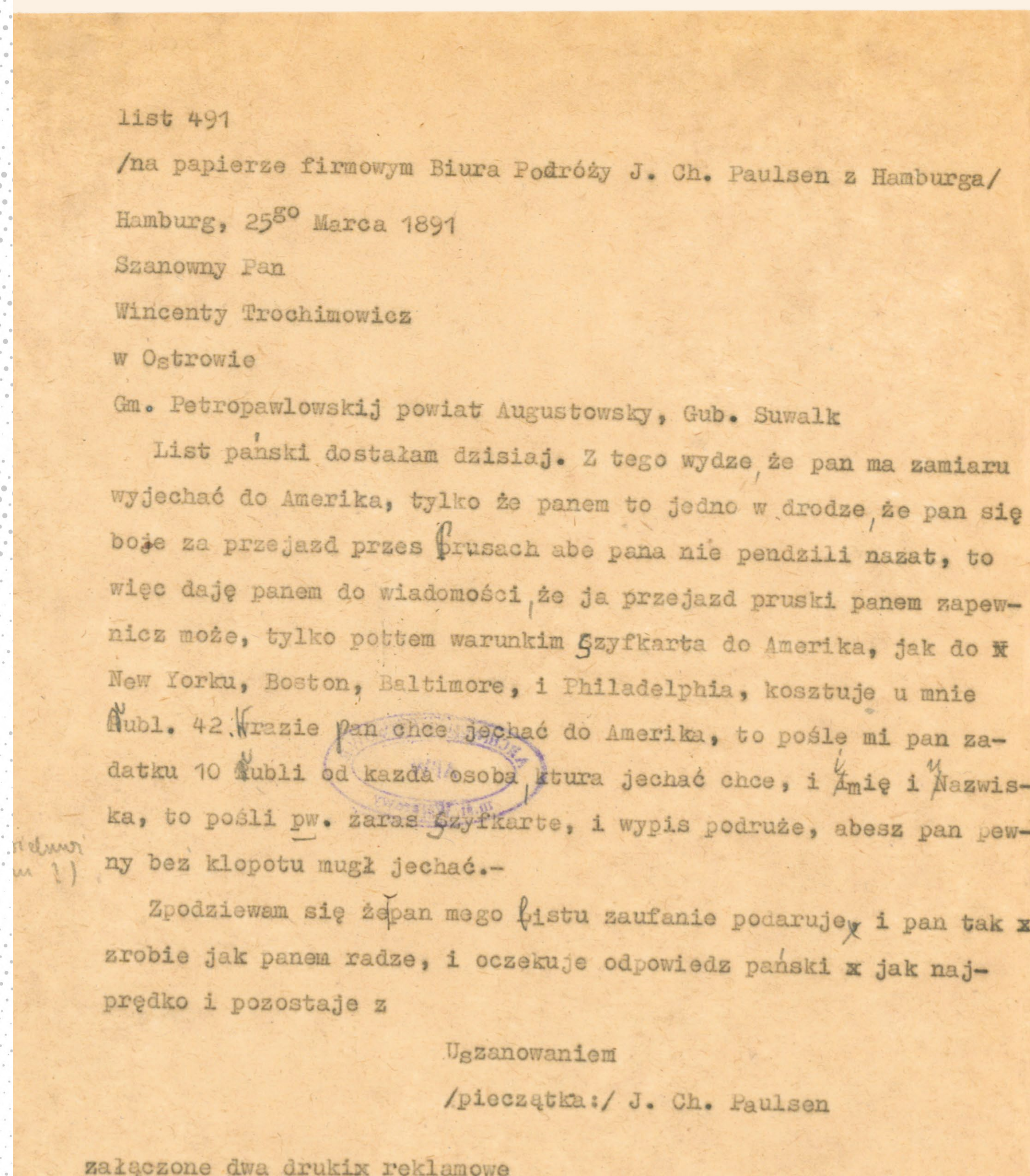


Pismo przesłane przez biuro podróży F. Missler z siedzibą w Bremie i Nowym Jorku do Johanna (Jana) Lutowskiego z informacją o zakupionej dla niego karcie okrętowej (freikarte) umożliwiającej mu podróż z Bremy do Baltimore, 6 kwietnia 1891 r.

Archiwum Państwowe w Warszawie,
sygn. 72_1981_0_0_78_0001

List J.CH. Paulsen do Wincentego Trochimowicza z Ostrowa z informacją o możliwości przesłania mu karty okrętowej (szyfkarta) do Ameryki, która zapewni mu bezpieczny przejazd przez Prusy, pod warunkiem wpłacenia na nią zadatku w wysokości 10 rubli, 25 marca 1891 r.

Archiwum Państwowe w Warszawie,
sygn. 72_1981_0_0_491_0006



Przez ocean

Essgeschirr und Decke unentgeltlich.
F. Missler, Bremen.

Abfahrtstage
der
Post- und Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd.
Von **BREMEN** nach **NEW-YORK**:
Reisedauer ca. **8—9** Tage.

D. Havel . . . 4. März	D. Spree . . . 14. April	D. Ems . . . 23. Mai
D. Eider . . . 7. März	D. Werra . . . 15. April	D. Havel . . . 26. Mai
D. Fulda . . . 10. März	D. Aller . . . 18. April	D. Elbe . . . 27. Mai
D. Trave . . . 11. März	D. Lahn . . . 22. April	D. Eider . . . 30. Mai
D. Saale . . . 14. März	D. Ems . . . 25. April	D. Trave . . . 2. Juni
D. Spree . . . 17. März	D. Havel . . . 28. April	D. Fulda . . . 3. Juni
D. Werra . . . 18. März	D. Elbe . . . 29. April	D. Saale . . . 6. Juni
D. Aller . . . 21. März	D. Eider . . . 2. Mai	D. Spree . . . 9. Juni
D. Lahn . . . 25. März	D. Trave . . . 5. Mai	D. Werra . . . 10. Juni
D. Ems . . . 28. März	D. Fulda . . . 6. Mai	D. Aller . . . 13. Juni
D. Havel . . . 31. März	D. Saale . . . 9. Mai	D. Lahn . . . 17. Juni
D. Elbe . . . 1. April	D. Spree . . . 12. Mai	D. Ems . . . 20. Juni
D. Eider . . . 4. April	D. Werra . . . 13. Mai	D. Havel . . . 23. Juni
D. Trave . . . 7. April	D. Aller . . . 16. Mai	D. Elbe . . . 24. Juni
D. Fulda . . . 8. April	D. Lahn . . . 19. Mai	D. Eider . . . 27. Juni
D. Saale . . . 11. April	D. Kaiser Wilh. II. . . 20. Mai	D. Trave . . . 1. Juli

Evődény és takaró, - ingyen.

Blechné na jedno a zakryvadlo, - zadarmo.

Von **BREMEN** nach **BALTIMORE**:

D. Dresden . . . Donnerstag, 5. März	D. München . . . Donnerstag, 7. Mai
D. America . . . Donnerstag, 12. März	D. Stuttgart . . . Donnerstag, 14. Mai
D. Karlsruhe . . . Donnerstag, 19. März	D. Hermann . . . Donnerstag, 21. Mai
D. München . . . Donnerstag, 26. März	D. Dresden . . . Donnerstag, 28. Mai
D. Stuttgart . . . Donnerstag, 2. April	D. America . . . Donnerstag, 4. Juni
D. Hermann . . . Donnerstag, 9. April	D. Karlsruhe . . . Donnerstag, 11. Juni
D. Dresden . . . Donnerstag, 16. April	D. München . . . Donnerstag, 18. Juni
D. America . . . Donnerstag, 23. April	D. Stuttgart . . . Donnerstag, 25. Juni
D. Karlsruhe . . . Donnerstag, 30. April	D. Hermann . . . Donnerstag, 2. Juli

Naczynia do potraw, koce do przykrywania się, - bezpłatnie.

Wykaz rejsów statków
odpływających z Bremy do Nowego
Jorku i Baltimore w okresie od
4 marca do 2 lipca 1891 r.

Archiwum Państwowe w Warszawie,
sygn. 72_1981_0_0_316_0006

AMERICAN RAILROAD ORDER. No. **15808**

C. B. RICHARD & CO., Gen'l Passenger Agents, 61 Broadway, New York.

Please furnish *Józefa Guzowskiej* ☒ *Adult* ☐ *Child bet. 5 & 12 yrs.* ☐ *Child under 5 yrs.* *Wm. F. Kievel* *Agent,*

with *Emigrant Tickets from New York* *In* *Scranton* *State* *Pennsylvania* *Date* *April 24th 1891*

One full tickets. Rate, \$8.90

APW
10.11.1931

Polecenie wydania Józefie Guzowskiej
razem z biletami emigracyjnymi z Nowego
Jorku do Scranton jednego biletu w cenie
3,90 USD, 24 kwietnia 1891 r.

Archiwum Państwowe w Warszawie,
sygn. 72_1981_0_0_74_0007

Ulotka reklamowa biura podróży
W. Wolffa z Hamburga, organizującego
przewozy pasażerskie do USA, 1890

Archiwum Państwowe w Warszawie,
sygn. 72_1981_0_0_453_0003

W. WOLFF, Hamburg.

„Kochane rodzice o wodę nie
miejcie żadnego strachu. Ja wam
poślę karty okrętowe na nowe
i dobre okręty, które prędko idą,
tylko osiem albo 10 dni, albo tylko
sześć dni idą bez wody, a żadne
nieszczęście się nie tafia. Na nich
czasem buja, ale to nic na to. On
się nie przewróci nigdy, o to nie
ma stracha. On się buja na środku
morza dużego, to jest na oceanie,
ale bez żadnej szkody”.

Listy emigrantów z Brazylii i Stanów Zjednoczonych
1890-1891, oprac. zbior., Warszawa 1973, s. 54

KOBRE & HERSCHMANN,
Passage, Bank & Wechsel-Geschaef
40 Canal Street & 142 Division Street, New York.

AGENTUR DER
HAMBURG AMERIC. PACKET CO.,
UNION LINE,
BALTIC LINE, RED STAR LINE.

ROTTERDAM LINE,
CUNARD LINE, INMAN LINE,
WARREN LINE,
STATE LINE, ETC. ETC.

Haus in Hamburg, S. HERSCHMANN, Teilfeld 7 & 8

No. **7483** *Am. Sub. Schrey 12. 1891*

VOR ZUSAMMEN. Alter *Erwachsen* *Kind* *Stingling*

Stanisław Grabowski *Erwachsen* *Kind* *Stingling*

Inhaber dieses erhält für die neben
genannte Personen, von
Herrn S. HERSCHMANN, Hamburg,
teilnehmend 7 & 8
freie Reisekarte zum Zwischendeck
eines Dampfers von Hamburg nach
New York laut Verdict.

KOBRE & HERSCHMANN.
Per *W. Wolff*

Zu beachten die Bemerkungen auf der Rückseite.

Bilet wystawiony dla Stanisława
Grabowskiego na statek wypływający
z Hamburga do Nowego Jorku, 1891

Archiwum Państwowe w Warszawie,
sygn. 72_1624_0_0_27_0006

ARCHIVUM PAŃSTWOWE
10.11.1931

Dieser Schein ist unter folgenden Bedingungen ausgestellt:

- 1) Der Schein ist zwölf Monate vom Tage der Ausstellung gültig und kann nur von den in demselben genannten Personen benutzt werden. Er kann nicht verkauft und nicht an andere Personen übertragen werden. Soll der Schein vom reissenden Inhaber nicht benutzt werden, so ist er an den Käufer in America zurückzugeben.
- 2) Die Passagiere dürfen nicht unangemeldet nach Hamburg kommen. Mindestens vierzehn Tage vor der Abreise schriftlich und persönlich bei S. HERSCHMANN in Hamburg, unter Angabe seiner genauen Adresse, Name und Alter in Schein aufgeführt. Personen, auf welche der Schein erbeachtet ist, müssen durch längeren Aufenthalt in Hamburg größere Kosten entstehen.
- 3) Für Logis und Beköstigung bis zur Abreise von Hamburg, für Fracht und Transport des Gepäcks am Schiff, sowie für die nötigen Ess- und Trink- und Waschgelder haben die Passagiere vorher zu sorgen und zu zahlen.
- 4) In dem für diesen Schein bewilligten Überfahrtspreis ist eingeschlossen: volle Beköstigung während der Reise, sowie Matratze und Kissen, ferner ein Frühstück auf dem Dampfer, ein Gürtel und auf den amerikanischen Eisenbahnen – falls für die Weiterreise mit accordiert ist – 100 Pfund. Etwas Überfahrt ist nach Tarif zu zahlen.
- 5) Passagiere über zwölf Jahre zahlen den vollen Preis, unter zwölf Jahren die Hälfte. Stinglinge (d. h. Kinder unter einem Jahr, 8 Mark, sollte das Alter der Kinder nicht mit den in diesem Schein genannten Angaben übereinstimmen, so ist der etwa fehlende Betrag in Hamburg sofort nachzahlen. Wird die Nachzahlung verweigert, oder fehlen den Passagieren die dazu nötigen Mittel, so können die Passagiere in ihre Heimat zurückgeschickt und zu dem für die Rückbeförderung nötigen Kosten das in America bezahlte Fahngeld soweit nötig verwendet werden.

Dieser Schein wird dann als gültig betrachtet.

Billet ten jest pod następującymi warunkami wystawiony:

- 1) Ten bilet ważny jest 12 miesięcy od daty wystawienia i może tylko z użytkownym być przez osoby, na których imię wystawiony. Bilet ten nie może być sprzedany ani też zleżony innym osobom. W razie bilet ten przez właściciela prawego nie użytkownik biletu, w tym razie winno być obłożym kupiłem w Ameryce.
- 2) Pasażerowie nie powinni nie samodzielnego do Hamburga przybyć przynajmniej 14 dni przed przedsięwzięciem rejsu, do wyjazdu powinien właściciel tego biletu przynajmniej (francuz) poinformować się u S. HERSCHMANN w Hamburgu i podać im swoje prawdziwe nazwisko, imię i wiek, wyświadczyć tego adresu również imię wiek wyświadczyć podanych w tym bilecie osób, w którym dniu i o której godzinie mają przybyć do Hamburga, aby móc sobie samego winować jeśli przez dłuższe zatrzymanie się w Hamburgu i z tego powodu większe koszty ponieść.
- 3) Za mieszkanie, stół do wyjazdu z Hamburga, za fracht i przewóz bagażu do okrętu, jakoteż za noclegi dla jednego, pięciu i więcej.
- 4) W czasie podróży należy się trzymać i płacić. Jeżeli pasażer naprzód przelać, ma być, to powinien tylko być odpowiednim do S. HERSCHMANN w Hamburgu.
- 5) W czasie podróży należy się trzymać i płacić. Jeżeli pasażer naprzód przelać, ma być, to powinien tylko być odpowiednim do S. HERSCHMANN w Hamburgu.

10.11.1931