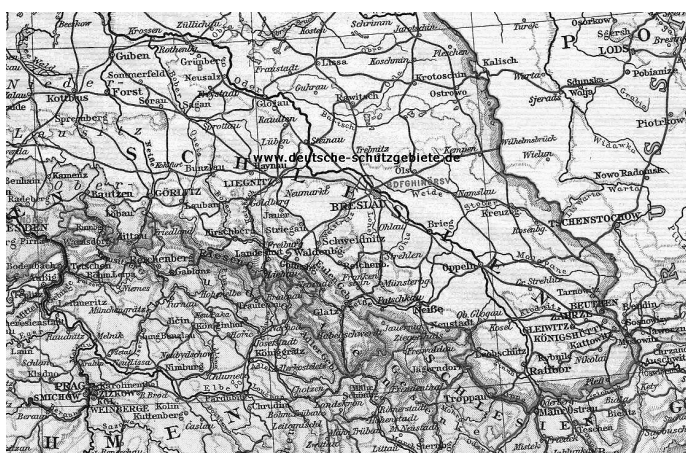


TRANSPORT KONNY DAWNEGO WROCŁAWIA

Transport konny odgrywał istotną i niezastąpioną rolę do końca XIX, a nawet do połowy XX wieku. Miał zastosowanie w przemyśle, w tym w kopalniach, jak również w komunikacji miejskiej i dalekobieżnej. Tematem artykułu jest przegląd dziewiętnastowiecznych środków transportu indywidualnego i zbiorowego, wykorzystującego siłę końskich mięśni.

Wprowadzenie

Położenie dziewiętnastowiecznego Wrocławia między Rosją carską a Cesarstwem Austro-Węgierskim, z kolei w okresie międzywojennym – między Polską a Czechosłowacją powodowało, że wzdłuż doliny rzeki Odry przebiegały korytarze komunikacyjne łączące uprzemysłowiony Śląsk z centrum Niemiec (rys. 1.) [12]. Połączenia wodne i lądowe tworzyły w mieście ważny węzeł komunikacyjny. Znajdujące się we Wrocławiu strategiczne przeprawy mostowe i promowe były chronione przez system fortyfikacji. W latach 1807–1838 na rozkaz wojsk napoleońskich doszło do wyburzenia umocnień, co dało Wrocławowi możliwość szybkiego rozwoju urbanistycznego, w tym pozyskanie terenów na prowadzenie przyszłej, nowoczesnej komunikacji zbiorowej.



Rys. 1. Śląsk i Dolny Śląsk korytarzem do Niemiec (1914 r.)

Na poprawę sytuacji gospodarczej ówczesnych Niemiec wpłynęły trzy daty: 1864 – pokonanie Danii, 1866 – pokonanie Austrii, 1871 – pokonanie Francji. Największe znaczenie miała kontrybucja francuska w wysokości 5 miliardów franków w zlocie. Pozwoliła ona na szybki rozwój przemysłu. Należy pamiętać, iż dwie, należące do Prus prowincje – Nadrenia i Śląsk, to dwa z czterech największych okręgów przemysłowych w Europie [25].

Zdarzenia te wpłynęły również na rozkwit Wrocławia i rozwój jego przemysłu. Przyczyniło się do tego także przywrócenie w 1808 roku samorządności i autonomiczności władz miejskich [7]. Rozwijające się miasto wymagało odpowiednich środków transportu i obiektów komunikacyjnych. Wrocław był wówczas w czołówce miast, jeśli chodzi o wprowadzanie nowinek technicznych.

Furmanka, dorożka, omnibus konny, dylizans

Transport lądowy opierał się początkowo na wozach konnych, należących m.in. do przewoźników indywidualnych czy poczty niemieckiej (fot. 1.) [5]. Okres ten można nazwać żartobliwie „wiekiem owsa”. Jak obliczono w 1935 roku – dla Warszawy w prognozie na najbliższe 20 lat – dla zapewnienia utrzymania koni zatrudnionych w transporcie należałoby stworzyć magazyny paszowe trzykrotnie przekraczające powierzchnioowo teren miasta. Można przypuszczać, że podobne relacje mogły występować również we Wrocławiu.



Fot. 1. Wrocław 1913 – furgony pocztowe jedno- i dwuosiowe

¹ Dr inż., Politechnika Wrocławska, Instytut Inżynierii Lądowej, Katedra Dróg i Lotnisk, wieslaw.spuziak@pwr.wroc.pl

Z transportem konnym związane było usuwanie końskich odchodów. W tym celu ulice były codziennie zamiatane, a co drugi dzień myte. Na trasie przejazdu znajdowały się poidła dla koni. Poidło takie, usytuowane na placu Grunwaldzkim, zostało zlikwidowane w 2006 roku (fot. 2.) [5], a wcześniej usunięto, w ramach przebudowy placu, znajdującą się tam kamienną rynienkę. Jeszcze w latach 1970–1980 były w tym miejscu pojone konie przewożące węgiel na Biskupin i Sępólno.

Zaopatrzenie miasta m.in. w płody rolne wymagało dowozu furmankami z odległych wsi. Plac targowy posiadał część handlową, część parkingową dla furmanek oraz sąsiedztwo dla koni. Separacja taka była podyktowana względami bezpieczeństwa i minimalizacją terenu zajętego przez wozy, a także względami sanitarnymi w miejscu postoju koni (fot. 3.) [5].

Towarowy transport konny obsługiwał wszystkie gałęzie gospodarki i indywidualnych odbiorców. Przykładowo, przewóz węgla z wałbrzyskich kopalń do okolicznych miejscowości wykonywały furmanki dwukonne o dużej ładowności (fot. 4.) [11].

Transport indywidualny opierał się na dorożkach, rozlokowanych w wyznaczonych miejscach postojowych, wyposażonych w liczne wówczas sanitariaty i wodopoje (fot. 5.) [5]. Podróż dorożką była droższa od podróży omnibusem konnym czy tramwajem konnym. Dorożki nie wymagały budowy torowisk, więc mogły dotrzeć pod każdy wskazany adres.

Historia miejskiej komunikacji pasażerskiej sięga 1840 roku, kiedy na trasie długości 4,4 km, od wrocławskiego Rynku do wsi Popowice (Pöpelwitz), ruszyły pierwsze lekkie omnibusy konne Wrocławskiego Towarzystwa Omnibusowego (Pferdeomnibus-Verkehr) (fot. 6.) [5, 6]. Kursy funkcjonowały do 1913 roku [3, 11]. Omnibusy te nie wymagały szyn ani twardej nawierzchni. Z uwagi na podkwoy i stalowe obręcze kół były to pojazdy głośnie, szczególnie na nawierzchni brukowanej. Z tego powodu w latach 1900–1910 wprowadzono nawierzchnie asfaltowe w pobliżu szpitali, szkół i uczelni, w bramach pod budynkami, czy z kostki dębowej na moście Grunwaldzkim i w bramach przejazdowych.

W przypadku złej pogody lub mrozu stosowano zabudowaną kabinę pasażerską, a to podnosiło komfort podróży (fot. 7.) [13]. Omnibusy konne miały dwuosobową obsługę, tj. woźnicę i konduktora. Zatrzymywały się w miejscach wskazywanych przez pasażerów.

Następnie omnibusy znalazły zastosowanie w komunikacji miejskiej (fot. 8.) [23]. Były wolniejsze od dorożek, ale koszty przejazdu były niższe. Dzięki utwardzeniu nawierzchni, opory ruchu omnibusów zmalały, co pozwalało zabierać więcej pasażerów i zwiększać prędkość. Pasażerowie wsiadali do pojazdu schodami umieszczonymi z tyłu. Powstała regularna sieć linii omnibusowych, obsługujących najbardziej ruchotwórcze punkty w mieście, jak centra handlowe, tereny rekreacyjne czy dworce kolejowe (fot. 9.) [5].

Wadą omnibusów była mała zwrotność z uwagi na znaczną długość wozu, w tym dyszla. Rozwiązaniem okazało się skrócenie pojazdu przez zastosowanie drugiego, górnego pokładu (fot. 10.) [24]. Omnibusy piętrowe nie jeździły jednak na trasach z ograniczoną skrajnią pionową, stąd we Wrocławiu,



Fot. 2. Wrocław 2004 – zachowany hydrant (poidło) z czasów transportu konnego



Fot. 3. Wrocław 1890 – wozy konne na Nowym Targu, konie znajdują się w boksie



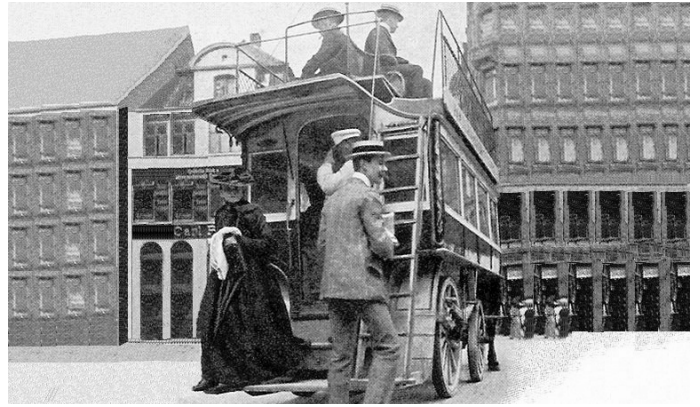
Fot. 4. Łażany kolo Żarowa 1890 – transport węgla przez pierwszy most żelwny z 1796



Fot. 5. Wrocław 1892 – postój dorożek konnych przy ulicy Wierzbowej/pl. św. Krzysztofa



Fot. 6. Wrocław 1910 – omnibus konny na trasie Rynek–wieś Popowice



Fot. 10. Kopenhaga 1907 – omnibus konny piętrowy



Fot. 7. Wrocław 1869 – omnibus konny, wersja zimowa, zabudowana



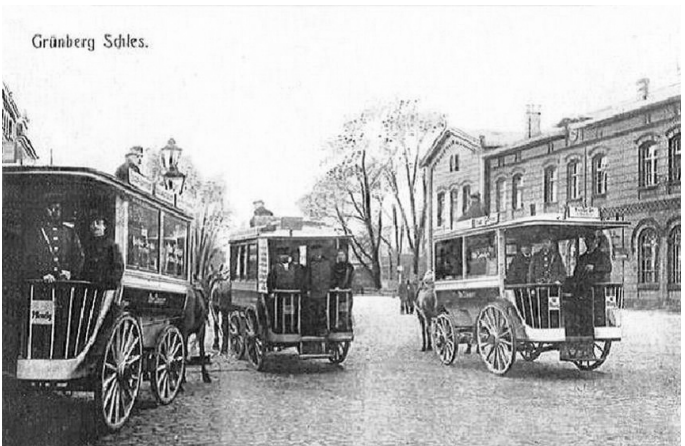
Fot. 11. Wrocław 1850 r. – dylizans na trasie Oleśnica–Kluczbork



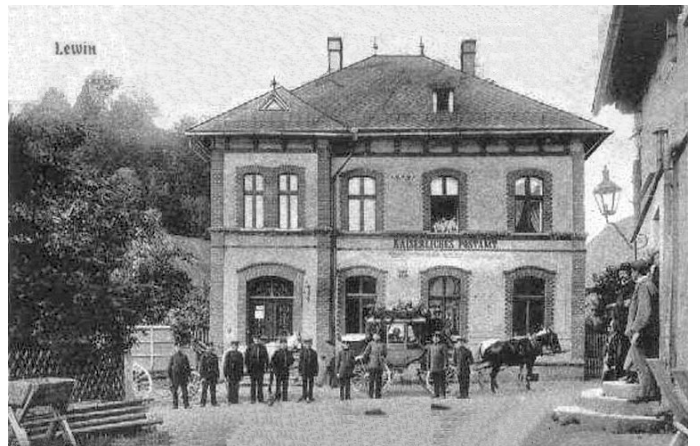
Fot. 8. Wrocław 1890–1900 – omnibus konny na ul. Świdnickiej/Modrzejewskiej



Fot. 12. Stagecoach Gotthard (berlinka – typ dwuosobowy, coupe), 1849–1886



Fot. 9. Zielona Góra 1900 – omnibusy konne przed dworcem kolejowym



Fot. 13. Lewin 1905 – dylizans przed cesarskim urzędem pocztowym (po lewej żółb na siano)

z uwagi na liczne wiadukty kolejowe, nie zarejestrowano takich pojazdów. Wprowadzenie trakcji elektrycznej (tramwaj elektryczny, trolejbus), a także elektrycznych linii napowietrznych, eliminowało piętrowe omnibusy z określonych ulic.

Komunikacja dalekobieżna opierała się w tamtych czasach na dylizansach, przewożących jednorazowo mniej pasażerów niż omnibusy (fot. 11.) [24]. Cena biletu była zróżnicowana, w zależności od zajmowanego miejsca wewnątrz czy na zewnątrz pojazdu (fot. 12.) [16]. Dylizanse były lepiej resorowane z uwagi na gorszy stan dróg zamiejskich i rozwijanie większych prędkości. Miały one również coraz częściej opony z pełnej gumy, podobnie jak dorożki miejskie, co poprawiało komfort jazdy i zmniejszało hałas.

Dylizanse wrocławskie kursowały od 1694 roku [16], przewożąc bagaż podręczny podróżnych oraz przesyłki pocztowe. Zatrzymywały się przy urzędach pocztowych, dostarczając przesyłki (fot. 13.) [15] oraz przy zajazdach (fot. 14.) [9] oferujących nocleg i wyżywienie. Prędkość dylizansu wynosiła 2 km/h (1700 r.) do 10 km/h (1850 r.). Dylizans pokonywał niekiedy ponad 100 km w ciągu dnia [16]. Dzienna długość tras dylizansów wynosiła przeciętnie 30–40 km, co odpowiada odległości między miastami powiatowymi.



Fot. 14. Kościelec Wielkopolski 2008 – zajazd dylizansowy na trasie Poznań–Warszawa

Tramwaj konny

Transport kolejowy istniał już w starożytności, wykorzystując wyłobienia w kamiennych płytach dróg. Transport szynowy z trakcją konną był znany w Asyrii ponad 2500 lat temu. Do XX wieku w kopalniach transportowano w ten sposób urobek. Era transportu kolejowego rozpoczęła się w 1825 roku na linii Stockton–Darlington w Wielkiej Brytanii [21].

Zaletą torowisk szynowych w stosunku do poruszania się po drodze utwardzonej była minimalizacja oporów toczenia, a tym samym możliwość przewozu większej liczby pasażerów jednym pojazdem z większą prędkością. Wynikało to z dziewięciokrotnego zmniejszenia oporu toczenia koła po szynie niż po asfalcie i mniejszego zużycia energii [4].

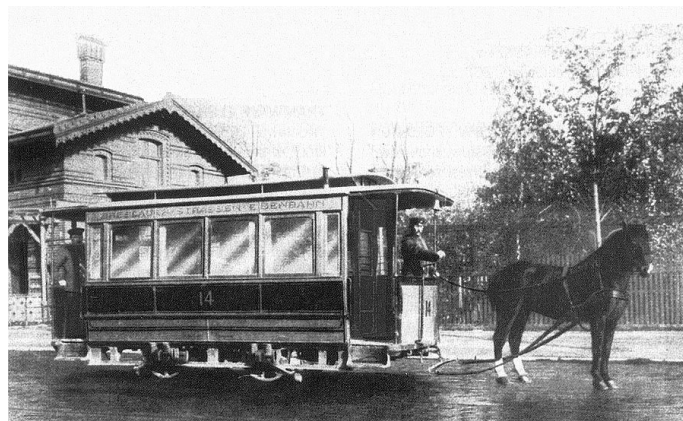
Tramwaj w języku niemieckim (Strassenbahn) oznacza kolej żelazną prowadzoną w pasie drogowym. Tramwaj konny poruszał się po szynach w drodze, zamiast po jezdni, która często była wówczas w złym stanie technicznym.

Gwarantowało to stabilne podparcie kół, niezależnie od warunków gruntowych i pogodowych oraz automatyczne prowadzenie (sterowanie) pojazdem, bez względu od zachowania się konia pociągowego. Ponieważ torowisko tramwajowe nie było związane w sposób trwały z jezdnią, jego budowa nie pociągała konieczności budowy jezdni dla innych pojazdów. O ile pierwszy konny omnibus uruchomiono w Paryżu w 1662 r., o tyle pierwszy tramwaj konny, jako szynowa modyfikacja omnibusu, powstał w 1852 r. w Nowym Jorku.

Tramwaje konne wymagały budowy torowisk, stajni, warsztatów, wodopojów i zaplecza socjalnego dla woźniców. Korzystano z zajezdni przy ulicach Skłodowskiej-Curie 39 i Powstańców Śląskich 98, wyposażonych w łaźnie dla koni, kuźnie, myjnie wozów pasażerskich, ogniotrwałe piwnice na naftę, wagi cetnarowe, warsztaty naprawcze i lakiernie. Konie były rozlokowane w kilku stajniach. W przypadku zakaźnej choroby zwierząt, skracano linie tramwajowe tak, żeby nie dochodziło do kontaktu między zwierzętami.

Przekształcenie omnibusów konnych na tramwaje konne nastąpiło we Wrocławiu w 1877 roku (pierwsze tramwaje konne w Niemczech 1865) [2, 3, 17, 20]. Koncesję na ich budowę otrzymał berliński inwestor, zakładając Wrocławskie Towarzystwo Ulicznej Kolei Żelaznej (Breslauer Strassen-Eisenbahn-Gesellschaft) [8, 10]. Dla potrzeb pociągów sprowadzono z Danii 70 koni. Pierwszy tramwaj konny we Wrocławiu został uruchomiony 10 lipca 1877 r. na trasie od ulicy Krasieńskiego do ogrodu zoologicznego i terenu wyścigów konnych. Po kilku miesiącach wydłużono tę linię w przeciwną stronę, przez Rynek do pl. Strzegomskiego. Przystanki tramwaju konnego znajdowały się w zależności od lokalnego zwyczaju na każdym skrzyżowaniu lub też zatrzymywano się na żądanie.

Pierwsze wagony produkcji Wagonfabrik A.G. Paul Herbrand Köln–Ehrenfeld posiadały dzwonek i oświetlenie naftowe. Na stalowym dwuosiowym wózku znajdowała się drewniana buda długości 6,03 m. Przednią i tylną platformę przeznaczono dla woźnicy i dlatego nie były zabudowane (fot. 15.) [18]. Eksploatowano również tzw. wagony letnie, nie posiadające bocznych ścian, a jedynie zadaszenie przed deszczem (fot. 16.) [22].



Fot. 15. Wrocław ul. A. Mickiewicza 1877–1906 – tramwaj konny zabudowany przy rogatce

W 1900 roku było 140 tramwajów obsługiwanych przez 524 konie. Przewieziono wówczas ponad 15 mln pasażerów. Połączenia tramwajowe były zakładane na kierunkach cieszących się szczególnie dużym zainteresowaniem. Wydłużanie toru prowadzono systematycznie, w miarę wzrostu liczby pasażerów. W porze zimowej, w przypadku zalegania pokrywy śnieżnej, tramwaje były ciągnięte przez dwa konie.

Statystyki przedsiębiorstwa Breslauer Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft

Rok	Liczba koni	Liczba wagonów	Liczba przewiezionych pasażerów	Liczba zatrudnionych
1891	524	86	8,2 mln	brak danych
1900	337	140	15,4 mln	495
1909	21	394	28,3 mln	967

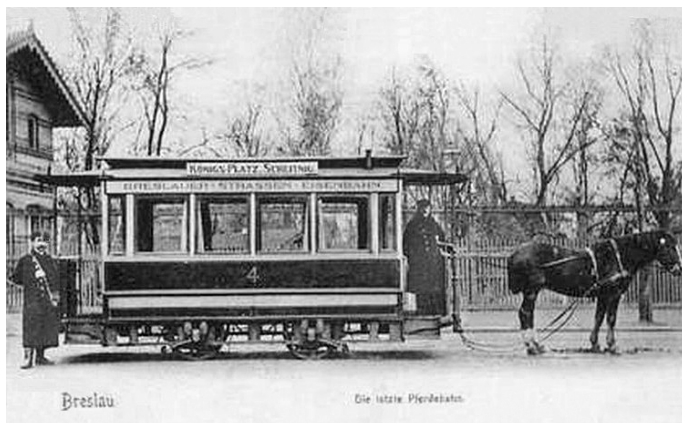
Tramwaje konne kursowały regularnie do 1905 roku; ostatni kursował na linii pl. Jana Pawła II–Szczytniki. Najdłużej, do 30 czerwca 1906 roku, była czynna krótka linia tramwajowa, łącząca most Szczytnicki z mostem Zwierzynieckim przez ulicę Parkową, której nie opłacało się elektryfikować (fot. 17, 18.) [5].

W nawiązaniu do wad pojazdów konnych, związanych z koniecznością utrzymania w czystości, istotną niedogodnością dla podróżnych był odór, szczególnie dokuczliwy w porze letniej. Przy dużym natężeniu linii tramwajowych w centrach miejskich (fot. 19, 20.) [1] problem ten stanowił poważne obciążenie środowiska i niedogodność dla podróżnych. Należy pamiętać, że oprócz linii tramwajowych, cały transport miejski opierał się zasadniczo na furmankach.

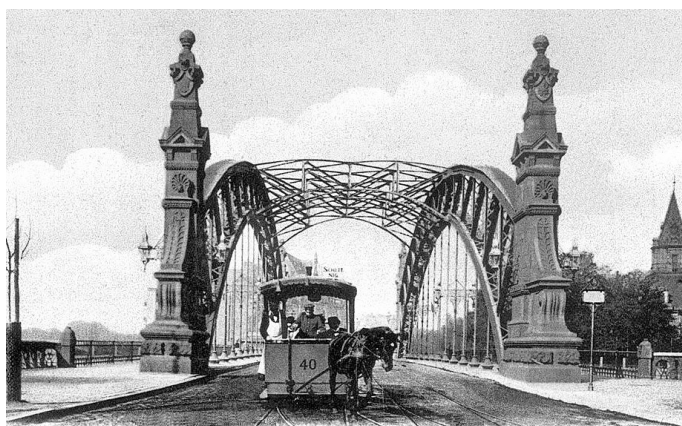
Obraz ruchu miejskiego we wrocławskim Rynku, w tym pojazdów konnych, zachował się na fotografiach z XIX i XX wieku, wykonanych techniką photochrom, polegającą na ręcznym kolorowaniu zdjęć, które powstawały jako czarno-białe negatywy. Wykonane matryce drukarskie wyciągów podstawowych barw pozwalały na drukowanie tych zdjęć w kolorze. Fotografie pochodzą ze zbiorów Biblioteki Kongresu Stanów Zjednoczonych, a wykonała je między 1890 a 1900 amerykańska firma Detroit Publishing Company.



Fot. 16. Wrocław, ul. Świdnicka 1890–1905 – tramwaj konny odkryty



Fot. 17. Wrocław, ul. A. Mickiewicza (przy rogatce) 1906 – ostatni tramwaj konny



Fot. 18. Wrocław 1906 – ostatnia linia tramwajowa: most Zwierzyniecki – most Szczytnicki



Fot. 19. Wrocław, północna pierzeja Rynku, tzw. Targ łakoci, 1890–1900 – tramwaj konny



Fot. 20. Wrocław, południowa pierzeja Rynku 1890–1900 – tramwaj konny oraz dorożki

Podsumowanie

Z uwagi na upływ czasu, pozostało niewiele śladów materialnych sprzed stu lat. Zachowały się odcinki nawierzchni tramwajowej eksploatowanej tylko przez tramwaje konne (fot. 21.) [5]. Spotyka się również pod warstwą asfaltu torowiska trakcji konnej.

Z uwagi na fakt, że w czasie wprowadzenia trakcji elektrycznej zachowano wagony trakcji konnej, służyły one nadal po elektryfikacji linii jako przyczepki pojazdów silnikowych (fot. 22). Część wagonów zmodyfikowano, a część funkcjonowała nadal, ale jako tabor pomocniczy – np. wagony towarowe. Na bazie zachowanych oryginalnych podwozi tramwaju konnego wykonano repliki karoserii, służące jako atrakcje turystyczne, demonstrujące dawną komunikację miejską (fot. 23, 24.) [5].

Literatura

1. Biblioteka Kongresu Stanów Zjednoczonych, zdjęcia – Detroit Publishing Company: <http://wroclawzwyboru.blox.pl/html/1310721,262146,14,15.html?1,2009>
2. Breslauer strassenbahn: http://www.strassenbahn-europa.at/strassenba_19.htm
3. Die Geschichte des Berliner Straßenbahn-Verkehrs, http://www.bvg.de/index.php/de/binaries/asset/image/70624/teaser_small&h=126&w=168&q=pferde%20strassenbahn&babsrc=home
4. DK: Po szynach czy po drogach. <http://automatyka.ndl.pl/art/ar6.htm>
5. Dolny Śląsk.org.pl, www.wroclaw.hydral.com.pl
6. Historia MPK we Wrocławiu: http://www.mpk.wroc.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=150&Itemid=36
7. Historia wrocławia, www.zgapa.pl/zgapedia/Historia_Wroc%5%82awia.html
8. Historia Wrocławskich tramwajów: http://slaskwroclaw.info/index2.php?id=wroclaw-tramwaje_historia
9. Kościelec kolski [http://pl.wikipedia.org/wiki/Ko%C5%9Bcielec_\(powiat_kolski\)](http://pl.wikipedia.org/wiki/Ko%C5%9Bcielec_(powiat_kolski))
10. Lewandowski K., Molecki B.: *Tramwaje we Wrocławiu 1877–2006*
11. Łażany, most stalowy <http://pl.wikipedia.org/wiki/Łażany>
12. Mapa Śląska www.deutsche-schutzgebiete.de
13. Omnibus konny zimowy, <http://fotopolska.eu/28812,foto.html>
14. Pferdeomnibus in Kopenhagen, 1907, <http://de.wikipedia.org/wiki/Pferdeomnibus>
15. Poczta w Lewinie <http://fotopolska.eu/72729,foto.html>
16. Postkutsche, <http://de.wikipedia.org/wiki/Postkutsche>
17. Stadtverkehrslexikon Polen: <http://home.arcor.de/suedwest-bezirk/plcz/polen.htm>
18. Tramwaj konny 1877–1906, <http://wroclaw.hydral.com.pl/001517,foto.html>
19. Tramwaj konny 1906 r. – ostatni kurs, <http://wroclaw.hydral.com.pl/56411,foto.html>
20. Tramwaje we Wrocławiu: http://pl.wikipedia.org/wiki/Tramwaje_we_Wroclawiu
21. Transport kolejowy, Wikipedia, http://pl.wikipedia.org/wiki/Transport_kolejowy
22. Ulica Świdnicka 1890–1905 <http://wroclaw.hydral.com.pl/000697,foto.html>
23. Ulica Świdnicka / Modrzejewskiej 1890–1900: <http://wroclaw.hydral.com.pl/113861,foto.html>
24. Zarys rozwoju poczty w Oleśnicy: www.olesnica.nienaltowski.net/Poczta_olesnicka.htm
25. Zjednoczenie Niemiec (1866–1871): [http://pl.wikipedia.org/wiki/Zjednoczenie_Niemiec_\(1866-1871\)](http://pl.wikipedia.org/wiki/Zjednoczenie_Niemiec_(1866-1871))



Fot. 21. Wrocław ul. Parkowa, 2004 – nieczynne od 1906 r. torowisko tramwaju konnego



Fot. 22. Wrocław 1877–1890 – przyczepka tramwaju konnego zastosowana w tramwaju elektrycznym



Fot. 23. Wrocław 2006 – replika tramwaju konnego, odkrytego, na oryginalnym podwoziu



Fot. 24. Wrocław 2006 – replika tramwaju konnego, odkrytego, na oryginalnym podwoziu