

WYŚCIG TRAMWAJÓW: ELEKTRYCZNY, KONNY CZY GAZOWY?

Andrij KRYŻANIWSKYJ¹, Orest IVAKHIV²

1. PSA „Lvivoblenergo”, Muzeum Historii Elektryki
tel.: +38 096 10 48 319 e-mail: kryandriy@gmail.com
2. Uniwersytet Narodowy “Lvivska Politechnika”
tel.: +38 032 2583070 e-mail: orest.v.ivakhiv@lpnu.ua

Streszczenie: Dzieje twórców tramwaju lwowskiego są mocno powiązane z rozwojem elektryczności na terenach Galicji Wschodniej. W proces ten były zaangażowane liczne wybitne osobowości elity technicznej kraju, w tym nie tylko specjaliści elektrycy. Spośród nich wyróżniają się postaci Romana Gostkowskiego i Juliusza Hochbergera, których los związał nie tylko za życia, ale i po śmierci, przez wspólny Cmentarz Łyczakowski we Lwowie.

Słowa kluczowe: Cmentarz Łyczakowski, tramwaj elektryczny, Lwów.

1. WPROWADZENIE

Wspominając rozwój elektryczności na terenach Galicji Wschodniej wypada zastanowić się nad postaciami Romana Gostkowskiego i Juliusza Hochbergera, którzy pozostawili swój ślad w sprawie początku tramwaju lwowskiego. O ile Juliusz Hochberger, mimo, że był architektem, a nie zawodowym elektrykiem, od razu obstawał za wprowadzeniem we Lwowie tramwaju elektrycznego, to Roman Gostkowski długo walczył z tą ideą. Wygląda to dziwnie, biorąc pod uwagę jego świetne prace naukowe poświęcone elektryfikacji kolei państwowych, lecz w sprawie budowy tramwaju miejskiego we Lwowie Roman Gostkowski opowiadał się po stronie tramwaju gazowego. Tak się ułożyło, iż ich mogiły na Cmentarzu Łyczakowskim we Lwowie znajdują się w odległości około 15 metrów i symbolicznie nadal kontynuują one swoje spory techniczne. Ale o tym w dalszej części artykułu.

2. SZLAKIEM PAMIĘCI

2.1. Juliusz Hochberger

Juliusz Hochberger (rys. 1), ur. 16 maja 1840 r. w Poznaniu, zmarł 5 kwietnia 1905 r. we Lwowie. Ukończył Królewską Akademię Inżynierii Lądowej w Berlinie, pracował w pruskiej służbie cywilnej, opracowywał projekty i brał udział w budowie mostu nad rzeką Odrą i wielu stacji na nowej linii kolejowej Poznań - Toruń.

W 1872 r. Hochberger wygrał konkurs na stanowisko dyrektora Wydziału Budownictwa Miejskiego we Lwowie, którym kierował przez 33 lata. Za jego rządów Lwów zmienił się nie do poznania – w mieście powstało wiele nowych imponujących budynków, w tym teatr miejski (obecnie Lwowski Narodowy Teatr Opery i Baletu im. Sołomii Kruszelnyckoj).



Rys. 1. J. Juliusz Hochberger

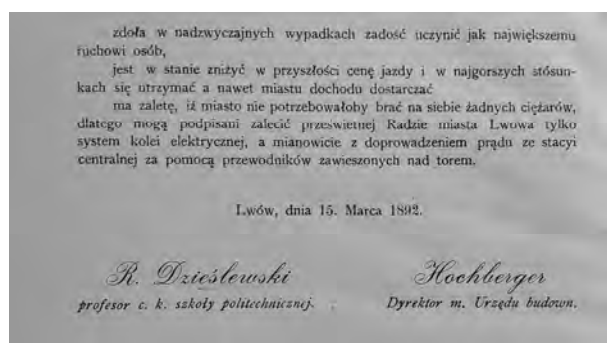
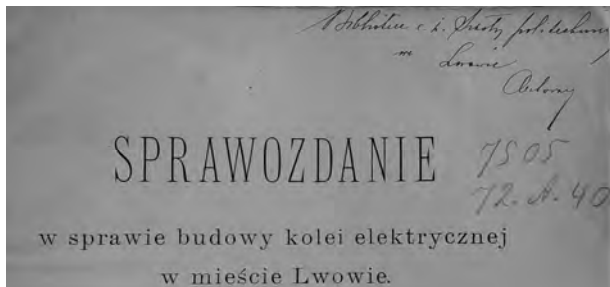


Rys. 2. Grobowiec rodziny Hochbergerów na polu nr 68



Rys. 3. Napis na grobowcu rodziny Hochbergerów

Wiele budynków zaprojektował sam Juliusz Hochberger. Projekt Sejmu Galicyjskiego (obecnie główny gmach Lwowskiego Uniwersytetu Narodowego im. Iwana Franka), opracowany przez Hochbergera, zajął trzecie miejsce w ogłoszonym konkursie, ale ponieważ nikt nie wygrał, komisja poleciła Hochbergerowi jego sfinalizowanie z uwzględnieniem pomysłów innych uczestników konkursu. Później, w latach 1877-1881, Hochberger sprawował nadzór architektoniczno-artystyczny nad budową gmachu Sejmu.



Rys. 4. Sprawozdanie w sprawie budowy kolei elektrycznej we Lwowie, złożone przez Juliusza Hochbergera i Romana Dzieślewskiego z odrębną dedykacją dla biblioteki Politechniki Lwowskiej, oryginał w bibliotece Uniwersytetu Narodowego „Lvivska Politechnika”

Juliusz Hochberger był autorem projektu budynków szkół św. Anny (obecnie Gimnazjum Prawne przy ul. Leontowicza), św. Marii Magdaleny (obecnie Lwowskie Liceum nr 3 przy ul. Bandery), im. Mickiewicza (obecnie Lwowskie Liceum nr 62 przy ul. Teatralnej) i innych budynków [1].

Jako dyrektor Wydziału Budownictwa Miejskiego we Lwowie Juliusz Hochberger popierał rozwój elektryfikacji obiektów miejskich. W 1882 r. pochodzący z Moraw lwowski elektryk František Rychnowski wykonał oświetlenie elektryczne sali głównej Sejmu za pomocą czterech łukowych lamp elektrycznych. W tym celu zainstalował w piwnicy trzy generatory, a pod sufitem sali sejmowej żyrandol z czterema lampami. Entuzjastyczni świadkowie tego wydarzenia ze zdumieniem zauważyli, że światło ułatwiało odczytanie nawet najmniejszych liter na jednym guldenie, nawet w najdalszych zakątkach hali i okolicznych galeriach. Budynek Sejmu stał się jednym z pierwszych budynków administracyjnych we Lwowie z oświetleniem elektrycznym [2].

W 1887 r. z okazji wizyty w Sejmie następcy tronu austriackiego arcyksięcia Rudolfa, F. Rychnowski zainstalował jeszcze cztery lampy w korytarzu i dwie przy wejściu do gmachu [3].

W latach 1890-1893 Hochberger był członkiem redakcji Czasopisma Technicznego, a w 1892 roku pełnił obowiązki jego redaktora naczelnego.

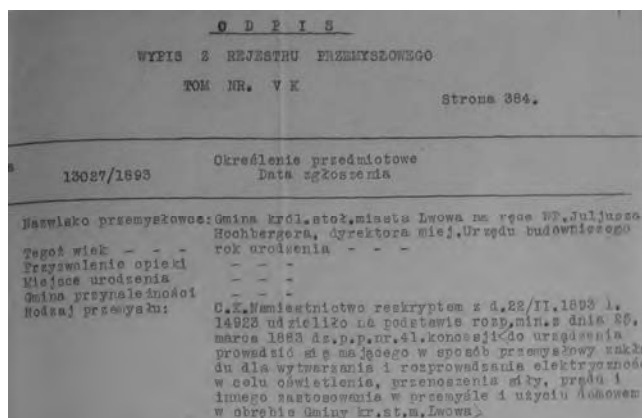
Zasługi Hochbergera są szczególnie istotne przy budowie obiektów infrastruktury technicznej – wodociągów miejskich, straży pożarnej, sieci ulic i placów, które uczyniły Lwów miastem europejskim. Wśród nich - rozwiązanie problemu transportowego - budowa najpierw konnego, a później tramwaju elektrycznego.

Gdy magistrat miasta w początkach lat 90. XIX w. rozważał możliwość zainstalowania we Lwowie tramwaju elektrycznego, Juliusz Hochberger i Roman Dzieślewski, wtedy kierownik Katedry Elektrotechniki Politechniki Lwowskiej, udali się w długą podróż do Wiednia, Pragi, Hamburga i Berlina, aby zapoznać się z istniejącymi tramwajami. W wyniku tej podróży w 1892 r. złożyli raport o możliwości zbudowania we Lwowie tramwaju elektrycznego, w którym zaproponowali jego trasy (rys. 4).

Ale trzeba jeszcze było pokonać sprzeciw dyrekcji spółki tramwajów konnych we Lwowie „Societa Triestina Tramway”, która najpierw honorowo odmówiła Magistratowi lwowskiemu udziału w budowie kolei do miejsca Powszechnej Wystawy Krajowej, planowanej na 1894 r., a potem zrozumiała swój błąd w wymiarze strategicznym. Złożyli nawet protest przeciwko planom budowy tramwaju elektrycznego we Lwowie, a w mieście rozpuścili plotki, że jego nie będzie.

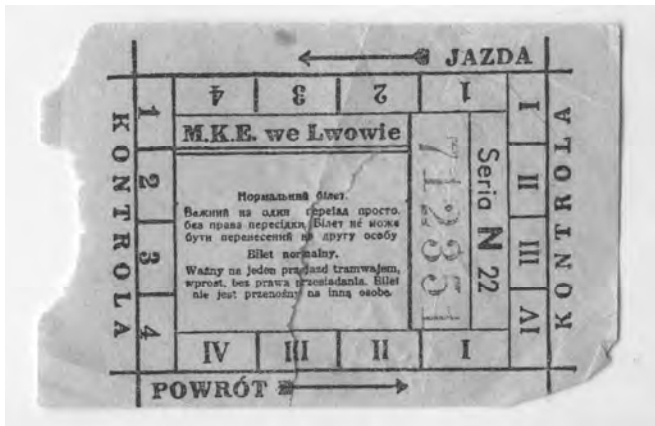
Wtedy starszy brat Romana Dzieślewskiego - Walerian (pochowany razem z bratem w rodzinnym grobowcu na Łyczakowie, pole nr 50) zwrócił się do magistratu w imieniu konsorcjum, które zostało założone w lutym 1892 r. pod przewodnictwem JE Ks. Adama Sapiehy, w celu starania o koncesję na centralną stację elektryczną dla prowadzenia ruchu miejskiej kolei elektrycznej oraz oświetlenia elektrycznego na wypadek, gdyby gmina m. Lwowa sama tego przedsiębiorstwa przeprowadzić nie zamierzała. Jednocześnie poprosił o pierwszeństwo na wypadek, gdyby się ktoś inny starał o koncesję na centralną stację i przesyłki prądu elektrycznego, a również o udzielenie pozwolenia na używanie bruków i ulic w celu prowadzenia przewodów elektrycznych oraz miejsca nad Pełczyńskim stawem pod centralną stacją [4].

Stało się jasne, że jeśli miasto nie zbuduje tramwaju elektrycznego, to może powstać on w ramach przedsięwzięcia prywatnego i magistrat, mając dwa rywalizujące między sobą przedsiębiorstwa tramwajowe w mieście, na długie lata utkwiał z nimi w sporach sądowych. List z odpowiedzią Walerianowi Dzieślewskiemu w tej sprawie podpisał Juliusz Hochberger. [4].



Rys. 5. Kopia koncesji na budowę instalacji elektrycznej we Lwowie

To właśnie w imieniu Juliusza Hochbergera Cesarsko-Królewskie Namiestnictwo Galicyjskie udzieliło 22 lutego 1893 r. koncesji na prawo *urządzenia zakładu przemysłowego dla wytwarzania i rozprowadzania elektryczności w celu oświetlenia, przenoszenia siły, prądu i innego zastosowania w przemyśle i użytku domowym w obrębie Gminy kr. st. m. Lwowa* (rys. 5) [5].



Rys. 6. Bilet tramwajowy we Lwowie z napisami w dwóch językach (ukraińskim i polskim) sprzed I wojny światowej [6]

Całkiem inną pozycję w sprawie tramwaju elektrycznego zajął wtedy wybitny inżynier i profesor Politechniki Lwowskiej Roman Gostkowski.

2.2. Roman Gostkowski

Roman Gostkowski (rys. 7), ur. 2 września 1837 r., Trzczyceń, Polska, zmarł 2 marca 1912 r. we Lwowie. Ukończył Politechnikę Wiedeńską w 1858 roku. Pracował na różnych stanowiskach w Kolejach Austro-Węgierskich. Po utworzeniu Katedry Teorii Kolei na Politechnice Lwowskiej (był to pierwszy taki wydział w Austro-Węgrzech) pracował w Katedrze Teorii Ruchu Kolejowego jako docent (1878-1884).

W 1884 r. Roman Gostkowski otrzymał propozycję kierowania wydziałem technicznym Kolei Państwowych w Wiedniu. W 1890 r. powrócił na Politechnikę Lwowską jako profesor w Katedrze Teorii Ruchu Kolejowego, w latach 1897-1898 został wybrany rektorem. W 1893 r. Roman Gostkowski napisał i wydał we Lwowie dwutomową Teorię ruchu kolejowego, która stała się książką podręczną dla wielu kolejarzy. Została przetłumaczona na język niemiecki, rosyjski i czeski.



Rys. 7. R. Gostkowski

Od czasu powstania Towarzystwa Politechnicznego we Lwowie w 1877 r. był jego pierwszym prezesem (do 1884).

Roman Gostkowski intensywnie pracował nad teorią elektryfikacji kolei: „Przesyłka siły za pomocą prądów elektrycznych” (1893), „O zastąpieniu pary elektrycznością” (1894), „Elektryczność w zastosowaniu do przewozu na kolejach elektrycznych” (1894) [7, 8].



Rys. 8. Grobowiec rodziny Gostkowskich na polu nr 69

Jako aktywny mieszkaniec Lwowa (zajmował własny budynek nr 5 przy dzisiejszej ul. Korolenka) włączył się w rozwiązanie problemu komunikacyjnego miasta. Gostkowski został zaproszony na posiedzenia magistratu w sprawie wprowadzenia tramwaju elektrycznego we Lwowie, jako przeciwwagi dla tramwaju konnego, który istniał w mieście od 1880 r. na niekorzystnych dla magistratu warunkach. Jednak za zamianą tramwaju konnego na bardziej postępowy, na spotkaniach Gostkowski nieustannie upierał się przy decyzji, która nie wykluczała budowy w mieście tramwaju gazowego.

Faktem jest, że Gostkowski oprócz wykorzystywania elektryczności do poruszania lokomotyw pracował również nad wykorzystaniem gazu jako paliwa. W 1893 r. wydał we Lwowie pracę „Die Gas – bahn”, w której chwalił zalety tramwaju z silnikami gazowymi. Budowę innego typu tramwaju we Lwowie - tramwaju parowego - Gostkowski od razu odrzucił, ponieważ jego zdaniem powierzchnia miasta jest zbyt mała, aby tramwaj parowy był opłacalny. Takie tramwaje parowe istniały w wielu miastach, w szczególności od 1886 r. przez centrum Kołomyi przejeżdżała kolejka wąskotorowa, zwana nawet „Kołomyjskim tramwajem”, która łączyła Kołomyję z rafinerią w Pieczyniżynie i szybami naftowymi we wsi Rungury [9, 10].

R. Gostkowski odrzucał też celowość uruchomienia we Lwowie tramwaju elektrycznego. We wspomnianej pracy udowodnił, że tramwaj elektryczny jest o 22% droższy od gazowego. Jednak w swoich wyliczeniach naukowiec uwzględnił w całkowitym koszcie tramwaju elektrycznego koszt budowy elektrowni centralnej, który wyniósł aż 24% wszystkich kosztów. W przypadku tramwaju gazowego oczywiście nie było tak drogiej wydatków, które sprawiły wrażenie przewagi tramwaju gazowego nad elektrycznym. R. Gostkowski nie brał przy tym pod uwagę, że elektrownia, oprócz tramwaju, stwarza szansę na elektryfikację miasta (co później stało się we Lwowie), a tramwaj gazowy to rozwiązanie tylko problemu komunikacyjnego, rodzaj „ślepiej uliczki” bez innej perspektywy.

Doшло do tego, że na posiedzeniu Wydziału Magistratu Lwowskiego 23 maja 1893 r. Gostkowski zaproponował przyjęcie w uchwale w sprawie nowego tramwaju

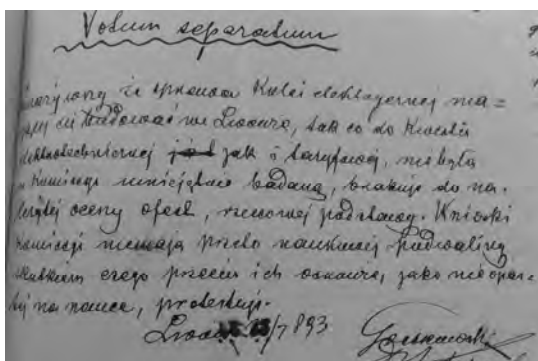
lwowskiego klauzuli, zgodnie z którą „Departament aprobuje konieczność budowy tramwaju wyposażonego w silniki mechaniczne”.



Rys. 9. Praca R. Gostkowskiego "Die Gas -bahn" z odrębną dedykacją dla biblioteki Politechniki Lwowskiej, oryginał na wydziale „Rzadkiej książki” Lwowskiej Narodowej Galerii Sztuki

W debacie Gostkowski przekonywał, że sformułowanie „silniki mechaniczne” nie wyklucza „silników elektrycznych”. Jednak pozostali członkowie spotkania nie poparli tak niejednoznacznego sformułowania. Obawiali się, że może to stać się luką prawną dla tramwaju konnego, który usilnie starał się pozostać w mieście. Dlatego na końcowym posiedzeniu 13 lipca 1893 r., kiedy większość głosowała za propozycją wiedeńskiej firmy Siemens & Halske, dotyczącą budowy tramwaju elektrycznego, Gostkowski głosował przeciwko temu, zważywszy, że *sprawa kolei elektrycznej nie była w komisji badana, tak co do kwestii technicznej jak i taryfowej. Wnioski komisji nie mają przeto naukowej podwaliny* (rys. 10) [11].

Mimo tego incydentu Roman Gostkowski pozostał w pamięci jako wybitny uczyony z zainteresowaniami w różnych dziedzinach. 30 kwietnia 1881 r. Roman Gostkowski zorganizował publiczną demonstrację systemu łączności telefonicznej Henryka Machalskiego (pochowanego również na Cmentarzu Łyczakowskim w polu nr 73, rys. 11).



Rys. 10. Odręczna notatka ze specjalną opinią R. Gostkowskiego na posiedzeniu Wydziału magistratu w sprawie budowy tramwajów elektrycznych 13 lipca 1893 r. [11]

Wynalazca Henryk Machalski specjalnie pojechał do Żółtkwi i stamtąd (z odległości 30 kilometrów) za pomocą telefonu swojego systemu transmitował przemówienie do Lwowa, gdzie odbyło się posiedzenie Towarzystwa Politechnicznego. Następnie był nadawany telefonicznie koncert – nieznana piosenkarka zaśpiewała piosenkę „Jeśli poranne słońce”, a słynny ukraiński śpiewak Oleksander Myszuha wykonał arię z opery „Halka”. Jakość telefonu była taka, że wydawało się, iż wykonawcy znajdują się w sąsiednim pokoju. Z inicjatywy Romana Gostkowskiego wkrótce wprowadzono takie połączenie telefoniczne na linii kolejowej Lwów – Czerniowce – Jassy [12].



Rys. 11. Grób Henryka Machalskiego na polu nr 73 [13]

Wspomnianą wyżej koleją parową z Kołomyi do szybów naftowych w Rungurach i jego rafinerii w Peczyńżynie zbudował w 1886 roku wybitny inżynier chemik i biznesmen Stanisław Szczepanowski (12 grudnia 1846 r. - 31 października 1900 r.), którego mogiła znajduje się również na cmentarzu Łyczakowskim. Pierwszą swoją kopalnię ropy naftowej zbudował on w Słobodzie Rungurskiej (1879). To ona wtedy dokonała największego debetu ropy w Galicji. W 1883 r. Stanisław Szczepanowski wybudował w Peczyńżynie nowoczesną rafinerię. Takie inwestycje wymagały znacznych środków. Stanisław Szczepanowski ich nie miał, więc zaciągnął wiele pożyczek. Jego głównym wierzycielem była Galicyjska Kasa Oszczędności (znajdująca się w obecnym gmachu Lwowskiego Muzeum Etnograficznego przy Alei Swobody we Lwowie).

Później z powodu kłopotów finansowych Stanisław Szczepanowski stracił majątek w Peczyńżynie i Rungurach. Swoją działalność przeniósł w inne miejsca i wiercił szyby naftowe w Wyżnym Synewydnym (powiat stryjski) i w Grozowie (powiat starsamborski), a w 1888 r. w Schodnicy koło Borysławia. Stanisław Szczepanowski z pomocą finansową współdziałalców zbudował ropociąg ze Schodnicy do Borysławia.



Rys. 12. Grób Stanisława Szczepanowskiego w polu nr 1 „b”

Jednak w 1894 r. ponownie zbankrutował i został zmuszony do sprzedaży pola w Schodnicy. Jakie było jego rozczarowanie, gdy wkrótce w Schodnicy wywiercono szyb z rekordowym debetem naftowym! Debet naftowy w Schodnicy był w tamtych latach nawet wyższy niż w Borystawiu.

W styczniu 1899 r. we Lwowie wybuchła panika inspirowana przez konkurentów. Rozpowszechniali pogłoski, że Galicyjski Bank Oszczędnościowy zbankrutował z powodu pożyczek dla Stanisława Szczepanowskiego. Sąd nie uznał winy Stanisława Szczepanowskiego, ale skandal podkopał jego zdrowie. W niespełna rok po tym, w wieku 54 lat Stanisław Szczepanowski zmarł. Pochowany na Cmentarzu Łyczakowskim na polu nr 1 „b” (popiersie Szczepanowskiego wykonał słynny rzeźbiarz ukraiński Hryhorij Kuznewycz, rys. 12).

3. PODSUMOWANIE

Burzliwe dzieje początków lwowskiego tramwaju wyłaniają wielu wybitnych inżynierów, którzy włączyli się w spory o jego przyszłość. Z biogramów J. Hochbergera i R. Goskowskiego wynika ich temperament oraz bezinteresowne pragnienie wniesienia wkładu w rozwój tego podstawowego środka miejskiej komunikacji.

A RACE OF TRAMS: ELECTRIC, HORSE OR GAS?

The history of the creators of the Lviv tram is closely related to the development of electricity in the areas of Eastern Galicia. The process involved numerous outstanding personalities of the country's technical elite, including not only specialists – electricians. Among them there are the figures of Roman Gostkowski and Juliusz Hochberger, who were linked not only in their physical life, but also after their death - at the Łychakiv Cemetery in Lviv.

Keywords: Łychakiv Cemetery, electric tram, Lviv.

Autorzy składają podziękowanie:

- kierownictwu Biblioteki Uniwersytetu Narodowego „Lvivska Politechnika” za udostępnienie zdjęcia z rys. 4,
- kierownictwu Centrylnyj Derżawnij Istorycznyj Archiv Ukrainy u Lvovi (CDIAU) za udostępnienie zdjęcia,
- kierownictwu Derżawnij Archiv Lvivśkoji Obłasti (DALO) za udostępnienie zdjęcia z rys. 5 i 10,
- kierownictwu Lwowskiego Muzeum Historycznego za udostępnienie zdjęcia z rys. 6,
- Piotrowi Ratajowi za udostępnienie kopii słowników [7. 8],
- kierownictwu Lwowskiej Narodowej galerii sztuki za udostępnienie zdjęcia z rys. 9.

4. BIBLIOGRAFIA

1. Nekrologi. Juliusz Hochberger. Czasopismo Techniczne, 1905, s. 170.
2. Kryżaniwskij A.: Elektryczny Lwów. Historia 1894 – 2019, Wrocław 2020.
3. Gostkowski. R.: Elektryczne oświetlenie sali posiedzeń gmachu sejmowego we Lwowie, Dźwignia, nr 7, 1882, s. 112–113.
4. Centrylnyj Derżawnij Istorycznyj Archiv Ukrainy u Lvovi (CDIAU). Fond 146. Opis 68. Sprawa 3276.
5. Derżawnij Archiv Lvivśkoji Obłasti (DALO). Fond 1. Opis 18. Sprawa 1879.
6. Lwowskie Muzeum Historyczne, nr. inw. Apx 6278 – 3.
7. Słownik Biograficzny Techników Polskich. Tom 3. Roman Gostkowski. 1903, s. 360-361.
8. Polski Słownik Biograficzny. Tom VIII. Roman Gostkowski. 1959-1960, s. 120-121.
9. Коля коломийський трамвай.jpg, https://uk.wikipedia.org/wiki/Коломийський_трамвай, data dostępu 11.01.2022.
10. Ольга Швагуляк-Шостак. Карпатський трамвай, Український діловий тиждень "Контракти", №7, 13.02.2006, http://tourlib.net/statti_ukr/shvagulak.htm, data dostępu 11.01.2022.
11. Derżawnij Archiv Lvivśkoji Obłasti (DALO). Fond 3. Opis 1. Sprawa 3991.
12. Роман_Гостковський, https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D0%BE%D0%BC%D0%B0%D0%BD_%D2%90%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B8%D0%B9, data dostępu 11.01.2022.
13. Надгробок_на_могилі_Г._Махальського_.jpg, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:%D0%9D%D0%B0%D0%B4%D0%B3%D1%80%D0%BE%D0%B1%D0%BE%D0%BA_%D0%BD%D0%B0_%D0%BC%D0%BE%D0%B3%D0%B8%D0%BB%D1%96_%D0%93_%D0%9C%D1%96%D1%85%D0%B0%D0%B%D1%8C%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%BE%D0%B3%D0%BE_.jpg, data dostępu 11.01.2022.