

POJAZDY KONNE

Pojazdy konne

Na rozwój sieci średniowiecznych szlaków komunikacyjnych oraz na organizację transportu oprócz uwarunkowań geograficzno-topograficznych, główny wpływ wywarły dwa czynniki: kształtujące się monarchie feudalne oraz późniejsza intensyfikacja życia miejskiego. Jednakże trzeba tutaj zaznaczyć, że we wczesnym średniowieczu potrzeby transportowe były niewielkie ze względu na brak istotnych celów masowych podróży (przewozów). W ekonomii dominialnej tamtego czasu, we włościach książęcych, klasztornych i kościelnych, przevalały formy agrarnej gospodarki naturalnej, a wraz z nimi spożywanie dóbr na miejscu, w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca produkcji. O transporcie zbiorowym miejskim w Polsce tak naprawdę można mówić dopiero od XIX wieku. Chociaż w niektórych państwach zapoczątkowany został już w XVI – XVII w., np. w Anglii czy Francji. Wiązało się to z lepszym stanem dróg, z rozwojem stanu mieszczańskiego, chociaż nadal podróżowanie łączyło się głównie z warstwą szlachecką i magnaterią, a większość środków transportu stanowiła własność prywatną.

Pierwsze pojazdy napędzane były siłami zwierząt. Najpowszechniejszym środkiem transportu był koń zaprzęgnięty do powozu drewnianego otwartego lub zamkniętego, który służył do przewożenia ludzi i towarów. We wczesnym średniowieczu na porządku dziennym było świadczenie usług przewozowych wynikających z prawa książęcego obowiązującego w średniowiecznych monarchiach patrymonialnych np. u pierwszych Piastów. Polegaly one na obowiązku dostarczania na potrzeby władcy lub jego ludzi wołów z zaprzęgami. Wraz z rozwojem miast coraz lepiej rozwijał się handel, kwity jarmarki i targi, podróże handlowe oraz w celach religijnych (pielgrzymki) i poznawczo-edukacyjnych, stąd też środki transportu stawały się coraz bardziej potrzebne. Historię pojazdów konnych w Polsce zapoczątkowali najprawdopodobniej posłowie papiescy i dostoynicy kościelni w okresie średniowiecza. Sporą popularnością cieszyła się kolebka, damski pojazd konny, którego podstawowym elementem było zawieszone na rzemiennych pasach pudło, w którym zasiadali podróżni. Pudła często ozdabiano drogimi kamieniami albo kobiercami o takim pojeździe marzyła każda renesansowa dama dworu oraz najwyżsi możnowładcy. Innym powozem podróżnym była bryka, kryta płótnem, popularna w Polsce głównie na kresach wschodnich w okresie od XVI do XIX w. Odmianą bryki w Polsce XVIII-wiecznej był lekki pojazd konny – bryczka – wyposażona w dwa lub cztery koła, z reguły otwarta, chociaż zdarzały się takie, które miały jedną lub dwie składane budy. Oprócz tego posiadały także tzw. „kozioł” przeznaczony dla stangreta. W Polsce bryczka wykorzystywana była głównie na wsi w celach gospodarczych i komunikacyjnych, w zachodniej Europie była pojazdem podróżnym. Pojazdem również służącym do podróżowania był kocz (nazwa pochodzi od węgierskiego miasta Kocs, chociaż produkowany był także w Polsce). Był to pierwszy pojazd resorowany, czterokołowy, dwuosiowy, znany od XVI w., po kolejnych przemianach popularny aż do XIX w.



Dorożki na Długim Rynku w Gdańsku – 1895 r. / Droshkies at Dlugi Rynek in Gdańsk – 1895 (@Photofactory®)

Horse-drawn vehicles

Apart from geographic and topographic conditions, two main factors affected the development of Medieval transport route network and the organisation of transport, namely: emerging feudal monarchies and subsequent intensification of life in cities. Still, it must be noted that transport demand in the Early Middle Ages was moderate due to the lack of actual requirement of mass travelling (transport). In the dominium economy of that time, in princely, monastic and church demesne, agrarian forms of natural economy were prevailing, which entailed the consumption of local goods, in a direct vicinity of the place of manufacture.

Indeed, it is as late as in the 19th century that we can talk about the emergence of urban public transport in Poland. However, it already started in the 16th-17th century in some countries, for example England or France. It was connected with an improved condition of roads, and the development of the bourgeoisie, yet travelling was still mainly related to the noble class and aristocracy, while most of the means of transport were private property.

The first vehicles were animal-powered. A horse and an open or closed wooden carriage employed to transport people and goods was the most commonly used means of transport. It was the order of the day in the Early Middle Ages to provide transport services resulting from the princely law that was effective in the medieval patriarchal monarchies, as was the case with the member of the first Piast dynasty. It stipulated the obligation to provide the ruler and his people with team carriages. As the development of cities progressed, and trade was rapidly growing, fairs

were thriving, as well as trade, religious (pilgrimages), cognitive – educational travelling. Hence, the demand for the means of transport was growing. Most probably the history of horse-drawn vehicles in Poland was initiated by the Papal envoys and Church dignitaries during the Middle Ages. A ladies' horse-drawn vehicle called "kolebka" (rocker coach) was quite popular. Its basic design included a body for the passengers to sit in, hung on several leather straps. The body was often decorated with expensive stones or an ornamental cloth – it was a dream of every Renaissance lady-in-waiting and of the highest aristocrats. A cart is another example of a travellers' vehicle. It was a linen-covered vehicle, most popular in the Polish eastern lands between the 16th and 19th century. Its 18th century variation was a light two- or four-wheeled, horse-drawn vehicle, usually open, but occasionally with one or two fold-up hoods. In addition, it had a box for a coachman. In Poland a cart was mainly used in rural areas to fulfil farming and transport functions. In Western Europe it was a vehicle used for travelling. Another vehicle used in travelling was a carriage called "kocz" (the name was derived from a Hungarian city of Kocs, even though it was also produced in Poland). It was the first vehicle with steel spring suspension, four-wheeled, with two axles, known as of the 16th century, after subsequent modifications, popular until the 19th century.



Dorożka na al. Krasickiego w Krakowie / A droshky in Al. Krasickiego in Kraków (fot. AF „Światowid”, ok. 1935 r. arch. Muzeum Historyczne Miasta Krakowa)



Postój dorożek u wylotu ul. Sławkowskiej w Krakowie / A droshky rank at the outlet from Sławkowska Street in Kraków (fot. AF „Światowid”, lata 30. XX w. arch. Muzeum Historyczne Miasta Krakowa)



Dorożkarz / A droshky driver (fot. AF „Światowid” – 1933 r. arch. Muzeum Historyczne Miasta Krakowa)



Krzepiąca drzemka / Invigorating nap (fot. AF „Światowid” – 1933 r. arch. Muzeum Historyczne Miasta Krakowa)

HORSE-DRAWN VEHICLES



Dorożki na Wełnianym Rynku w Bydgoszczy – ok. 1892 r., po prawej dorożki przed dworcem kolejowym – ok. 1878 r. / Droszkies at Wełniany Rynek in Bydgoszcz – ca. 1892, on the right – droshkys in front of the railway station – ca. 1878 (fot. Theodor Joop – arch. Muzeum Okręgowe im. L. Wyczółkowskiego w Bydgoszczy)



Bardzo ważną funkcję w dawnej komunikacji pełnił dyliżans, zwaną pocztą konną. Dyliżans, duży pojazd kołowy przeważnie cztero- lub sześciokonny, z czasem resorowany, występował w kilku odmianach m. in. z przykrytą częścią środkową oraz odkrytym przodem i tylem, używany do przewozu pasażerów i przesyłek pocztowych na trasach obsługiwanych według ustalonego rozkładu jazdy. Wnętrze pojazdu mieściło kilkanaście osób, z przodu na koźle jechał stangret, tył przeznaczony był na bagaż. Dach do końca XVIII w. zawieszony był na skórzanych pasach. Pocztą konna była niezwykle jak na owe czasy zorganizowana i punktualna. Dyliżans zaprzęgany był do specjalnych koni pocztowych, wynajmowanych w licznych poczthalterniach, co znacznie skracalo czas podróży. Ponadto już w latach 70-tych XVIII w. wydawano drukiem specjalne książeczki, zawierające rozkład jazdy dyliżansów pocztowych, jak również wysokość opłat za wynajęcie konia, za przewóz bagażu, za noclegi oraz parametry rozstawu kół, co było niezbędną wskazówką, ze względu na częste koleiny na drogach. Konne wozy pocztowe potrafiły rozwijać prędkość do 18 km/h. Pocztilion obwieszczał przyjazd i odjazd dyliżansu grą na trąbce. Do czasu wprowadzenia kolei był to najszybszy i najdogodniejszy środek transportu w Europie i Ameryce Płn. Pierwsze dyliżansowe połączenia w Polsce uruchomiono w Księstwie Warszawskim dopiero w 1809 roku, początkowo kursowały one z Warszawy do Wrocławia, Gdańską i Poznania. Polskie dyliżanse, produkowane w Warszawie w fabryce Józefa Rentla, nazywane były steinkellerkami, od nazwiska finansisty Piotra Steinckellera lub kurierkami, przetrwały one na terenie zaboru rosyjskiego do początków XX w. (w łomżyńskim, radomskim i sandomierskim).



Postój dorożek na Rynku Głównym w Krakowie / A droshky rank at the Main Market Square in Kraków (©Photofactory®)

A stagecoach, also referred to as post coach, played a crucial role in the former transport system. It was a large wheeled vehicle usually drawn by four or six horses, eventually suspended on springs, operating in several variants: for example with the middle part covered, open front and rear, used to carry passengers and post on the routes operated in accordance with a fixed timetable. The inside had enough room for a dozen people or so, a coachman was riding in the front box, and the back was designed for luggage. Until the end of the 18th century, the roof was suspended on leather straps. Post services were extremely well organised and punctual as of those days. A stagecoach was drawn by special post horses harnessed as a team and hired in numerous post houses, which considerably shortened travelling time. Moreover, as soon as in 1770's special booklets with post coach timetable were printed. They also included prices for hiring a horse, transport of luggage, accommodation for the night, as well as wheel spacing parameters, which was an indispensable advice due to ruts frequently present on roads. Horse-drawn post coaches could run up to 18 km/h. A postillion rider announced the arrival and departure of a stagecoach with his trumpet. It was the fastest and the most convenient means of transport in Europe and North America until the introduction of railway. The first stagecoach lines in Poland were launched in the Duchy of Warsaw only after 1809. Initially, they run from Warsaw to Wrocław, Gdańsk and Poznań. Polish stagecoaches were produced in Warsaw in Józef Rentel's plant. They were called "steinkellers", after Piotr Steinckeller, a financier, or "kurierki" ("couriers"). They survived in the Russian sector of partitioned Poland until the beginning of the 20th century (in Łomża, Radom and Sandomierz regions).



Czterokonny powóz bogatych mieszkańców – I poł. XX w. / Four-horse carriage used by rich bourgeoisie – first half of 20th century

POJAZDY KONNE

Charakteryzując transport konny w dawnej Rzeczypospolitej nie sposób nie wspomnieć o jakości polskich dróg, których stan był bardzo zły, brakowało również mostów. Trakty były w większości nieutwardzone i rozjeżdżone, co czasem uniemożliwiało jakiekolwiek przemieszczanie się, gdyż wozy grzęzły w błocie. Latem za to, pędzące wozy wzbijały tumany kurzu. Mimo to jednak podróże w pierwszej Rzeczypospolitej odbywały się bardzo często. Podróżował głównie średni stan szlachecki oraz magnateria, gdyż tylko ich było stać na konie i powozy. Ówczesne życie średniej szlachty i magnaterii można było zamknąć w trzech słowach: deklamacja, hulanka i podróże.

Oprócz kolebek i koczów, wśród polskich warstw wyższych w XVI w., głównie wśród arystokracji popularne stawały się bogato zdobione karety, rozpowszechnione w Polsce w XVII w. Początkowo karety zawieszone było na rzemiennych pasach, a w XVIII w. zaczęto używać resorów. Duże karety były również zwane landarami od nazwy niemieckiego miasta Landau, słynącego z wyrobów pojazdów konnych. Do dziś w regionalnych kolokwializmach wyraz „landara” określa coś bardzo dużego. W tym samym czasie magnateria zaczęła używać do krótkich podróży i spacerów lekkich pojazdów jak faetony, kariolki i soliterki. Wielkość taboru

The description of horse-drawn transport in the old Republic of Poland must include a few words on the quality of Polish roads that were in a very bad condition. In addition, the number of bridges was insufficient. The routes were mostly not hardened and they were worn out, which in time made all traffic impossible, since the vehicles got stuck in mud; unlike in summer, when hurried coaches threw up clouds of dust. Still, travelling in the first Polish Republic was quite frequent. Only the middle gentry class and the aristocracy could afford horses and coaches, so mainly these two groups travelled. The life of the middle gentry and the aristocracy of that time could be depicted in three words: declamation, revelling, travelling.

Apart from "kolebka" and "kocz", Polish 16th century upper class, mainly the aristocracy, were particularly growing fond of richly ornamented carriages, popularised in Poland in the 17th century. Initially, the body would hang on leather straps, and leaf spring suspension was used later. Large chaises were referred to as "landary" after a German city of Landau, famous for the production of horse-drawn vehicles. In Polish, the term "landara" has still been a regional colloquialism denoting something extremely large. Simultaneously, in case of short trips and strolls, the nobles started to use light vehicles such as phaetons, curricles, désobligentes. The size of a coach fleet

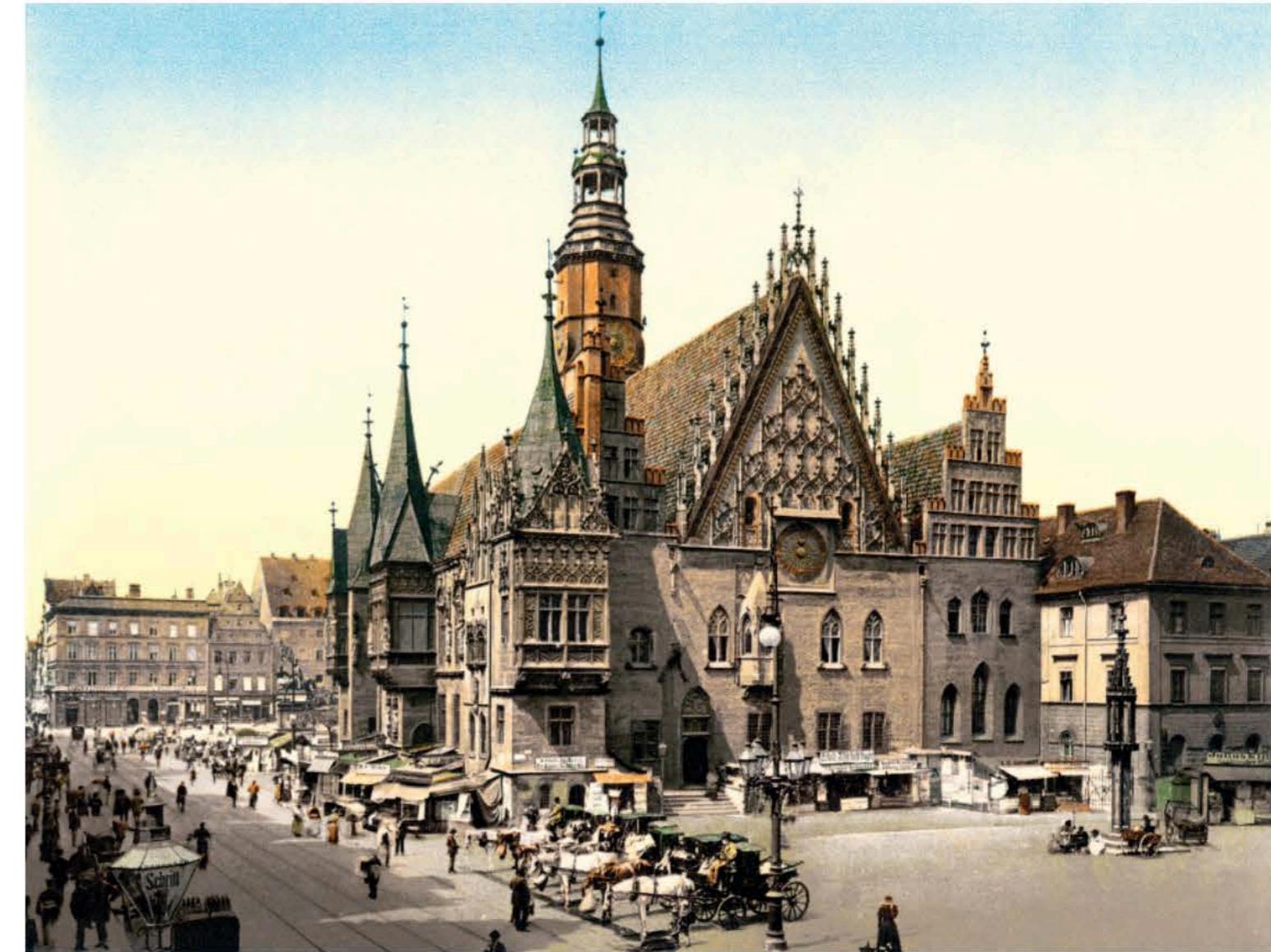


Dorożki na Krakowskim Przedmieściu w Warszawie – ok. 1895 r. / Droschkies at Krakowskie Przedmieście Street in Warsaw – ca. 1895 (©Photofactory®)

HORSE-DRAWN VEHICLES

i liczba służby świadczyły o zamożności podróżujących. Średnio bogaty szlachcic podróżował najczęściej w karawanie złożonej z czterech wozów. Pierwszy z nich przeznaczony był dla pana, dalej jechała kareta pani i wóz z kuchnią. Orszak zamkał podróżny wóz skarbowy, przewożący garderobę, pościel, serwis. Oczywiście magnateria podróżowała jeszcze okazalej. Ich tabory składały się nawet z kilkudziesięciu wozów, mieściły się w nich oprócz typowego na owe czasy wyposażenia podróżnego, m.in. kosztowności, jak również zbroje, a nawet wannę kąpielową. Podróżowano w różnych celach: towarzyskich, rodzinnych, politycznych, handlowych, zdrowotnych (do uzdrowisk) do szkół, również często poza granice Rzeczypospolitej. Warto tutaj wspomnieć, że większość tzw. wozów pomocniczych (dla świdry arystokraty) była wykonywana w Polsce, w dworskich i małomiasteczkowych zakładach rzemieślniczych, a także w znakomitej manufakturze Tomasza Dangla w Warszawie, w której karety do spania zwane leżajkami zamawiała niemalże cała polska arystokracja, z królem Stanisławem Poniatowskim na czele. Poza tym sprowadzano do Polski karety sypialne z Francji, tzw. dormezy oraz rozkładane niemieckie landary i kocze z Wiednia i Akwizgranu. Były solidne, wygodne, świetnie wykończone. Każda z zachowanych na świecie karet XIX-wiecznych

and the number of servants demonstrated how rich the travellers were. A moderately rich nobleman usually travelled in a caravan consisting of four carriages. The first one was for the master, and the following were the mistress' carriage followed by the kitchen. The retinue was closed by a traveller treasury car carrying clothing, bedding and pottery. Of course, the aristocracy travelled in a more impressive way. The strings of their carts consisted of up to several dozen vehicles, including for instance, apart from the travellers' equipment which was typical in those times, jewellery, as well as armour, or even bathtubs. There were various reasons for travelling: social, family, political, trade, health (health-resorts), education (schools), and no less frequently beyond the Polish border. What's worth mentioning here, the majority of the so-called ancillary carriages (for an aristocrat's suite) were manufactured in Poland, in craft workshops located at manor-houses or in small towns, as well as at an exquisite Tomasz Dangel's manufacture in Warsaw, producing "leżajki", the carriages adapted for sleeping and ordered by nearly all Polish aristocracy with King Stanisław Poniatowski in the lead. Sleeping carriages were additionally imported from France, so-called dormeuses, fold-up chaises from Germany and kocze carriages from Vienna and Aachen. They were durable, comfortable, and had superb finish. Each 19th century carriage that has been preserved until



Postój dorożek przed ratuszem we Wrocławiu – ok. 1890 r. / A droshky rank in front of the City Hall in Wrocław – ca. 1890 (©Photofactory®)

POJAZDY KONNE

jest inna, zarówno pod względem estetycznym oraz konstrukcyjnym, niestety ze względu na to, że większość pojazdów znajdowała się w rękach prywatnych do dziś zachowało się niewiele tych wspariałych wehikułów. Wraz z istnieniem dworów i dworków szlacheckich pojawiły się na wyposażeniu sanie. Ekwipaż te, przy strojone perskimi kobiercami, lamparcimi i sobolimi futrami, zaprzężone były w konie strojne w pióra, czuby, kokardy i kutasy. Odbywające się w dawnej Polsce kultury urządzano hucznie, często łączono je z wystawnymi ucztami i tańcami, śpiewami do białego rana. Wszystko zależało od zamożności i hojności organizatora.

Odrębna sytuacja dotyczyła chłopów i mieszkańców, którzy praktycznie w ogóle nie podróżowali w interesach. Ruchliwość pierwszej grupy ograniczało przywiązywanie do ziemi i właściciela oraz zamknięta struktura folwarku pałszczyźnianego, natomiast drugiej zakaz posiadania pozamiejskich dóbr ziemskich. Obie te warstwy miały dość ograniczone prawa publiczne. Pojazdem ludzi niezamożnych była kolasa, prymitywny wóz transportowy o drewianych osiach z miejscami do siedzenia, popularny przede wszystkim na XVI-XIX-wiecznej Rusi i Kresach. Posugiwały się nią biedniejsze warstwy społeczeństwa. Uboga szlachta korzystała również z kalamaszki, niewielkiego pojazdu konnego o bardzo prostej budowie, zaprzęgniętej do jednego, góra dwóch koni. Pojazd ten nie miał budy, a drewiane początkowo koła osadzone były na osi, którą smarowano mazią w celu zmniejszenia oporów ciernych. W XVII wieku skonstruowano, w stynnej fabryce w Landau, pojazd zwany lando, początkowo używany na dworcach,

today is different, both as regards the aesthetics and the structure. Regrettably, owing to the fact that most carriages were private property, only few of those magnificent vehicles have been preserved. The existence of manors and small manor-houses owned by the nobility entailed the appearance of sleigh as part of the equipment. The equipages were decorated with Persian cloths, panther fur and zibeline, pulled by horses dressed with feathers, tops, bows and tassels. Sleigh rides organized in old Poland were uproarious, often combined with sumptuous feasts and dancing, singing until dawn. It all depended on the organiser's wealth and generosity.

The matter was quite different in case of peasants and the bourgeoisie who did not travel on business at all. The first group's mobility was limited by the land ties and the closed structure of farms relied on serf labour. The other group was prohibited from owning non-urban property. Both classes had quite limited public rights. The indigent travelled by "kolasa" which was a primitive vehicle with wooden axles and seats, most popular in the 16th–19th century Russia and Polish eastern frontier. It was used by less wealthy social classes. Poor nobility also used "kalamaszka", a small horse-drawn vehicle with a very simple structure and one or up to two harnessed horses. The vehicle was open and initially wooden wheels were mounted on an axle that was greased in order to reduce friction. The next construction created in the 17th century was made in a famous factory in Landau. A landau vehicle was, in its early days, employed as a manor carriage, mainly in Germany and England. It reached the status of a presentable urban travel carriage as of the 19th century. It was a four-wheeled vehicle with four passenger



Tramwaje i omnibusy przy kościele Św. Aleksandra, Warszawa – ok. 1895 r. / Tramways and omnibuses next to St Alexander's Church, Warsaw – ca. 1895 (©Photofactory®)

HORSE-DRAWN VEHICLES

głównie w Niemczech i Anglii, by od XIX wieku stać się reprezentacyjnym i wyjazdowym pojazdem miejskim. Był to wóz czterokołowy, dwu- lub czterokołowy, z czterema miejscami dla pasażerów i z podwyższonym siedzeniem z przodu dla powożącego. Mniejszą i leższą odmianą landa był landolet, pojazd skonstruowany we Francji w XVIII w. i od początku używany jako pojazd miejski. Posiadał jedno dwuosobowe siedzenie dla pasażerów skierowane w kierunku jazdy oraz mniejsze składane siedzenie dla drugiej dwójką, przednią szybę giętą, kryształową lub jednolitą. Miał również tylko jedną składaną budę w tylnej części pojazdu. Popularnym pojazdem był również kabriolet, dwukołowy i dwuosobowy powóz z budą produkowany we Francji w XVIII w., rozpowszechniony w następnym stuleciu przez adwokatów i lekarzy. Bardzo popularnym, zresztą do dziś, pojazdem konnym miejskim służącym przewozom pasażerów w obrębie strefy miejskiej jest dorożka – obecnie swoista atrakcja turystyczna. Pierwsze dorożki pojawiły się już w XVIII w. w Warszawie, a np. w Łodzi niemal 100 lat później. Przepisy nakazywały uprzejmie traktować klientów, zakazywały brania napiwków oraz przewożenia zmarłych. Dorożkarze byli ubrani w jednolite w kroju i kolorze uniformy, a na plecach przywieszali sobie blaszkę z numerem rejestracyjnym pojazdu. Do XIX w. nie można było przywoływać dorożek machnięciem ręki, w miastach istniały place postojowe, a czekające dorożki miały jasno określone kierunki tras. Dorożki dzieliły się również na klasy I i II. Pierwsza klasa to były wozy dwukonne, czteromejscowe, z zamknaną budą tzw. „fordekiem”. Najczęściej jednak kursowały dorożki II klasy, jednokonne, bez budы i tym samym tańsze w utrzymaniu.

seats and a levelled seat for the driver in front. A lighter variation of landau was a landaulet. It was designed in France in the 18th century and it was used as an urban vehicle from the very beginning. It was equipped with one two-passenger seat directed forward and a smaller, folded seat for another pair, as well as a bent windscreen in the front, made of crystal glass or solid glass panel. It also had only one folded top in the rear. A cabriolet was a two-wheeled carriage with a hood covering two persons that enjoyed equal popularity. Its production started in the 18th century France. It was popularised by lawyers and physicians in the following century. Another type of a horse-drawn carriage enjoying vast popularity even today is a droshky, carrying passengers within city limits – nowadays serving as a specific tourist attraction. The first droshky carriages appeared in Warsaw as soon as in the 18th century and in Łódź a hundred years later. In accordance with the binding regulations, the clients had to be treated with appropriate courtesy, while accepting tips and carrying the deceased were prohibited. Drosky drivers wore identical uniforms, having the same cut and colour, and had metal plates with a vehicle registration number attached to their backs. It was forbidden to call a drosky with a hand wave until the 19th century, parking yards were arranged in cities and waiting drosky carriages had clearly marked route directions. The droskys were also divided into the 1st and 2nd class. The first drosky was two-horse with four seats and a roofed hood, so-called "fordekel". Still, the 2nd class of drosky carriages were most commonly seen on the route. They were pulled by a single horse, and were not equipped with a hood, which reduced the cost of maintenance.



Warszawski omnibus konny / A horse-drawn omnibus in Warsaw (©Photofactory®)

P O J A Z D Y K O N N E

Dorożki z transportu miejskiego zostały wyparte przez pierwsze tramwaje konne oraz elektryczne. Innym pojazdem służącym do transportu był omnibus konny, przodek autobusu, wieloosobowy, kryty, utrzymujący regularną komunikację. Pierwszy konny omnibus pojawił się w Paryżu w 1662 roku. Upowszechnił się tak bardziej, że w XIX w. był już znany w większości miast Europy. Jego popularność wiązała się z budową dworców kolejowych, gdyż pasażerowie często podróżowali omnibusem od stacji do oddalonych dzielnic lub pobliskich miejscowości. Na terenie Polski, pierwsze omnibusy z silnikiem powstały w 1904 roku w warszawskiej fabryce powozów „W. Romanowski”. Szczególnymi omnibusami były konne omnibusy getta warszawskiego od nazwisk twórców zwanych „kohellerkami”. W niektórych krajach (Wielka Brytania i Francja) już w XIX wieku rozpowszechniły się także omnibusy o napędzie parowym, jednak konieczność wożenia dużych masowo i objętościowo zapasów wody oraz paliwa nie sprzyjały rozwojowi konstrukcji tych pojazdów.

INNE FUNKCJE POJAZDÓW KONNYCH

Niektóre pojazdy konne pełniły konkretne funkcje usługowe względem mieszkańców wsi i miast, jak: konne wozy strażackie lub karawany pogrzebowe. Konne wozy przeciwpożarowe wyposażone były w sikawki ręczne, beczkowozy oraz wóz do przewożenia strażaków. Straż Pożarna (Ogniowa) funkcjonowała zarówno na wsi polskiej, jak i w miastach. Funkcjonowała w tej formie od XVIII w. 23 grudnia 1834 roku Rada Administracyjna Królestwa Polskiego podjęła decyzję o po-



Konny wóz strażacki – Centralne Muzeum Pożarnictwa w Mysłowicach / A horse-drawn fire engine – Central Museum of Firefighting in Mysłowice (fot. M. Kucharczyk)

wolaniu do życia Straży Ogniowej w Warszawie. Jako wzór organizacyjny przyjęto Petersburgską Straż Ognową. Była to jedyna taka jednostka straży pożarnej w tamtym czasie na ziemiach polskich. Z kolei karawany pogrzebowe (nazwa pochodzi od karawan kupieckich czy magnackich, czyli kawalkady pojazdów, którymi podróżowali kupcy i możnowładczy) służyły mieszkańcom do poczateków XX w. Karawany były mniej lub bardziej ozdobne i okazałe, nie tylko czarne, ale również białe, z ażurowymi zdobieniami szablonów, obite suknom, itp., zaprzężone w parę lub więcej koni. Im bardziej bogaty był zmarły, tym pogrzeb odbywał się z większą pompą. Zupełnie innym typem pojazdu wykorzystywanym głównie przez wojsko była taczanka, dwoisiodowy pojazd konny, uzbrojony w ciężki karabin maszynowy, ciągnięty przez zaprzęg dwu- lub trzykonny. Pierwsze zastosowanie taczanek, przerabianych z różnych wozów konnych, przypisuje się oddziałom okresu rewolucji październikowej 1917 roku. Karabin maszynowy mógł prowadzić ogień bezpośrednio z taczanki, chociaż czasem była ona przeznaczona tylko do przewozu karabinu. Czasem taczanki były wykonywane doraźnie z wozów konnych i bryczek. W Polsce nazwą „taczanka” określano wozy konne do przewożenia np. sprzętu telefonicznego. Taczanki były wykorzystywane w wojsku w okresie międzywojennym oraz podczas II wojny światowej.

(ŽB)

Droshky carriages were forced out of city transport by the first horse-drawn and electric tramways. A horse-drawn omnibus, an ancestor of a bus, was yet another, public, roofed vehicle providing regular transport services. The first horse-drawn omnibus was introduced in Paris in 1662. It became so popular that it was common in majority of European cities in the 19th century. Its popularity resulted from the construction of railway stations. Passengers often used omnibuses to travel from stations to distant districts of nearby towns. The first engine-powered omnibuses in Poland were constructed in 1904 at the "W. Romanowski" carriage factory in Warsaw. Horse-drawn omnibuses operating in the Warsaw ghetto were unique. They were named "kohellers" after the names of their inventors. Omnibuses with steam propulsion were also quite popular in some countries (Great Britain and France) already in the 19th century. However, the requirement to carry large and heavy water reserves and fuel were not conducive for the development of that vehicle type.

OTHER FUNCTIONS OF HORSE-DRAWN CARRIAGES

Some of the horse-drawn carriages had specific service functions used by villagers and the inhabitants of cities. Some of them included: horse-drawn fire engines or funeral hearses. The fire fighting vehicles were equipped with manual fire-hoses, water carts and firemen carriers. The fire service operated both in Polish rural areas and in cities in an unchanged form since the 18th century. Administrative Council of the Congress Poland, on December 23, 1834, decided to establish a Fire Department in

Warsaw. The Petersburg fire department was taken as an organizational model. It was the only fire fighting unit operating in Poland at that time. Funeral hearses, on the other hand, (in Polish: "karawan" – the name adapted after merchant or aristocratic caravans, that is vehicle cavalcades, used by merchants and magnates to travel) served the inhabitants until the beginning of the 20th century. Funeral hearses were more or less decorated and impressive, not exclusively black, but also white with openwork decorations of side glasses, upholstered with a cloth, etc., with a team of two or more horses. The richer was the deceased, the more pompous was the funeral.

One more, completely different type of a vehicle, mainly used by armed forces, was "tachanka", a two axle horse-drawn cart armed with a machine gun, pulled by a team of two or three horses. The first deployment of tachankas, modified from various horse carriages is attributed to the military units participating in the 1917 October Revolution. A machine gun could lay a barrage of fire directly from the vehicle, yet its use was occasionally limited to gun transportation purposes. Tachankas were sometimes extemporaneously made of horse-drawn carts and carriages. In Poland, the name "tachanka" was used for horse-drawn vehicles to transport telephone equipment, for instance. Military deployment of tachankas falls in the interwar period and during World War II.

(ŽB)

HORSE-DRAWN VEHICLES

Tramwaj konny na ziemiach polskich

Pierwotną formą miejskiej komunikacji zbiorowej w wielu miastach polskich w XIX i XX wieku był omnibus. Pod względem konstrukcyjnym był to wóz konny, odpowiednio przystosowany do transportu pasażerów. W obrębie miast poruszał się on po wyznaczonych, stałych trasach zgodnie z rozkładem jazdy. Pierwszym z miast polskich, na ulicach którego zagościła uliczna kolej konna była Warszawa. Mieszkańcy Warszawy w początkach XIX wieku, przemieszczając się w obrębie miasta mogli to czynić pieszo lub korzystając z własnego pojazdu. Pierwsze pojazdy konne jako zorganizowana forma komunikacji publicznej były wykorzystywane w Warszawie od 1822 r. Początkowo regularność ich kursowania budziła spore wątpliwości, pojazdy te jeździły głównie w dni świąteczne, raczej na trasach podmiejskich, łącząc ówczesne centrum Warszawy z obszarami wypoczynkowymi – Bielanami, Młocinami czy Łazienkami. W 1836 r. ruszyła pierwsza regularna linia omnibusowa (pl. Saska – Królikarnia). 8 lat po niej na ulice miasta wyjechały pierwsze omnibusy miejskie (tzw. Stein-kellerki, od nazwiska ich konstruktora Piotra Steinkellera), pokonując trasę: od pałacu Mostowskich przez pl. Bankowy, pl. Saska, pl. Warecki do ul. Marszałkowskiej, a po nich powstawały następne linie omnibusowe. Taka komunikacja musiała wystarczyć warszawiakom na długie lata. We wtorek 11 grudnia 1866 r. linia tramwajowa została oddana do użytku publicznego. Uruchomiona przez Towarzystwo Rosyjskich



Tramwaj konny i dorożka na ulicach Gdańsk - 1894 r. / A horse-drawn tramway and a droshky in the streets of Gdańsk - 1894 (©Photofactory®)

Dróg Żelaznych w roku 1866 linia tramwaju konnego, miała za zadanie połączyć warszawskie dworce kolejowe (Koncesja miała obowiązywać przez 86 lat – aż do 1952 r.).

Koncepcja wykorzystania tramwajów (pierwotnie konnych, później elektrycznych) jako środka stanowiącego połączenie komunikacyjne między dworcem a miastem lub między dworcami kolejowymi, było najczęściej stosowanym rozwiązaniem układu pierwszych linii tego środka lokomocji w większości miast.

Warszawska, pierwsza linia tramwajowa miała (z krótkimi odgałęzieniami), 6 km długości, zaś rozstęp między szynami (przyjęty z kolei rosyjskich) wynosił 1525 mm. Zmiana rozstawu szyn nastąpiła po II wojnie światowej i wynosiła 1435 mm. Linia ta przez długi czas była w Warszawie jedyną.

W systemie warszawskich tramwajów konnych można wyróżnić od samego początku dwa rodzaje linii:

- komunikacja międzymiastowa – (oznaczone „Stacje D.Z. Petersburgskiej, Wiedeńskiej”) tramwaje jeździły na trasie między Dworcem Wiedeńskim i Petersburgskim przewożąc pasażerów kolej i ich bagaż. Każdorazowo kurs z dworca rozpoczętał się 45 min po przyjeździe pociągu. Koszt przejazdu wynosił 15 kopiejek, bagaż (w zależności od ciężaru) 3-6 kopiejek,

Horse-drawn trams in Poland

Omnibus was the original form of collective city transport in many Polish cities in 19th and 20th century. It was a horse-drawn carriage adapted for the purposes of passenger transport. In the cities, it travelled on fixed routes according to a set timetable. Warsaw was the first city in Poland where horse-drawn railway was put into operation. In the early 19th century, the inhabitants of Warsaw could move around the city by foot or using their own vehicles. The first horse-drawn vehicles were used as an organised form of public transport in Warsaw since 1822. Initially, their travelling regularity was rather precarious, since the vehicles would travel mainly on holidays and only to suburban areas, providing a connection between the city centre and its leisure parts including Bielany, Młociny or Łazienki Park. In 1836, the first regular omnibus line was put into operation (Saxon Square

– Królikarnia). After 8 years the first city omnibuses (referred to as Steinkellers after their designer's name Piotr Steinkeller) pulled out onto the streets of the city, travelling on the route leading from the Mostowski Palace through Bankowy Square, Saxon Square, and Warecki Square to Marszałkowska Street, followed by subsequent omnibus lines. This form of transport was the only one in Warsaw for many years. On Tuesday, 11th December 1866, the first tramway line was commissioned for public use.

The horse-drawn tramway line was put into operation by the Russian Railroad Association in 1866 to establish a connection between the railway stations of Warsaw (It was granted an 86-year licence – until 1952). The concept of using tramways (originally horse-driven, and later electric) as a means of providing transport connection between the railway station and the city, or between railway stations, was the most frequently used solution in case of tramway lines in most cities.

The first tramway line in Warsaw was 6 km long (including its short branches), whereas the gauge was 1525 mm (after Russian railways). The gauge was changed into 1435 mm after WWII. For a long time, this line was the only one in Warsaw.

In the system of horse-driven trams in Warsaw, two types of lines could have been established from the onset:

- inter-station connection – (identified as "Petersburg, Vienna Railway Stations") the trams would travel between the Vienna Railway Station and the Petersburg Railway Station, carrying passengers and their luggage. Every time, the tram would depart from the railway station 45 minutes after the arrival of a train. The fare was 15 kopeks (Russian currency) plus 3-6 kopeks for luggage (depending on its weight).

TRAMWAJ KONNY

• komunikacja wewnętrzmienna – pojazdy tramwajowe (oznaczone tabliczką z cennikiem) jeździły na trasie co godzinę między kościołem św. Anny i Dworcem Wiedeńskim, z regularnymi przystankami na rogu Królewskiej i Krakowskiego Przedmieścia oraz Marszałkowskiej i Królewskiej a także „na żądanie” w dowolnym miejscu. Cena za przejazd wynosiła 5 kopiejek (wewnątrz wagonu) lub 3 kopiejkę (na imperiale). W tramwaju nie wolno było przewozić bagażu. Oplatę należało wnieść (tylko odliczoną kwotę) od razu po zajęciu miejsca. Sieć tramwaju konnego kolejowego, krótka i zaprojektowana tak, by spełnić zadania przedsiębiorstwa kolejowego (miała służyć jako osobowo-towarowa łącznica między dworcami) szybko przestała spełniać oczekiwania mieszkańców miasta. Wynikało to między innymi z faktu, iż w mieście niezależnie od siebie działały dwa różne systemy tramwajowe. Wywoływało to niechęć władz i mieszkańców miasta, nie tylko z powodu konieczności dostosowania się pasażerów do dwóch różnych taryf, ale również (i to chyba było główną przyczyną niezadowolenia) z powodu kolizyjności ruchu (na Krakowskim Przedmieściu torowiska obu sieci biegły równolegle do siebie). Problem rozwiązano w 1882 r. na drodze umowy między Towarzystwem Belgiskim i GTDZR. Od tego momentu linie oznaczono kolorami na tabliczkach, w nocy lampami świecącymi zza kolorowej szybki. Na dachu wzduł burt



Plac przed Teatrem Wielkim w Warszawie – 1894 r. / The square in front of the Grand Theatre in Warsaw – 1894 (©Photofactory®)

HORSE-DRAWN VEHICLES

wagonu znajdowały się tablice z przebiegiem linii (po polsku i rosyjsku), natomiast na ścianach czołowych znajdowały się tablice z nazwami krańców (także po polsku i rosyjsku). Wagony były podzielone na dwa przedziały – I klasy (miękkie siedzenia) i II klasy (twardze ławki).

Decyzje o uruchomieniu linii tramwaju konnego podejmowały również inne miasta. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że zadania tego podejmowały się nie tylko duże aglomeracje miejskie takie, jak: Wrocław, Gdańsk, Lwów lecz również mniejsze: Kostrzyn, Koszalin, Tarnów. Spośród dużych miast, tramwajów konnych nie miały nigdy tylko Łódź. Podejmowane tam, w połowie lat 80. XIX wieku, próby uruchomienia tramwaju konnego nie powiodły się. Bezpośrednią przyczyną rezygnacji były względy higieniczne (konieczność budowy w centrum Łodzi wielkich stajni uważana była za czynnik pogarszający warunki sanitarne w mieście.)

W dużych skupiskach przemysłowych (mam na myśli Górnego Śląska), linie tramwajów konnych tworzone niezależnie w kilku miastach, z których największe były połączone ze sobą od 1894 r. siecią tramwaju parowego. Tym samym górnośląski system miejskiej komunikacji zbiorowej był w stanie osiągnąć 75 km torów.

Dzieje wielkopolskich (aścielj poznańskich) tramwajów konnych sięgają połowy XIX wieku, gdy rozpoczęły kursowanie konne omni-

Polish and Russian) were mounted on the roof, along the sides of the tramcar, whereas plates with names of terminal stops were located on front walls (also in Polish and Russian). The trams were divided into two compartments – 1st class (comfortable seats) and 2nd class (hard benches).

Other cities also decided to put horse-drawn tramways into operation. Here, it should be emphasised that such tasks were taken up only by large agglomerations including Wrocław, Gdańsk, and Lvov, but also smaller ones such as Kostrzyn, Koszalin, and Tarnów. Łódź was the only large city in which horse-drawn tramways had never been put into operation. Its attempts at putting horse-driven tramways into operation in mid 1880s failed. The project had been given up for sanitary reasons – the necessity of building large stables in the centre of Łódź was expected to deteriorate sanitary conditions in the city.)

In large industrial complexes (such as Upper Silesia), independent horse-drawn tramway lines were set up in many cities and since 1894 the largest of them were interconnected by steam-driven tramway. Thus, the length of rails of the collective city transport system in Upper Silesia was 75 km.

The origins of horse-drawn tramways in Greater Poland (and strictly speaking in Poznań) date back to mid 19th century, when horse-drawn



Tramwaj na Placu Zamkowym w Warszawie – ok. 1890 r. / A tramway at the Castle Square in Warsaw – ca. 1890 (©Photofactory®)

TRAMWAJ KONNY

busy dowożące pasażerów głównie na trasie z dworca kolejowego do centrum miasta. Linia ta w sezonie letnim kursowała również do miejscowości wypoczynkowych na obrzeżach Poznania. Stało się to dziełem dwóch berlińskich przedsiębiorców: Otto Reymera i Otto Mascha, którzy otrzymali na ten cel koncesję od miasta. Pierwsze kursy regularnej linii omnibusu są datowane na 31 lipca 1880 r. i obejmowały trasę Dworzec Kolejowy – Stary Rynek. Przedsięwzięcie mimo dużego popytu na usługi po niedługim czasie od momentu uruchomienia było na skraju upadłości. Wśród bezpośrednich przyczyn tej sytuacji należy wymienić niekorzystny dla pasażerów układ linii, a także brak napisów w języku polskim, co wywoływało bojkot wśród Polaków. Po rezygnacji Niemców organizacja i nadzór nad przedsięwzięciem została przejęta przez powstałe w roku 1880 Poznańskie Towarzystwo Kolei Konnych, (niem. Posener Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft), które posiadało prawa do budowy i eksploatacji komunikacji tramwajowej w Poznaniu oraz uzyskało monopol na rozbudowę i eksploatację miejskiej sieci tramwajowej. We wrześniu 1880 r. Towarzystwo wykupiło część terenów po starym dworcu kolejowym na Jeżycach, gdzie powstała zajezdnia, która jest dziś najstarszą używaną w kraju.

W 1895 roku wyjechał na ulice Białegostoku pierwszy tramwaj konny, inauguruając tym samym linię wiodącą od dworca kolejowego do ul. Prudzkiej (dziś Świętojańska). 2 lata wcześniej 14 czerwca 1893 r. Rada Miejska zarządziła budowę tramwaju konnego. Według podpisanej 4 sierpnia umowy L.T. Feldzer otrzymał koncesję na budowę i eksploatację tramwaju. Założono Anonimowe Towarzystwo Białostockich Tramwajów Konnych, które po rejestracji 11 czerwca 1895 r. doprowadziło w październiku tegoż roku do inauguracji pierwszej linii tramwaju konnego.

Pierwszy toruński tramwaj konny wyjechał na trasę 16 maja 1891 r. Ciekawostką jest, iż wagon poruszał się po torach o przeświecie 1000 mm. Wymiar ten, nadal w użyciu w tym mieście, powszechny dawniej w systemach miejskich tramwajów jest inny od współcześnie stosowanego. Toruńska firma tramwajowa miała w swych początkach do dyspozycji 27 koni, 6 wozów zamkniętych, 7 otwartych i 2 otwarte omnibusy. W skład 20-osobowego personelu wchodziły m.in.: inspektor ruchu, kowal podkuwacz, pomocnik podkuwacza, 6 konduktorów, 6 woźników, główny stajenny, 2 zwykłych stajennych, nocny robotnik i dróżnik.

Początki szczecińskich tramwajów przypadają na październik 1872 roku, gdy Johannes Büssing odebrał zezwolenie na budowę w tym mieście sieci tramwajowej. Po jej podpisaniu kilka lat później powołano Szczecińskie Towarzystwo Ulicznej Kolei Żelaznej, co pozwoliło na uruchomienie w 1879 pierwszej linii tramwaju konnego. W latach 80-tych XIX wieku sieć tramwajów konnych była obsługiwana przez 3 zajezdnie.

Pierwszy konny tramwaj Wrocławskiego Towarzystwa Ulicznej Kolei Żelaznej ruszył na ulice miasta 10 lipca 1877 na koncesji, pokonując trasę od ogrodu zoologicznego do ulicy Krasińskiego. Do roku 1885 powstały kolejne 4 linie (w tym linia okrężna). Wszystkie linie (co było zjawiskiem powszechnym w wielu miastach) były jednotorowe i posiadały mijanki.

Krakowskie tramwaje konne rozpoczęły swe funkcjonowanie wraz z uruchomieniem 31 X 1882 roku pierwszej wąskotorowej linii tramwaju konnego (rozstaw szyn 900 mm) z Dworca Kolejowego na Rynek Główny i dalej na most Podgórski. Linia ta została wybudowana w latach 1881-1882.

omnibuses started to carry passengers mainly from the railway station to the city centre. In summer, this line would also run to holiday resorts at the outskirts of Poznań. This connection was established by two entrepreneurs of Berlin: Otto Reymer and Otto Masch, who were granted a respective licence by the municipality. The first regular omnibus runs between the Railway Station and the Old Town Market Square date back to 31st July 1880. Despite high demand for such services, the project was soon at the verge of bankruptcy. The immediate reasons for this situation include the arrangement of the line that was not favourable to passengers, as well as missing identification in Polish, which resulted in the boycott among Poles. When the Germans gave up the project, the organisation of and supervision over the undertaking was took over by the Poznań Society of Horse-Drawn Railways (in German: Posener Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft), founded in 1880, that held the right to build and operate tramway transport in Poznań and was a monopolist in the area of extension and operation of the city tramway network. In September 1880, the Society bought part of the former premises of the railway station in the district of Jeżyce, where a tram depot was built. Today, it has been the oldest tram depot still in use in Poland.

In 1895, the first horse-drawn tramway pulled out onto the streets of Białystok, thus initiating a line running from the railway station to Prudzka Street (now Świętojanska Street). 2 years earlier, on 14th June 1893, the City Council ordered to build a horse-drawn tramway system. According to the contract signed on 4th August, L.T. Feldzer was granted a licence to build and operate tramways. The Anonymous Society of Horse-Drawn Tramways of Białystok was incorporated on 11th June 1895. In October of the same year, the Society contributed to the opening of the first horse-drawn tramway line.

The first horse-drawn tramway in Toruń pulled out into the streets on 16th May 1891. It is interesting that the tramcar travelled on tracks with 1000 mm clearance. This dimension, still used in that city, popular in former city tramway systems is different from the one used these days. Initially, the tramway operator in Toruń had 27 horses, 6 closed trams, 7 open-deck trams and 2 open-deck omnibuses at its disposal. The 20 employees of the company included: a traffic inspector, a blacksmith-farrier, an assistant farrier, 6 conductors, 6 coachmen, a chief groom, 2 stable boys, a night worker and a trackman.

The origins of tramways in Szczecin date back to October 1872, when Mr Johannes Büssing received a permission to build tramway network in that city. Following the signature of the contract, a few years later the Street Railway Society of Szczecin was established, which made it possible to put the first horse-drawn tramway line into operation in 1879. In 1880s, the network of horse-drawn tramways was operated by 3 depots.

The first horse-drawn tramway of the Street Railway Society of Wrocław pulled out onto the streets of the city on 10th July 1877, based on a licence, travelling from the zoological garden to Krasińskiego Street. Until 1885 subsequent 4 lines were commissioned (including a ring line). All the lines (which was common in many cities) were single-track lines with turn-outs. Horse-drawn tramways started to operate in Kraków along with the commissioning of the first narrow-gauge horse-drawn tramway line on 31st October 1882 (gauge 900 mm) from the

HORSE-DRAWN VEHICLES

wana przez doświadczone w prowadzeniu tego typu inwestycji belgijskie przedsiębiorstwo „Compagnie Generale des Chemins de Fer Secondaires”, które jako pierwsze objęło zarządzanie linią. W 1895 roku powstało towarzystwo Tramways Austrichiens – Cracovie et Extensions Societe Anonyme, które przejęło prawa koncesyjne od Belgów.

W 1898 r. na ulice Bydgoszczy wyjechał pierwszy tramwaj konny, którego regularne kursy odbywały się na trasie od dworca do Wełnianego Rynku z przedłużeniem do rogu ul. Poznańskiej i ul. Św. Trójcy. Pretekstem do budowy w mieście linii tramwajowej, była organizacja imprezy o wydźwięku ogólnokrajowym, czego przykładem może być Grudziądz, w którym uruchomienie w roku 1896 linii tramwajów związane było z wystawą rzemiosła Prus Zachodnich – „Westprussische Gewerbe – Ausstellung”.

Nie zawsze projekty miejskiej komunikacji tramwajowej udało się realizować od razu. W Lwowie pierwsze projekty uruchomienia tramwajów konnych pojawiły się w roku 1870, nie znajdująąc jednak aprobaty ze strony magistratu. Dopiero druga próba w 1878 roku zakończyła się powodzeniem. Po zmianie zdania przez władze miejskie ogłoszono (zakończony sukcesem) przetarg na otwarcie sieci tramwajowej. Pierwsza linia tramwaju konnego została otwarta 5 maja 1880 r. na trasie: Dworzec -> ul. Gródecka -> ul. Hetma-

Railway Station to the Main Market Square and further to Podgórska Bridge. This line was built by an experienced contractor – "Compagnie Generale des Chemins de Fer Secondaires" of Belgium – that became the first administrator of the line. In 1895, a company under the name of Tramways Autrichiens – Cracovie et Extensions Societe Anonyme was established taking licence rights over from Belgians.

In 1898, the first horse-drawn tramway pulled out into the streets of Bydgoszcz. It plied from the railway station to Wełniany Rynek, with an extension to the corner of Poznańska and Św. Trójcy Streets. Tramway lines in cities were sometimes built in connection with the organisation of national scale events. It may be illustrated by the example of Grudziądz, where a tramway line was put into operation in 1896 in connection with the exhibition of West Prussian crafts – "Westprussische Gewerbe – Ausstellung".

Not all projects relating to city tramway transport could be completed immediately. The first projects to put horse-drawn tramway in operation in Lvov emerged in 1870, however, they were not approved by the city hall. Only the second attempt in 1878 was successful. When the city authorities had changed their mind, (successful) tender for tramway network commissioning was announced. The first horse-drawn tramway line was opened



Postój dorożek oraz tramwaj na Rynku we Wrocławiu – ok. 1893 r. / A droshky rank and a tramway in the Market Square in Wrocław – ca. 1893
©Photofactory®

TRAMWAJ KONNY

ska <-> pl. Mickiewicza <-> pl. Halicki <-> pl. Sobornego <-> pl. Cłowy. Tramwaje posiadały zajezdnię przy rozwidleniu ulic Gródeckiej i Janowskiej.

Mieszkańcy dzisiejszego Trójmiasta po raz pierwszy mogli skorzystać z usług omnibusu w 1864 r., gdy została uruchomiona linia z Gdańską do Sopotu. W 1873 r. firma Deutsche Pferdeisenbahn uruchomiła pierwszą wewnętrzmięską linię tramwaju konnego, z centrum Gdańsk - przez Wrzeszcz - do Oliwy.

EWOLUCJA TRAMWAJU

Tramwaje konne, mimo początkowego entuzjastycznego przyjęcia, z upływem czasu okazały się być zbyt wolnym oraz nieekonomicznym środkiem komunikacji miejskiej, który wymagał znalezienia nowego rozwiązania. Dążenia te doprowadziły do pojawienia się na ulicach miast tramwajów parowych, gazowych, spalinowych i przede wszystkim elektrycznych. Tramwaje wykorzystujące do napędu gaz świetlny kursowały jedynie w Jeleniej Górze w latach 1897-1899. Decyzja o rezygnacji z wykorzystania tego typu rozwiązania wynikła z faktu, iż pojazdy z silnikami gazowymi nie były w stanie pokonać większych wzgórz.

Na ziemiach polskich tramwaje parowe znalazły zastosowanie na podmiejskich liniach tramwajowych: z Łodzi do Tuszyna i Ozorkowa (od 1916 roku) oraz na Górnym Śląsku (w 1894 roku). Tu jednak nie zyskały one sympatii (a wręcz przeciwnie - były powodem wiele skarg mieszkańców) - tramwaje parowe poruszały się z przeraźliwym hałasem. Dodatkowo, w czasie ich jazdy, domy miały drzeć i trzeszczeć w fundamentach, nie pozwalając spać.

Innym rozwiązaniem, poprzedzającym elektryfikację miejskich linii tramwajowych były pojazdy o napędzie spalinowym, zastosowane w Jeleniej Górze i Cieplicach (1897 r.) oraz w Koszalinie (1905 r.). Zwycięzcą w tym wyścigu okazał się jednak tramwaj elektryczny, który od lat 90-tych XIX wieku, w bardzo szybkim tempie wprowadzano do miast. Z 28 ośrodków, które kiedykolwiek posiadały tramwaje elektryczne, 18 uzyskało je jeszcze w XIX wieku.



Tramwaj na Placu Krasińskich w Warszawie – ok. 1896 r. / A tramway in Krasińskich Square in Warsaw – ca. 1896 (©Photofactory®)

ELECTRIC TRAM

Tramwaj elektryczny

Wrocław był pierwszym z miast, na ulice którego w 1893 r. wyjechał tramwaj elektryczny.

Drugim miastem było Bielsko, w którym tramwaje zaczęły jeździć wcześniej niż w Krakowie i Warszawie. Pierwszy pojazd przejechał przez miasto 23 października 1895 r. (jazda próbna tramwaju z elektrycznym silnikiem). Dwa miesiące później mieszkańcy mogli już korzystać regularnie z tej formy transportu, co było powodem ich szczególnej dumy z racji tego, że ich małe miasto miało tak nowoczesny środek transportu, którego nie mieli jeszcze np. mieszkańców Wiednia, Warszawy czy Krakowa. Przykład Bielska był natylnie inspirujący, że sąsiednia, galicyjska Biała również chciała robić u siebie to samo.

W Lwowie przygotowania do uruchomienia tramwajów elektrycznych (na nowych trasach) rozpoczęto w latach 90-tych XIX wieku. Zwieńczeniem projektu było wypuszczenie 31 maja 1894 r. na ulice Lwowa pierwszego tramwaju elektrycznego. W roku 1909 wprowadzono oznaczenia linii. Zastosowano system dwuliterowy – oznaczenia składały się z pierwszych liter nazw miejsc, pomiędzy którymi kursowała dana linia.

Kolejnymi miastami wprowadzającymi tramwaje o napędzie elektrycznym był Elbląg (22.11.1895), a w kolejnych dwóch latach Bydgoszcz. Gdańskie tramwaje elektryczne rozpoczynają swoją działalność w roku 1891 r. (w tym samym czasie zostaje powołana spółka Danziger Straßeneisenbahn, w 1894 r. przejęta przez firmę AEG z Berlina). 12 sierpnia 1896 r. uruchomiono pierwszą linię tramwaju elektrycznego, a tramwaje zostały przez AEG przekazane pod zarząd Allgemeine Straßen- und Eisenbahngesellschaft z oddziałem w Gdańsku. Od 1903 r. komunikacją tramwajową w Gdańskim zarządza Danziger Elektrische Straßenbahn. W fazie początkowej (do lat 20-tych) pobór prądu z sieci trakcyjnej odbywał się za pomocą odbieraka drążkowego zakończonego miedzianą rolką. Konstrukcja taka wymagała by przewód trakcyjny na skrzyżowaniach

Electric tram

Wrocław was the first city to have electric tramway that pulled out onto the streets in 1893.

It was followed by Bielsko, where tramways were put into operation before they were introduced in Kraków and Warsaw. The first tramway run in the city took place on 23rd October 1895 (trial run of a tramway with an electric motor). Two months later the inhabitants were able to make regular use of this form of transport, which they were particularly proud of since their small city had a modern means of transport that the inhabitants of e.g. Vienna, Warsaw or Kraków did not have at that time. The example of Bielsko was inspiring enough to encourage the neighbouring city of Biala in Galicia to take up the project.

The preparations to put electric tramways into operation in Lvov (on new routes) commenced in 1890s. The project was successful and on 31st May 1894 the first electric tramway pulled out onto the streets of Lvov. Line identification was introduced in 1909. A double letter system was used for identification, employing the first letters of the names of tramway stops connected by the specific line.

Subsequently, electric tramways were put into operation in the city of Elbląg (22.11.1895) and after two years – Bydgoszcz. Electric tramways in Gdańsk started to operate in 1891 (at the same time Danziger Straßeneisenbahn company was established and in 1894 it was acquired by AEG company of Berlin). On 12th August 1896, the first electric tramway line was put into operation, and AEG submitted tramways to the administration of the Gdańsk branch of Allgemeine Straßen- und Eisenbahngesellschaft. Since 1903, tramway transport in Gdańsk was administered by Danziger Elektrische Straßenbahn. Initially (until 1920s), electric current was supplied from traction by means of trolley poles with copper rollers. Such a design required the traction wires at the crossings (intersections) and forks to be fitted with special elements ensuring the correct travel of the

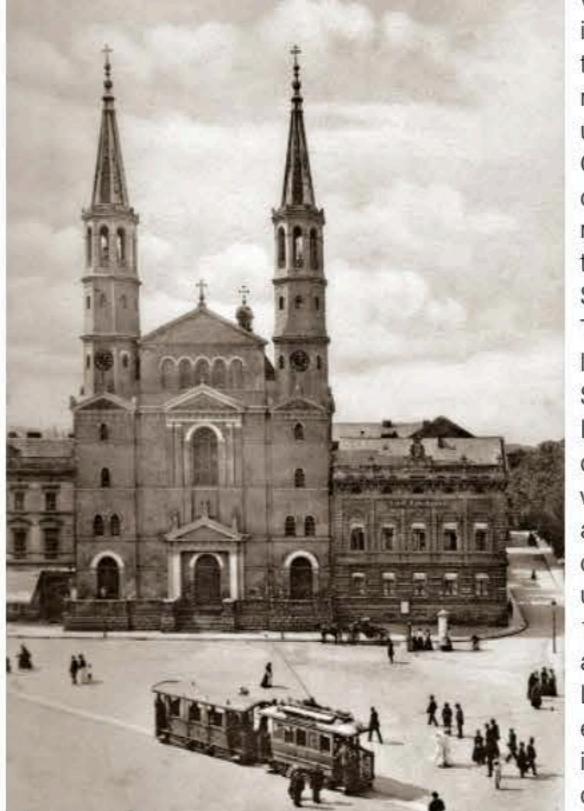


Tramwaje z obsługą kobiecą – 1917 r. – fot. Paul Naworotzki & Emil Wehram / Tramways with female staff – 1917 – phot. Paul Naworotzki & Emil Wehram (arch. Muzeum Okręgowe im. L. Wyczółkowskiego w Bydgoszczy)

TRAMWAJ ELEKTRYCZNY

i rozgałęzieniach miały specjalne wstawki, zapewniające prawidłowy przebieg rolki. W latach 20-tych XX w. odstąpiono od tego rozwiązania na rzecz klasycznych odbieraków nożycowych – pantografu, który umożliwiał po pierwsze lepszy pobór mocy i możliwość stosowania zestawów złożonych z wagonu silnikowego i doczepnego. Berlińska firma AEG z dużym powodzeniem działała w wielu miastach europejskich zdobywając pozycję lidera w zakresie projektowania i wykonawstwa systemów tramwajów elektrycznych. Podpisana przez nią 5 maja 1896 roku umowa z magistratem szczecińskim, dotycząca wykonania w mieście systemu tramwajów elektrycznych, obejmowała budowę elektrowni oraz elektryfikację tramwajów. Prace rozpoczęły się jesienią 1895 roku, zakończyły się 4 lipca 1897 roku, gdy pierwszy elektryczny tramwaj wyjechał na trasę Łękno – Wyszyńskiego. W początkach działalności na stanie przedsiębiorstwa było 58 wagonów silnikowych,

z których niektóre były przebudowane z tramwajów konnych. Do 1903 roku powstało pięć linii tramwajowych. W 1905 roku wszystkie 7 linii otrzymały numery. Koniec wieku XIX to ważny moment w historii górnośląskich tramwajów elektrycznych. Tworzona w roku 1984 przez Oberschlesische Dampfstrassenbahnen początkowa sieć linii tramwajów o trakcji parowej i unikalnej szerokości toru 785 mm, połączyła Piekary Śląskie z Bytomiem i Bytom przez Królewską Hutę (Chorzów), Świętochłowice-Lipiny, Rudę i Zabrze z Gliwicami. Dwa lata później następuje jej powiększenie po dodaniu nowych linii łączących się z Katowicami i Siemianowicami Śląskimi. W 1898 roku linie zostały zelektryfikowane. Rozpoczęto też przebudowę torowisk z 875 mm na normalnotorowe. Prace rozpoczęły się w Bytomiu i Katowicach z początkiem XX w. trwały przez okres międzywojenny aż do lat 50-tych XX w. W 1952 roku nastąpiła przebudowa trasy linii 12 Chorzów-Siemianowice Śląskie.



Tramwaj na Starym Rynku w Bydgoszczy – ok. 1917 r. / Tramway in the Old Market Square in Bydgoszcz – ca. 1917 (arch. Muzeum Okręgowe im. L. Wyczółkowskiego w Bydgoszczy)

Tak jak w wypadku Legnicy (gdzie tramwaj elektryczny uruchomiono w 1898 roku), bezpośrednią przyczyną decyzji władz miejskich była duża liczba mieszkańców. W warunkach rozrastającej zabudowy miejskiej tramwaj o napędzie konnym nie spełniał zadawalająco swych zadań. W Łodzi przejście od tramwaju konnego do elektrycznego było wymuszone względami higienicznymi oraz ekonomicznymi. Dla tramwajów łódzkich przewidywano odmienne zadania, w ciągu dnia zajmowały się przewozem pasażerów, a w nocy transportowały towary do fabryk. Podobnie jak w kilku omawianych wcześniej miastach również w Łodzi techniczną stroną uruchomienia linii i elektrowni, dostarczenie sprzętu i taboru powierzono koncernowi elektrotechnicznemu AEG. W grudniu 1898 r. na ulice Łodzi wyjechał pierwszy tramwaj elektryczny. Tym samym miasto wyprzedziło pod tym względem Warszawę z jej przestarzałym systemem opartym na tramwaju konnym. Ta kosztowna i wymagająca inwestycja przynosiła nie tylko

roller. In 1920s this solution was given up and replaced with classic pantographs which improved power intake and made it possible to make use of combined units made up of an engine-driven tramcar and a trailer. AEG company of Berlin succeeded in many European cities and became a leading designer and contractor of electric tramway systems. Its contract with the city hall of Szczecin, signed on 5th May 1896 with regard to the construction of a city system of electric tramways, included the construction of a power station and the electrification of tramways. The works started in autumn 1895 were completed on 4th July 1897, when the first electric tramway was put into operation on the route Łękno – Wyszyńskiego. Initially, the company's pool of vehicles included 58 engine-driven trams. Some of them had been converted from horse-drawn trams. By 1903, five tramway lines had been set up. In 1905, all the 7 lines

were numbered. Late 19th century was an important moment in the history of electric tramways in Upper Silesia. The original network of steam tramway lines with the unique gauge of 785 mm, built in 1884 by Oberschlesische Dampfstrassenbahnen, connected Piekary Śląskie with Bytom, running farther from Bytom to Gliwice through Królewska Huta (Chorzów), Świętochłowice-Lipiny, Ruda and Zabrze. Two years later, it was extended by new lines to Katowice and Siemianowice Śląskie. In 1898, the lines were electrified. In addition, 875 mm gauge trackway was converted into normal gauge one. The works commenced in Bytom and Katowice at the beginning of the 20th century continued throughout the interwar period until 1950s. In 1952, the route of Line No. 12 Chorzów-Siemianowice Śląskie was altered.

Likewise in Legnica (where the first electric tramway was put into operation in 1898), the direct cause for the decision of the city authorities was high number

of inhabitants. Horse-drawn tramways were not satisfactory means of transport with regard to the building development of cities. Łódź had to switch from horse-drawn to electric tramways for sanitary and economic reasons.

In Łódź trams were supposed to perform other tasks – carrying passengers during the day and transporting goods to factories at night.

Likewise in several cities discussed above, in Łódź the technical aspects of putting the tramway line and the power station into operation as well as the supplies of equipment and rolling stock were rendered by the electrotechnical concern AEG. In December 1898, the first electric tramway pulled out onto the streets of Łódź. Thus, the city outstripped Warsaw where the old-fashioned horse-drawn tramway based system was still in operation. This costly and demanding investment not only generated high return to shareholders, but also was beneficial to the inhabitants and the city (decreased vehicular traffic in the city centre). The new

ELECTRIC TRAM



Tramwaj na moście Grunwaldzkim w Bydgoszczy – ok. 1939 r. / Tramway on the Grunwaldzki Bridge in Bydgoszcz – ca. 1939 (arch. S. Sitarek)



Bydgoski Herbrand – 1935 r. / A Herbrand tram in Bydgoszcz – 1935 (arch. S. Sitarek)

means of transport was soon approved by the inhabitants who, despite previously expressed serious concerns, got used to trams that "ran without a horse". On 17th and 19th January 1901, the electric tramway system in Łódź was extended by two suburban tramway lines to Pabianice and Zgierz.

In Greater Poland, Poznań was the first city to have horse-drawn tramways replaced with electric ones in March 1898. The first three trams, running within the city centre, were identified with the following colours: white (old horse-drawn tramway route), red and yellow. In the following month, they were joined by another, fourth line that was green-marked. More or less at the same time, electric tramway appeared in Ślubice (at that time the outskirts of Frankfurt on the Oder). The case of Ślubice is intriguing since Ślubice had never had a local transport network because at the end of 19th century, when tramways ran on the right bank of the Oder river, the town of Ślubice did not exist. The thriving city of Frankfurt, at the end of 19th century, needed collective transport connections between the city centre and its more distant districts. The first decisions to build such a system were made in March 1896 (50 years' licence for the commissioning and operation of electric tramways awarded to AEG of Berlin).



TRAMWAJ ELEKTRYCZNY



Krakowskie zabytkowe tramwaje zlokalizowane w zajezdni tramwajowej / The historic trams of Kraków at a tram depot (fot. M. Kucharczyk)

nej od niego odległości. Pierwsze decyzje o budowie podjęto w marcu 1896 roku (przyniesie na 50 lat koncesji na uruchomienie tramwajów elektrycznych i ich eksploatację firmie AEG z Berlina). W Tarnowie w roku 1910 rozpoczęły się prace nad budową trakcji tramwajowej Miejskiej Kolei Elektrycznej, której inauguracja nastąpiła jesienią 1911 roku. Pasażerowie mogli nabyć bilet dla dwóch stref, po 8 halerzy za jedną strefę.

Sprostać wyzwaniu, jakim niewątpliwie był tramwaj elektryczny, mogły miasta o zasobnym budżecie. Wałbrzych dzięki swej pozycji centrum bogatego okręgu przemysłowego przy istnieniu ogromnych potrzeb przewozowych, był w stanie taką komunikację zafundować swoim mieszkańcom. 1 czerwca 1896 roku Dolnośląska Elektryczna i Tramwajowa Spółka Akcyjna po uzyskaniu koncesji, 1 czerwca 1896 roku rozpoczęła budowę linii tramwajowych, zapewniających transport między Dworcem Głównym, centrum Wałbrzycha a Szczawienkiem (Nieder Salzbrunn) oraz do Sobięcina. Dalsza rozbudowa sieci tramwajowej następowała promieniście od centrum Wałbrzycha.

Do końca XIX wieku (1899 r.) uruchomiono jeszcze tramwaj elektryczny w Gorzowie Wlkp.. Linia ta borykała się z problemami natury ekonomicznej, które sprawiły, że 11 września 1922 roku zawieszono ich eksploatację z powodu nierentowności, by 15 sierpnia 1924 ponownie je reaktywować. Niekiedy dochodzenie do etapu uruchomienia w mieście linii tramwaju elektrycznego wymagało lat prób i eksperymentów.

Do 1914 roku do listy miast z tramwajami elektrycznymi dołączył Kraków, w którym po zawarciu w 1900 roku kontraktu między gminą Karków a nowo powstałą Krakowską Spółką Tramwajową, 16 marca 1901 roku oddano do użytku pierwszą linię wąskotorową tramwaju elektrycznego. W 1910 roku przystąpiono do budowy pierwszej linii normalnotorowej (1435 mm) oraz zajezdni przy ul. Św. Wawrzyńca.



Tramwaj na ul. Nakielskiej w Bydgoszczy – ok. 1939 r. / Tramway in Nakielska Street in Bydgoszcz – ca. 1939 (arch. S. Sitarek)

In 1910, Tarnów started the construction of tramway traction for the City Electric Railway that was opened in autumn 1911. Passengers could buy tickets for two zones at 8 halers per zone. Only affluent cities could meet the unquestionable challenge of operating electric tramways. Wałbrzych, thanks to its position of a rich industrial district, was able to provide its inhabitants

with such a form of transport with regard to huge transport requirements of the city. On 1st June 1896, the Lower Silesian Electric and Tramway Joint Stock Company, as a holder of the respective licence, commenced the construction of tramway lines providing transport connection between the Main Railway Station, the centre of the city of Wałbrzych and Szczawienko (Nieder Salzbrunn) and running to Sobięcin. The tramway system developed further radiating from the centre of Wałbrzych. By the end of 19th century (1899), electric tramways were put into operation in Gorzów Wlkp. This line had to overcome economic problems due to which, on 11th September 1922, its operation was suspended because it was unprofitable. It was resumed on 15th August 1924. Sometimes, many years of attempts and experiments had been involved before an electric tramway line could be put into operation in a city.

Until 1914, Kraków was also included in the list of cities with electric tramways. In 1900, following a contract between the gmina of Kraków and the newly established Kraków Tramway Company, on 16th March 1901 the first narrow-gauge electric tramway line was put into operation. W 1910, the construction of the first normal-gauge (1435 mm) line and a tram depot at Św. Wawrzyńca Street commenced. In 1904, the authorities of Gubin decided to put an electric tramway line into operation, probably with regard to significant



Zabytkowa zajezdnia tramwajowa w Krakowie / A historic tram depot in Kraków (fot. M. Kucharczyk)

ELECTRIC TRAM



Zabytkowa zajezdnia tramwajowa w Krakowie / A historic tram depot in Kraków (fot. M. Kucharczyk)



Tramwaje na placu Teatralnym w Bydgoszczy – ok. 1930-1940 r. / Tramways at the Theatre Square in Bydgoszcz – ca. 1930-1940 (arch. S. Sitarek, D. Walczak)



distance to the railway station and in connection with the construction of a city power plant.

In Olsztyn, the project regarding the construction of a city electric tramway has been in serious trouble from the beginning (1907) since there were no investors. Thus, the municipal council had to build the tramway system on its own account, in connection with active lobbying of Mayor Belian. The decision to build a power plant and a tramway network was made in July 1906. In December 1907 the first two lines were put into operation. One of them was to connect the city centre with the railway station, whereas the other ran to leisure areas. Perhaps the establishment of city tramway transport contributed to the development of the city. The population of the city was still increasing and, in 1939, it amounted to 50 thousand inhabitants.

It is interesting that initially there were no conductors or tickets on the trams in Olsztyn. In the trams, there were



Tramwaj na krakowskim Rynku Głównym – ok. 1930 r. / Tramway in the Main Market Square in Kraków – ca. 1930 (arch. Muzeum Historii Miasta Krakowa)