

Poznańskie Zeszyty Humanistyczne

XIII

Pod redakcją naukową
Adama Czabańskiego



Poznań 2009

Recenzenci naukowi:
Prof. dr hab. Michał Musielak
(Katedra Nauk Społecznych UM w Poznaniu)
Prof. dr hab. Tadeusz Kotłowski
(Instytut Historii UAM)
Dr hab. Henryk Lisiak
(Katedra Nauk Społecznych UM w Poznaniu)
ks. dr hab. Jacek Kiciński CFM
(Katedra Teologii Duchowości, Papieski Wydział Teologiczny we Wrocławiu)

Copyright © Wydawnictwo „Rys”, Autorzy, Poznań 2009

Poznańskie Zeszyty Humanistyczne, Tom 13, Poznań 2009

ISSN 1732-1174

Wydanie:

Wydawnictwo „Rys”



ul. Różana 9/10, 61-577 Poznań
tel./fax +61 833 16 03
kom. 0600 44 55 80
e-mail: rysstudio@o2.pl
www.wydawnictworys.com

Jarosław Durka
(Myszków)

Kariera i upadek Piotra Antoniego Steinkellera (1799-1854)

Minęło zaledwie 10 lat od otwarcia pierwszej na świecie linii kolejowej, 15-kilometrowego odcinka łączącego Darlington ze Stockton w Anglii, a na ziemiach polskich pod zaborem rosyjskim w 1835 r. zainicjowano budowę kolei warszawsko-wiedeńskiej. Przygotowania i prace nad realizacją pomysłu zajęły 13 lat, a współtwórcą budowy nowej drogi żelaznej na ziemiach polskich był Piotr Antoni Steinkeller, właściciel dóbr żareckich, kupiec i przemysłowiec. Pochodził ze szlacheckiej rodziny katolickich Niemców, którzy wyjechali z targanego konfliktami religijnymi kraju, by w połowie XVIII w. znaleźć się w Krakowie. Zajmowali się handlem, a ojciec urodzonego 15 lutego 1799 r. Piotra Antoniego, także Piotr był jeszcze:

zabitym Niemcem i zarówno jak żona Józefa z Frejów nie myślał i nie pisał po polsku, chociaż za czasów Księstwa Warszawskiego gorliwie sprawował urząd sędziego przy Trybunale Handlowym¹.

Po śmierci ojca w 1813 r. Piotr Antoni wyjechał do Wiednia na studia handlowe. Ukończył je i prawdopodobnie w 1818 r. przejął rodzinną firmę kupiecką. Zaraz też postanowił o przeniesieniu swojej działalności do zaboru rosyjskiego, gdzie upatrywał większych szans na rozwój. Systematycznie pomnażał majątek odziedziczonej firmy. W 1823 r. wszedł w spółkę z bankierem Samuelem Fränklem i Konstantym Wolickim, dzierżawcą huty cynkowej i kopalni węgla w Niemczech (dziś dzielnica Sosnowca – Ostrowy). Choć Wolicki szybko wycofał większość swoich udziałów w przedsięwzięciu, to jednak współpraca ze Steinkellerem zaowocowała w 1825 r., kiedy to podpisano z rządem dziesięcioletnią umowę (później jeszcze ją przedłużano) na dzierżawę transportu soli. Spółka, w której nasz bohater przejął większość udziałów, była monopolistą i przynosiła wielkie zyski. Wolicki, nadal współpracujący ze Steinkellerem, zajął się z kolei organizacją transportu rzeczno-żeglownego na Wiśle, wybudował 51 łodzi żaglowych, a w 1828 r. razem sprowadzili z Anglii do kraju pierwszy parostatek². Jednak

¹ J. Wawel-Louis, *Kupcy krakowscy w epoce przejściowej (1773-1846)*, Kraków 1883, s. 40.

² R. Kołodziejczyk, *Piotr Steinkeller – kupiec i przemysłowiec, 1799–1854*, Warszawa 1963, s. 143-160.

Zbyt duże zanurzenie statku i słaby silnik czyniły go nieprzydatnym na rzekach Królestwa. Mimo że nie spełnił zadania, które było wymienione w umowie Wolickiego i Steinkellera z rządem, to jednak suma nań wydatkowana nie poszła całkiem na marne. Rozniecił w społeczeństwie zainteresowanie paropływami³.

Piotr Steinkeller – wspominała Maria z Mohrów Kietlińska – był intelektualnie i fizycznie człowiekiem nad zwykłą miarę; wzrostu bardzo wysokiego, chudej postaci, twarz miał o rysach ostrych, orlim nosie i oczach bystrych. Odznaczał się wykwintnością stroju, nosił półfrak, białą kamizelkę i takąż ciekawą, batystową chustkę wiązaną na szyi. Światowiec w całym słowa tego znaczeniu, postacią przypominał trochę Anglika, lecz temu porównaniu przeczyła jego nadzwyczajna żywość w mowie i ruchach zwłaszcza, gdy nowy jakiś pomysł powstał w jego zawsze pracującym umyśle chciał i usiłował gorączkowo prawie przekonać słuchacza. Zapalał się do swoich projektów, które zawsze miały na celu dobro ogólne, podniesienie handlu, przemysłu i rolnictwa, ułatwienie komunikacji, wyzyskiwanie skarbów naszej ziemi, ukrytych lub zaniedbanych. Z podróży częstych do Anglii, Francji i Niemiec jak pszczoła do ula znosił różne innowacje, dające się zastosować w Polsce [...] Ruchliwość i pracowitość tego człowieka była zdumiewająca, na wszystko starczyło mu czasu. Umiał dobierać ludzi do pomocy i umiał też tchnąć w nich ducha, który ich ożywiał. Pełen zapału i życzliwości był człowiekiem łagodnym i wyrozumiałym. Nie zrażał się przeciwnościami i niepowodzeniami i pokonywał je z wytrwałością.⁴

W 1824 r. Steinkeller ożenił się z Anielą Anthonin, córką zamożnego warszawskiego kupca. Trzy lata później kupił w Warszawie od Aleksandry Potockiej budynek przy ul. Trębackiej, gdzie otworzył dom handlowy. Jego przedsiębiorstwo pośredniczyło w sprowadzaniu dużych ilości towarów, udzielało kredytów i szybko znalazło się wśród najlepszych w swojej branży. W domu Steinkellera mieściła się też siedziba Kompanii Solnej. Na krótko przed wybuchem powstania listopadowego nasz przedsiębiorca wykupił od Wolickiego zakład budowy barek rzecznych. Zresztą prawie cały tabor rzeczny uległ zniszczeniu w trakcie działań wojennych. Steinkeller, który w czasie powstania przebywał z rodziną w Wiedniu i powrócił do kraju dopiero po jego zakończeniu, zaraz przystąpił do odbudowy flotylli. W tym czasie pojawił się pomysł budowy drogi żelaznej z Warszawy do Wiednia oraz powstało przedsiębiorstwo karek kurierskich, tzw. „steinkelerek”, jeżdżących na trasie Warszawa-Kraków⁵. Steinkeller przejął też

³ J. W. Gan, *Z dziejów żeglugi śródlądowej w Polsce*, Warszawa 1978, http://www.zegluga.wroclaw.pl/articles.php?article_id=180&rowstart=6.

⁴ M. z Mohrów Kietlińska, *Wspomnienia*, Kraków 1986, s. 51-54.

⁵ R. Kołodziejczyk, op. cit., s. 136-138; A. Jezierski, C. Leszczyńska, *Historia gospodarcza Polski*, Warszawa 1999, s. 134.

potężny młyn parowy na Solcu w Warszawie, który stał się wielkim przedsiębiorstwem wielobranżowym⁶.

Tę kreatywność Steinkellera podkreśla się szczególnie, mając na względzie stosunki gospodarcze Cesarstwa Rosyjskiego z Królestwem Kongresowym po powstaniu listopadowym. Wtedy to ukaz carski z dnia 24 listopada 1831 roku wprowadził, obowiązujące od 3 stycznia 1832 roku. Miało to być „karą” za powstanie i doprowadzić do upadku przemysł Królestwa. W tej sytuacji, jak odnotował jeden z historyków:

ten okres tragiczny wypełnia jednak płodna w skutki, acz wielce trudna czynność ekonomiczna, mająca źródło w dwóch szczęśliwych natchnieniach: w programowej pracy Banku Polskiego i w śmiałych, obejmujących szerokie kręgi, przedsięwzięciach Steinkellera. [...] Był [...] odosobnionym pionierem życia ekonomicznego w epoce niewdzięcznej, jałowej⁷.

Przez cały czas Piotr Antoni Steinkeller nosił się też z zamiarem kupna majątku ziemskiego. Jego zainteresowanie wzbudziły dobra żareckie, tzw. dominium Żarki, leżące niedaleko Częstochowy, należące jeszcze do rodziny Męcińskich, ale pogrążone w długach na skutek feralnych posunięć finansowych hrabiego Jana Męcińskiego. Hrabia, choć był wielkim polskim patriotą, angażującym się w tworzenie armii Księstwa Warszawskiego, pełniącym obowiązki setnika Gwardii Narodowej w powstaniu listopadowym, to jednak strasznie obciążył hipotekę Żarek, którym groziła licytacja. Już w 1811 r. jednym z wierzycieli był ojciec Piotra Antoniego Steinkellera. Ten zaś wykupił sporą część długów hrabiego i próbował sfinalizować licytację obciążonych hipotecznie dóbr żareckich. Jednak w 1828 r. w wyniku procesu sądowego nastąpiła ugoda i Piotr Antoni Steinkeller został jedynie administratorem majątku⁸. Tzw. dominium obejmowało miasto Żarki z wsiami: Jaroszów, Zawada, Leśniów, Przewodziszowice, Jaworznik, Cisówka, Myszków, Nowa Wieś i Warcianna⁹. Cztery lata później, kiedy inny wierzyciel hrabiego, Towarzystwo Kredytowe Ziemskie wystawiło dobra na licytację, Steinkeller podstawiał swoją teściową Aleksandrę z Charlemontów Anthonin, która kupiła majątek i uczyniła go w nim pełnomocnikiem. W styczniu 1834 r. zmarła Aniela z Anthoninów, żona Steinkellera. Rok później była już teściowa ostatecznie odsprzedała mu dobra żareckie, a półtora roku później nasz bohater ożenił się powtórnie, tym razem z córką Edwarda Lemańskiego, właściciela ma-

⁶ S. A. Kempner, *Rozwój gospodarczy Polski. Od rozbiorów do niepodległości*, Warszawa 1924, s. 74.

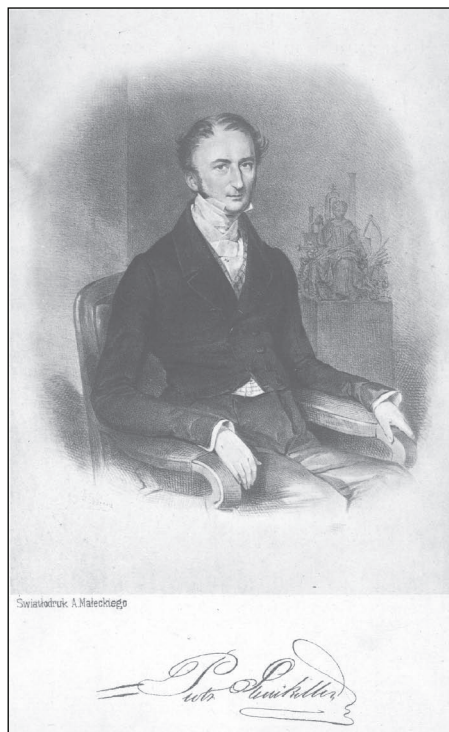
⁷ *Ibidem*, s. 72.

⁸ H. Radziszewski, Kindelski J., *Piotr Steinkeller – dwie monografie*, Warszawa 1905, s. 160-161.

⁹ R. Kołodziejczyk, *op. cit.*, s. 65.

jątku Kłobuck, Marią¹⁰. Nabycie dóbr było związane z chęcią ich uprzemysłowienia i podniesienia w nich gospodarki rolnej. Ponieważ rząd carski planował rozbudowę tzw. zachodniego okręgu górniczo-hutniczego, Steinkeller upatrywał w tym swojej szansy. Mimo że mieszkał w Warszawie i często podróżował po Europie, szukając inspiracji do swoich poczynań, to jednak dosyć często przybywał do Żarek, osobiście dopilnowując inwestycji. Dzięki niemu Żarki stały się miejscem, gdzie w praktyce stosowano wszelkie nowinki techniczne. Prace rozpoczęto od osuszania podmokłych terenów przy pomocy drenów z glinianych rur. Zaczęto stosować nawozy sztuczne (wytłoki oleiste, mączka kostna i gipsowa). Zbudowano nowe stajnie i chlewy. Sprowadzono szwajcarską rasę bydła. Steinkeller kupił w Anglii najnowocześniejsze narzędzia i maszyny rolnicze. Pojawiły się belgijskie pługi, żelazne brony i siewniki¹¹.

Inna strona działalności Steinkellera w Żarkach dotyczyła przemysłu ciężkiego. Już w latach 1833-1835 zbudowano w Żarkach zakłady budowy maszyn i narzędzi. Powstające w nich pod okiem francuskiego mechanika Filipa Girarda, a później angielskiego Samuela Redgate'a, maszyny parowe, koła wodne, pompy miały być sprzedawane w finansowanych także przez Bank Polski zakładach hutniczych w Niwce, górniczo-hutniczych w Blachowni i Pankach, oraz w Hucie Bankowej w Dąbrowie Górniczej. W Żarkach wytwarzano też maszyny rolnicze, tj. młockarnie, siewkarnie, młyny kartoflane. Produkcja odbywała się w dwupiętrowym budynku mieszczącym halę fabryczną, warsztaty ślusarskie, stolarnie i tokarnie. Inny budynek mieścił kuźnię z 16 paleniskami, gisernię z piecami kopułowymi, maszynę parową o mocy 8 KM. Zakłady współpracowały z wielkimi piecami w Ciszówce i Masłońskim, z kuźnicą w Czarnej Strudze, z zakładami w Mijaczowie, Okradzionowie, Skąpem i Parszowie. Steinkeller zbudował też



Piotr Antoni Steinkeller
(Źródło: H. Radziszewski, Kindelski J., Piotr Steinkeller – dwie monografie, Warszawa 1905)

¹⁰ *Ibidem*, s. 181.

¹¹ H. Radziszewski, Kindelski J., *op. cit.*, s. 163; M. z Mohrów Kietlińska, *op. cit.*, s. 53.

mieszkania dla personelu technicznego i kierownictwa. W 1837r. zatrudniano 200 osób¹². Najprawdopodobniej jednak Steinkeller źle dobrał sobie ludzi do obsługi technicznej, gdyż fabryka w Żarkach zaczęła przegrywać konkurencję z innymi. Powodem były liczne skargi na wadliwe odlewy i usterki techniczne produkowanych maszyn parowych. Steinkeller tłumaczył to trudnością z uzyskaniem dobrego jakościowo żelaza. Następowaly częste przypadki niedotrzymania terminów. Najpoważniejszym rywalem żareckiej fabryki były rządowe zakłady na Solcu w Warszawie, które w 1839r. znalazły się pod zwierzchnictwem Banku Polskiego, a dwa lata później administrację w nich objął Wilhelm Rau, dawny wspólnik słynnego przemysłowca belgijskiego Johna Cockerille¹³. Zakłady te coraz częściej wygrywały konkurencję i przejmowały zamówienia rządowe na dostawę maszyn. W 1842r. władze carskie aresztowały kierowników Banku Polskiego Józefa Lubowidzkiego i Henryka Łubieńskiego, co spowodowało niekorzystną dla Steinkellera zmianę polityki kredytowej¹⁴. Powoli zamykał się rynek dotychczasowych odbiorców fabryki w Żarkach. Przed rządowymi hutami pojawił się problem braku węgla koksującego, przestały się więc rozwijać.

Po 1835r. Steinkeller podjął też próbę zmonopolizowania ogólnoeuropejskiego handlu cynkiem. Skupował produkcję i podbijał ceny. Czynił wysiłki osuszenia kopalń galmanu w Olkusz. Interes cynkowy przerósł jednak jego możliwości i zakończył się klęską, w wyniku której utracił sporą część aktywów i uzależnił się od kredytów bankowych.

Steinkeller, podejmujący działania na wielu frontach gospodarczych, silnie zaangażował się w sprawę budowy kolei warszawsko-wiedeńskiej. Był gorącym zwolennikiem budowy linii kolejowej łączącej Warszawę z powstającą siecią dróg żelaznych Europy. Współpracował w tym celu z hrabią Henrykiem Łubieńskim – wiceprezesem Banku Polskiego w Warszawie i dyrektorem Domu Handlowego „Bracia Łubieńscy i S-ka”. Co do jednej rzeczy nie mogli jednak dojść do porozumienia, a mianowicie czy na powstającej trasie siłą pociągową będą konie, czy parowóz. Steinkeller jako bardziej doświadczony i wiele podróżujący po Europie, za przyszłościowe uznawał tylko to drugie rozwiązanie, choć względy ekonomiczne przemawiały początkowo za zastosowaniem trakcji konnej. W początkowej fazie spór miał jednak znaczenie drugorzędne, gdyż do realizacji obu planów trzeba było wytyczyć trasę i wykonać projekty¹⁵. Trzeba też zaznaczyć, że wynalazek miał wielu przeciwników, którzy mówili o możliwości wybuchu pożaru, straszaniu krów i kryzysie gospodarczym, jaki miał wyniknąć z nadmiaru

¹² R. Kołodziejczyk, *op. cit.*, s. 79-82; M. Radwan, *Rudy, kuźnice i huty żelaza w Polsce*, Warszawa 1963, s. 173.

¹³ R. Kołodziejczyk, *op. cit.*, s. 89-92.

¹⁴ *Ibidem*, s. 93-94; zob. też: S. Kowalska, J. Jedlicki, A. Jezierski, *Ekonomika Górnictwa i Hutnictwa w Królestwie Polskim 1931-1864*, Warszawa 1958.

¹⁵ R. Kołodziejczyk, *op. cit.*, s. 123; W. Sternem, *Narodziny kolei*, Warszawa 1964, s. 58-62.

siana, kiedy konie zostaną zastąpione przez parowozy, to jednak lokomotywa bardzo szybko znalazła zastosowanie na szeroką skalę światową. Władcy europejscy widzieli w nich oryginalny sposób na przejazd do swoich letnich siedzib. W ten sposób myślał król Ludwik I Bawarski budując 6-kilometrowy odcinek z Norymbergi do Fuerth w 1835 r. Wielką uroczystość otwarcia pierwszej na kontynencie linii kolejowej wieńczył angielski mechanik we fraku, cylindrze i białych rękawiczkach, uruchamiający parowóz o nazwie „Adler” (Orzeł). W ślad za nim poszli: król pruski Fryderyk Wilhelm (trasa Berlin-Poczdam), cesarz austriacki Ferdynand (trasa Wiedeń-Bruenn) i car Mikołaj I (trasa Petersburg-Carskie Sioło). Systematycznie jednak przekonywano się do zalet nowego środka lokomocji. Prawa ekonomii były nieubłagane – kolej przynosiła zyski. Choć pociągi rozwijały wtedy prędkość maksymalnie 40 km/h i nie przekraczały ciężaru 25 ton (ładowność wagonu towarowego – 4 tony, osobowego – 18 do 30 osób), to cieszyły się sporym powodzeniem, koszty transportu były dużo niższe, niż tradycyjnym – konnym.

Wstępny plan kolei warszawsko-wiedeńskiej istniał już w 1835 r., lecz konkretne projekty wykonali dopiero na zlecenie Banku Polskiego inżynierowie Stanisław Wysocki i Teodor Urbański. Spory kłopot stanowiła sprawa sfinansowania przedsięwzięcia. Dopiero w 1838 r. uzyskano poparcie banku londyńskiego „Hermat et Comp.”, pozwoliło to na podjęcie starań u władz rosyjskich na utworzenie towarzystwa akcyjnego z kapitałem 21 milionów złotych polskich i zapewnioną 4-procentową dywidendą od tej sumy¹⁶. Steinkeller uzyskał w końcu zgodę namiestnika Iwana Paskiewicza i sfinalizował projekt powstania Towarzystwa Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. W styczniu 1839 r. było wiadomo, że linia będzie przebiegała z Warszawy, przez Grodzisk, Skierniewice, Tomaszów, Piotrków, Radomsko, Częstochowę i Dąbrowę do Niwki na granicy austriackiej. Trasa ta jednak uległa dość szybko modyfikacji i kończyła się w miejscowości Granica (dziś Maczki), aby tam połączyć się z siecią austriackich dróg kolejowych, kończących się w Szczakowej. Na projektantów z różnych stron próbowano wywrzeć presję co do przebiegu trasy. Piotr Steinkeller nalegał, aby kolej przeprowadzić przez Żarki. Iwan Paskiewicz żądał trasy przez Skierniewice i Łowicz. Projektanci musieli więc iść na kompromis, mając na uwadze wszystkie te życzenia, ale jednocześnie pilnując, by koszt realizacji zamierzenia zbytnio nie wzrósł. W rezultacie Łowicz połączono ze Skierniewicami 20-kilometrową bocznica, a w południowej części trasy kolej przechodziła 6 km na zachód od steinkellerowskich Żarek, co miało w przyszłości wywrzeć niekorzystny wpływ na rozwój miasta. Nawet jeśli Steinkeller planowałby budowę bocznic kolejowej, to narastające kłopoty finansowe i bliskie bankructwo skutecznie mu to uniemożliwiło¹⁷.

¹⁶ R. Kołodziejczyk, *op. cit.*, s. 124-125.

¹⁷ Na temat kolei warszawsko-wiedeńskiej m.in. J. Ginsbert, *Drogi żelazne Rzplitej*, Warszawa [b.r.w.]; M. Pisarski, *Koleje polskie 1842-1972*, Warszawa 1974.



Godło dóbr żareckich
(Źródło: H. Radziszewski, Kindelski J., Piotr Steinkeller – dwie monografie, Warszawa 1905)

Dla Towarzystwa Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej sprawa finansowania inwestycji była kluczowa. Właśnie ze względu na koszty, początkowo budowano jednotorową linię z trakcją konną. Lecz Steinkeller nie ustawał w wysiłkach, aby zapewnić trakcję parową. Chociaż sam posiadał przedsiębiorstwo karek kuryerskich, obsługujące trasę Warszawa-Kraków od 1838 r., to zdawał sobie sprawę z postępu i nieuchronnych zmian. W 1840 r. zawarł nawet umowę z belgijskim przedsiębiorcą Johnem Cockerille na dostawę pięciu lokomotyw, przeforsował też projekt budowy dwóch torów kolejowych¹⁸. Koszty wzrastały, a tymczasem jeden z głównych udziałowców, austriacki „Steiner et Campanie” w Wiedniu zbankrutował

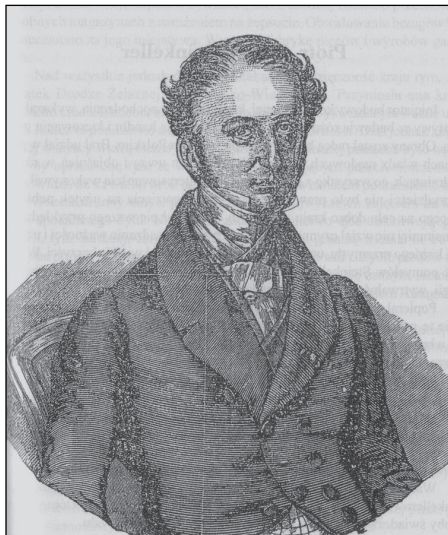
(udział polskiej burżuazji w przedsięwzięciu był niewielki). Towarzystwo Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, poważnie już zadłużone, nie otrzymało pomocy rządu carskiego i skazane było na bankructwo, co stało się faktem w maju 1842 r. Inwestycja na kontynuację robót musiała poczekać dwa lata, aby pod patronatem rządu rosyjskiego być zakończoną. Akcje Towarzystwa wykupił od Banku Polskiego Bank Pożyczkowy Cesarstwa Rosyjskiego, a kierowanie robotami powierzono komisji z generałem Iwanem Dehmem na czele. 15 czerwca 1845 r. uroczyste oddano do użytku pierwszy odcinek z Warszawy do Grodziska. Później systematycznie, aż do 1848 r. otwierano następne¹⁹.

Mimo niepowodzenia Towarzystwa Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej Steinkeller nadal dysponował potężnym majątkiem, jednak większość swoich działań na polu gospodarczym finansował zaciąganyimi kredytami. Dużych pożyczek udzielał mu Bank Polski. Inwestycje miały przynosić zyski. Już w 1829 r. jako administrator majątku próbował otworzyć w Żarkach przędzalnię bawełny na 25 tys. wrzecion, największą w kraju, lecz projekt przeleżał kilka lat a po upadku powstania Steinkeller nie uzyskał już zgody rządu rosyjskiego. W 1835 r. założył spółkę z chemikiem Robertem Philippem w celu otwarcia zakładu gorzelniczego w Jaworzniku. Zaraz też rozpoczęto jego budowę. Podobnie zresztą

¹⁸ R. Kołodziejczyk, *op. cit.*, s. 129.

¹⁹ *Ibidem*, s. 131-133; W. Sterner, *Od Via Appia do autostrady*, Warszawa 1974, s. 196-199.

jak budowę cukrowni w Żarkach pod okiem francuskiego specjalisty Józefa Badoux. W 1837 r. istniały już: fabryka likieru, gorzelnia, browar, destylarnia, młyn amerykański, cukrownia i piekarnia. W 1842 r. Steinkeller w zamian za świadczenie przez mieszkańców opłaty targowej i jarmarcznej zobowiązał się do wybrukowania ulic w Żarkach. Cztery lata później ufundował przebudowę kościoła katolickiego według planów Henryka Marconiego²⁰. W mieście zainstalowano gazowe oświetlenie. Żarki były wówczas nowoczesne i znalazło to swój wyraz w zamianie części świadczeń ludności wiejskiej z pańszczyzny na czynsze. Produkcja rolna Żarek nigdy jednak nie była na dużą skalę samowystarczalna. Głównym problemem



Piotr Antoni Steinkeller
(Źródło: U. J. Górski, *Zabytki oraz ciekawostki Myszkowa i okolicy*, Myszków 1998)

była potrzeba ciągłych inwestycji i trudności transportowe przemysłu przetwórczego, które powodowały niską konkurencyjność na szerszym rynku krajowym.

Dla przedsiębiorstw Steinkellera rozpoczął się okres wegetacji, narastały zaległości podatkowe, a przedsiębiorstwa rolne musiały się zmagać z klęskami żywiołowymi i nieurodzajem. Licytacje i obejmowanie przez Towarzystwo Kredytowe Ziemskie administracji nad Żarkami stały się ciągłymi problemami Steinkellera, który w 1850 r. bezpłatnie wydzierżawił na 20 lat niemieckiemu przemysłowcowi Hermanowi Diedrichowi Lindheimowi większość zabudowań fabrycznych na zakłady włókiennicze. Nie chcąc dopuścić do dewastacji zobowiązał się nawet wystawić maszynę parową o sile 60 KM, dodatkowy budynek dla pracowników przędzalni i omnibus do ich przewozu. Latem 1851 r. deszcze, grad i trąba powietrzna zniszczyły zbiory i uszkodziły budynki. Oznaczało to koniec szans na poprawę sytuacji. 20 VI 1853 r. rząd przejął cały majątek Steinkellera na terenie Królestwa tytułem zabezpieczenia długów. Oznaczało to bankructwo potężnego niegdyś przemysłowca, który 11 II 1854 r. zmarł w Krakowie na atak serca. W 1857 r. dobra Żarki kupiła spółka Karola Ordęgi, Stanisława Lessera i Karola Osterlofffa. Działająca jeszcze żarecka przędzalnia po śmierci Lindheima przeszła na własność Towarzystwa Akcyjnego Karola Scheiblera w Łodzi²¹.

²⁰ J. Wiśniewski, *Diecezja częstochowska*, Marjówka Opocz. 1936, s. 491.

²¹ *Ibidem*, s. 490; R. Kołodziejczyk, *op. cit.*, s. 99; M. Antoniewicz, *Przeszość Żarek. Powstanie i rozwój miasta na przestrzeni sześciu wieków*, Częstochowa 1982, 70-72; M. z Mohrów

Piotr Antoni Steinkeller dał się poznać jako człowiek świątły, otwarty na wszelkie nowinki techniczne i wynalazki. St. A. Kempner pisał:

przełamywał zapory unoszony romantyzmem gospodarczym [...] uległ w zapasach po długich wysiłkach. [...] Piotr Steinkeller, na przekór epoce jednostkowych, nieśmiałych zabiegów, chciał z wielkim entuzjazmem i wielkim uporem tworzyć przedsięwzięcia na wysoką skalę publicznej inicjatywy własnymi [...] zabiegami. [...] Runęła firma Steinkellera w czasie, gdy Królestwo, wobec uchylecia kordonu celnego, znowu przebudowywać się zaczęło, albowiem pozyskało pomyślne widoki nawiązania stosunków handlowych z Rosją²².

Był pionierem polskiego przemysłu, rolnictwa i transportu. „*Jego wielkie konstrukcje przemysłowe nie poszły w niepamięć. Były fundamentami, na których wznosił się nowy rozwój*”²³. Zapisał się wielkimi literami w historii Żarek, gdzie na jego cześć nazwano jedną z ulic a w kościele parafialnym ma swoją tablicę pamiątkową²⁴. Wielokrotnie doceniono jego zasługi w dążeniu do rozwoju przemysłu, rolnictwa i komunikacji na ziemiach polskich. Zawsze podkreślano pasję z jaką realizował swoje zamierzenia²⁵.

Abstract

The article describes the career and decline of Piotr Antoni Steinkeller. He was a pioneer of polish industry, agriculture and transport.

Kietlińska, op. cit, s. 55; A. Kuśmierczyk, *Bankructwo Steinkellera*, „Korzenie – Kwartalnik Kongregacji Genealogicznej”, nr 53, <http://www.korzenie.info/index.php?id=steinkeller>.

²² S. A. Kempner, op. cit., s. 72-77. Na temat stopniowego uchylania kordonu zob.: Archiwum Państwowe w Kielcach, *Rząd Guberni Radomskiej*, syg. 7383, b.p., *Komisja Rządowa Przychodów i Skarbu do Rządów Gubernialnych Lubelskiego, Podlaskiego i Augustowskiego z 18/30 listopada 1837 r.*

²³ S. A. Kempner, op. cit., s. 77.

²⁴ O istniejącej tablicy pisze już: J. Wiśniewski, op. cit., s. 493.

²⁵ T. Kostro, L. Brofelt, *Pechowy marzyciel*, <http://www.kb.art.pl/publicystyka/pechowy.html>.; A. Jezierski, C. Leszczyńska, op. cit., s. 119; C. Gmyz, *Bohaterscy kapitaliści*, „Wprost”, nr 1 z 2006 r., <http://www.wprost.pl/ar/85661/Bohaterscy-kapitalisci/?O=85661&pg=3>.