

Hanna Polańska

150 LAT PIERWSZEJ LINII TRAMWAJU KONNEGO W WARSZAWIE

W 2016 roku minęło 150 lat od oddania do użytku publicznego w Warszawie pierwszej linii tramwaju konnego. Z okazji jubileuszu w 2016 roku w Muzeum Łowiectwa i Jeździectwa w Warszawie pokazano wystawę „Początki komunikacji miejskiej w Warszawie. Tramwaje konne 1866–1908”, której współorganizatorem była spółka Tramwaje Warszawskie. Ukazała się także obszerna monografia D. Walczaka, *Warszawskie tramwaje konne 1866–1908*.

Tramwaje konne to ważny temat w historii komunikacji miejskiej Warszawy. Pojazdy te, a dla ścisłości zaprzęgi kolei konnej, stały się w 1899 roku pierwszymi środkami komunikacji miejskiej należącymi do władz miasta.

Dotychczas tematowi pierwszej linii tramwaju konnego niewiele poświęcano uwagi, traktując go jako wstęp do zagadnień związanych z siecią tramwajów konnych lub tramwajami elektrycznymi. Przykładem tego są opracowania: L. Suligowski, *Warszawa i jej przedsiębiorstwa miejskie* (Warszawa 1903), H. Radziszewski, *Warszawa. t. 2. Gospodarstwo Miejskie* (Warszawa 1915), *Zarys historyczny i opis techniczny tramwajów miejskich i autobusów m.st. Warszawy: dla upamiętnienia 25-lecia tramwajów elektrycznych w Warszawie: 1908–1933* (wydane przez Dyрекcję Tramwajów Miejskich w Warszawie). W tym ostatnim dziele, w którym powinna być spora dawka informacji o początku „szynowej komunikacji miejskiej”, temat pierwszej linii tramwaju konnego w Warszawie zajął niespełna połowę strony.

Na ogół więcej informacji można znaleźć na temat budowy i eksploatacji sieci kolei konnej niż powstania i funkcjonowania pierwszej linii. Sporo można się do-

wiedzieć ze wzmianek prasowych czy artykułów w czasopismach: „Kurier Warszawski”, „Gazeta Warszawska”, „Gazeta Handlowa”, „Opiekun Domowy”, „Kłosa”, „Ekonomista”, „Przegląd Tygodniowy”, „Warszawska Gazeta Policyjna”, „Inżynieria i Budownictwo Cywilne, Przemysłowe i Rolnicze”. Pomocne są także przewodniki po Warszawie, archiwalne fotografie, grafiki, plany Warszawy znajdujące się w zbiorach Muzeum Narodowego w Warszawie, szczególnie plan z 1878 roku w litografii Feliksa Kasprzykiewicza. Prawdopodobnie jest to najstarsze przedstawienie przebiegu pierwszej linii tramwaju konnego w Warszawie. Z czasów budowy i eksploatacji sieci kolei konnej zasób materiałów archiwalnych, w tym fotografii, planów Warszawy z zaznaczeniem przebiegu siedmiu linii (bo tyle ich w sumie wybudowano w latach 1881–1883, dzieląc je na kursy) jest zdecydowanie większy.

Celem artykułu jest przybliżenie historii eksploatacji pierwszej linii tramwaju konnego, w tym próba odpowiedzi na pytanie, co dało miastu założenie linii kolei konnej?

Historia warszawskich tramwajów konnych trwała ponad 42 lata, od roku 1866, w którym uruchomiono pierwszą linię, do roku 1908, w którym 26 marca na ulice miasta wyjechały pierwsze tramwaje elektryczne. Nie był to jednak jej ostateczny koniec. Elektryfikacja sieci była przeprowadzana jeszcze w 1909 roku, a ostatnie tramwaje konne kursowały w Warszawie na krótkim odcinku Młynarska – Wieś Woła do roku 1916.

Tramwaje jako nowy środek komunikacji przyjęły się, po 26 latach od otwarcia pierwszej linii pisano, że „trudno by nam nawet przyszło wyobrazić sobie Warszawę bez tramwajów”¹.

Historia kolei konnej w Warszawie dzieli się na trzy zasadnicze okresy. Pierwszy to lata² 1865–1882, w którym była zbudowana i eksploatowana pierwsza linia kolei konnej na mocy koncesji udzielonej przez rząd Głównemu Towarzystwu Dróg Żelaznych Rosyjskich³. Koncesja została przyznana na 86 lat, do 1952 roku. Po 16 latach, w roku 1882, linia została wydzierżawiona przez Société Générale de Tramways z Brukseli (nazywane popularnie w Warszawie Towarzystwem Belgijskim), które w tym czasie budowało sieć kolei konnej w Warszawie. W rezultacie linię tę przebudowano według nowego systemu i włączono do sieci.

Drugi okres to lata⁴ 1880–1899, w którym koncesję od władz miasta na budowę i eksploatację sieci kolei konnej w Warszawie miało Towarzystwo Belgijskie. Została ona udzielona na 35 lat, do roku 1916. Budowa sieci odbywała się w latach 1881–1883. W tym czasie powstało siedem linii obsługiwanych przez 11, później 16 kursów. W latach dziewięćdziesiątych XIX wieku do sieci zostały dobudowane małe odcinki.

1 „Przegląd Tygodniowy”, 1892, nr 7, s. 78.

2 Podany rok 1865 dotyczy przyznania koncesji. Pierwsze tramwaje ruszyły w r. 1866.

3 *Главное Общество Российских Железных Дорог* w wielu polskich źródłach określone jako Główne Towarzystwo Dróg Żelaznych Rosyjskich.

4 Podany rok 1880 dotyczy przyznania koncesji. Tymczasem do 1882 r. była jeszcze eksploatowana pierwsza linia przez Główne Towarzystwo Dróg Żelaznych Rosyjskich, o czym jest mowa w akapicie wyżej.



1 Wagon osobowy tramwaju konnego i jadące przed nim wagony towarowe ukazane w ruchu miejskim na Krakowskim Przedmieściu, za: A. Kozarski, K. Brandel, *Panorama Warszawy ze szczytu wieży zamkowej*, Warszawa 1875, ze zbiorów Mazowieckiej Biblioteki Cyfrowej [oai:mbc.cyfrowemazowsze.pl:4136] / Passenger carriage of the horse tram and the freight cars ahead of it as presented in the urban traffic on Krakowskie Przedmieście, from: A. Kozarski, K. Brandel, *the Panorama of Warsaw from the top of the Castle tower*, Warsaw 1875, from the collection of the Mazowsze Digital Archive, [oai:mbc.cyfrowemazowsze.pl:4136]

Trzeci okres to lata 1899–1908, w którym przedsiębiorstwo kolei konnej zostało odkupione przez władze miasta i następnie przekazane w tak zwaną administrację poręczającą spółce krajowych kapitalistów⁵. W międzyczasie miasto otrzymało pożyczkę rządową na elektryfikację. W 1905 roku podpisano umowę na przebudowę trakcji konnej na elektryczną. Okres ten symbolicznie zakończył się 26 marca 1908 roku, w którym została oddana do publicznego użytku pierwsza linia tramwaju elektrycznego.

Pierwsza linia

Pierwszą linię kolei konnej w Warszawie wybudowano głównie w celu przewożenia towarów między dworcami kolejowymi. W tym czasie Warszawa miała dwa dworce: po lewej stronie Wisły dworzec Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej i na Pradze dworzec Kolei Petersbursko-Warszawskiej. W budowie był trzeci, Kolei Warszawsko-Terespolskiej. Istniejące dworce kolejowe, Wiedeński i Petersburski na Pradze, nie były ze sobą skomunikowane. Jedynym stałym łącznikiem pomiędzy Warszawą a Pragą w tym czasie był most Aleksandryjski oddany do użytku w 1864 roku. Most kolejowy pod Cytadelą i kolej obwodową oddano do użytku dekadę później. Stąd powstał pomysł, aby zbu-

5 Była to grupa Lucjana Wrotnowskiego, do której należeli Seweryn ks. Czetwertyński, Franciszek Górski, Juliusz Herman, Maciej ks. Radziwiłł (junior), Michał ks. Woroniecki, Adam hr. Zamoyski, za: „Kurier Warszawski”, 1898, nr 44, s. 5.



2 Trasa pierwszej linii Kolei Konnej Żelaznej. Pogrubienie istniejącej linii Kolei Konnej, *Plan Warszawy*, lit. F. Kasprzykiewicz, Warszawa 1878, ze zbiorów Muzeum Warszawy / Route of the first line of the Horse Railway. The existing line of the Horse Route, *The Plan of Warsaw*, lithography: F. Kasprzykiewicz, Warsaw 1878, from the collection of the Museum of Warsaw

dować trasę kolei konnej, która będzie przebiegać przez most Aleksandryjski i zapewni komunikację między dworcami, przewożąc pasażerów i ich bagaże, a także towary dostarczane koleją do Warszawy⁶.

Nie od razu nazywano nowe środki komunikacji tramwajami. Od samego początku istnienia nazywano je: koleją konną, omnibusami żelaznymi⁷, kareta-ami, powozami, pociągami. W gwarze miasta podobno nawet „ropuchami”⁸ z uwagi na powolne poruszanie się wagonów i ich brzydotę. Termin „tramway” pojawiał się rzadko i bez określenia „konny”. W 1876 roku „Tygodnik Ilustrowany” pisał: „jak wygląda tramway, mieszkańcy Warszawy wiedzą dobrze, mając jedną jego linię położoną od warszawskiego do petersburskiego dworca”⁹. Pierwsza linia tramwaju konnego zyskała miano „droga miejska konna”¹⁰, a legenda mapy Warszawy z 1878 roku podaje nazwę „droga żelazna konna”¹¹.

O sprawach budowy kolei konnej w mieście i jej specyfice informowała mieszkańców prasa warszawska. Już w kwietniu 1864 roku „Gazeta Warszawska” podawała: „Dzielimy się z czytelnikami wiadomością, nie zaręczając wcale za jej zupełną autentyczność. Wiadomo, że obie koleje warszawskie (Wie-

6 H. Polańska, *Początki komunikacji miejskiej w Warszawie. Tramwaje konne 1866–1908*, Warszawa 2016, s. 3.

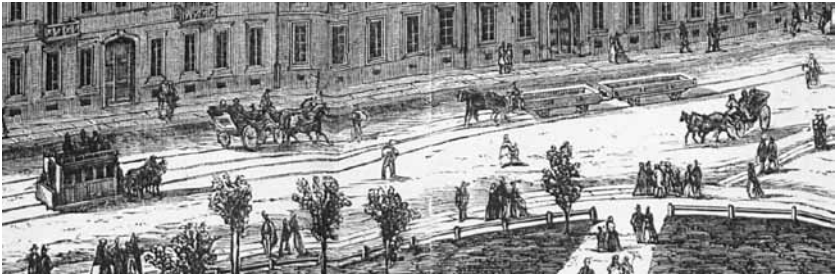
7 Omnibusy żelazne – ponieważ konie ciągnęły je po szynach, w odróżnieniu do omnibusów miejskich i hotelowych, które kursowały po miejskim bruku.

8 M. Gajewski, *Urządzenia komunalne Warszawy*, Warszawa 1979, s. 294.

9 „Tygodnik Ilustrowany”, 1876, nr 17, s. 265.

10 W. Dzierżanowski, *Przewodnik warszawski informacyjno-adresowy na rok 1870*, Warszawa 1870, s. 78.

11 *Plan Warszawy*, 1878, lit. F. Kasprzykiewicz, w zbiorach Muzeum Narodowego w Warszawie, nr inw. 99562.



3 Mijanka na ulicy „Królewskiej poza Mazowiecką”, za: A. Kozarski, F. Zabłocki, *Widok Warszawy z wieży kościoła Ewangelicko-Augsburskiego przy ul. Królewskiej, 28 maja 1873 r.*, kadr, *Przewodnik po Warszawie i jej okolicach na rok 1873/74: z mapką miasta, mappami kolei żelaznych i drzeworytami*, Warszawa, cenz. 1873 / Loop line on the „Królewska Street beyond Mazowiecka Street”, from: A. Kozarski, F. Zabłocki, *The view of Warsaw from the tower of the Lutheran Church on Królewska Street, 28 May 1873*, frame, *An All-Year Round Guide to Warsaw and Vicinity, 1873/74: with the city map, maps of the Railway, Warsaw, censored, 1873*

deńska i Petersburska) połączone zostaną przez miasto idącą koleją konną. [...] Służyć ona będzie przede wszystkim do przewożenia towarów i pakunków z jednej kolei na drugą [...]”¹². Podkreślano, że kolej ta będzie miała duże znaczenie dla warszawskiego handlu i przemysłu, a głównym ładunkiem miał być węgiel kamienny. Zakładano, że wagony towarowe będą jeździły nocą, aby nie utrudniać ruchu powozów na ulicach Warszawy. Za dnia kolej ta będzie przewoziła pasażerów w specjalnych wagonach osobowych.

Koncesja

Koncesję na budowę i eksploatację drogi żelaznej konnej 17 grudnia 1865 roku otrzymało od rządu Główne Towarzystwo Dróg Żelaznych Rosyjskich, do którego należała Droga Żelazna Petersbursko-Warszawska. Pismo „Kłósy” w 1867 roku podało, że magistrat odstąpił bezpłatnie grunt pod budowę tej kolei¹³. Już po latach komentował ten „dar” A. Suligowski:

Magistrat stał poza obrębem tego układu i odgrywał rolę biernego widza. Widocznie po świeżo nastąpionem zamknięciu, w połowie 1863 roku, krótkotrwałej rady miejskiej nie uważano go wcale za przedstawiciela miasta i pozostawiono na uboczu, chociaż umowa dotyczyła miasta i zapewniła użytkowanie w pewnym kierunku z gruntów miejskich. Umowa nie zapewniła też dla miasta żadnych korzyści, czy to pod postacią jakiegokolwiek opłaty od zysków przedsiębiorstwa, czy też pod postacią prawa do przejścia tej kolei w jakimkolwiek czasie i sposobie¹⁴.

12 „Gazeta Warszawska”, 1864, nr 87, s. 1.

13 „Kłósy”, 1867, nr 88, s. 116.

14 Tamże, s. 46; Kolej Konną mógł wykupić po 20 latach rząd, o czym był zapis w umowie w par. 17 i 18 kontraktu.

Droga szynowa

Dla kolei konnej zastosowano tor o szerokości 1524 mm¹⁵ odpowiadający szerokością torowi kolei rosyjskich. Szyny sprowadzone przez firmę Evans, Lilpop i Rau z belgijskiej walcowni Sevings były ciężkie. Układano je na podłużnych drewnianych podkładach. Waga ich wynosiła „23,66–25 funtów na stopę podłużną”. Zakładano, że będą po nich jeździć oprócz wagonów tramwajowych także lokomotywy¹⁶. Potwierdza to informacja „Kuriera Warszawskiego” z grudnia 1866 roku: „Dziś rano po kolei żelaznej miejskiej przewożono lokomotywę dla kolei Terespolskiej; ciągnęło ją 6 silnych Maklemburgskich koni. Za przybyciem przed kościół 6-tej Anny, konie odprzężono, a lokomotywa, popychana przez kilku ludzi, siłą rozpędu po pochyłości Zjazdu spuściła się nad Wisłę”¹⁷. Podobną informację zamieścił „Kurier Warszawski” w styczniu 1867 roku: „Wczoraj około południa przewożono przez Warszawę, po kolei konnej, lokomotywę dla Drogi Żelaznej Terespolskiej”¹⁸.

Transportowanie po szynach kolei konnej także wagonów i parowozów dla Kolei Terespolskiej trwało od 1 września do 24 lipca 1867 roku. Do ich przewiezienia zaprzęgano 24 konie lub więcej. Pojazd ciągnięto po torze aż do Nowego Zjazdu, po czym konie wyprzęgano, pojazd puszczano po szynach w dół, a na miejsce, gdzie się zatrzymał, doprowadzano konie i z powrotem zaprzęgano do pojazdu. Konie ciągnęły go na teren kolei Petersburskiej i stąd pojazd był kierowany łącznicami do kolei Terespolskiej¹⁹.

Budową drogi szynowej zajmowali się inżynierowie prowadzący budowę mostu Aleksandryjskiego²⁰. Ile w sumie wybudowano kilometrów drogi dla tramwaju konnego, wyliczał ponad dekadę później autor artykułu w piśmie „Economista”, jednak jest to wyliczenie zawierające już długość odnogi do dworca Terespolskiego, a ta była wybudowana później niż droga oddana do użytku w grudniu 1866 roku:

Warszawa posiada obecnie jedną linię kolei konnej, łączącą stację drogi Warszawsko-Wiedeńskiej, ze stacjami dróg Petersbursko-Warszawskiej i Terespolskiej. Długość tej linii, pomiędzy stacją kolei Petersburskiej na Pradze i stacją kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, razem z 4-ma rozjazdami wynosi 2281,36 sążena. Odnoga do stacji osobowej drogi Terespolskiej 597,80. Odnoga²¹ do Wisły 197,83. Drogi zapasowe na Stacji Kolei Petersburskiej 527,60. Razem 3 604,59 sążena. Czyli 7,209 wiorsty. Odejmując rozjazdy, odnogi i drogi zapasowe, rzeczywista długość linii użytkowej wynosi 4,09 wiorsty, z których

15 Podawana w wielu źródłach wartość 1525 mm jest wynikiem błędnego przeliczenia z dawnych jednostek, o czym informuje D. Walczak, *Warszawskie tramwaje konne 1866–1908*, Warszawa 2016, s. 27.

16 „Economista: Przegląd Tygodniowy, Ekonomiczny, Finansowy i Statystyczny”, 1879, nr 48, s. 5.

17 „Kurier Warszawski”, 1866, nr 270, s. 1589.

18 „Kurier Warszawski”, 1867, nr 2, s. 11.

19 D. Walczak, *Warszawskie tramwaje konne...*, s. 32.

20 „Gazeta Warszawska”, 1865, nr 285, s. 1.

21 „Gazeta Handlowa”, 1866, nr 180, pisząc o budowie linii kolei konnej, informuje, że ważnym udogodnieniem dla transportu i handlu będzie rodzaj stacji przy końcu mostu i początku grobli praskiej; będzie tam ustawiona dźwignia do ładowania i wyładowywania towarów ze statków i berlinek wprost „na galary” lub odwrotnie.

4 Pojedyncza para szyn na Nowym Zjeździe, po której jedzie z Pragi wagon osobowy „ropucha” w kierunku placu Zamkowego i skreću w Krakowskie Przedmieście, za: A. Kozarski, B. Puc, *Widok Warszawy z wieży kościoła św. Anny na Krakowskim Przedmieściu, 28 maja 1873 r., kadr, Przewodnik po Warszawie i jej okolicach na rok 1873/74: z mapą miasta, mappami kolei żelaznych i drzeworytami*, Warszawa, cenz. 1873 / A single pair of track on Nowy Zjazd; a "Toad" passenger train heading towards Castle Square and a turn into Krakowskie Przedmieście, from: A. Kozarski, B. Puc, *A view of Warsaw from the tower of St. Anne's Church on Krakowskie Przedmieście, 28 May 1873, frame, A Guide to Warsaw and Vicinity for the years 1873/74: with the city map, maps of the Railway, Warsaw, censored, 1873*



na odległość od placu Zygmunta do stacji drogi Warszawsko-Wiedeńskiej przypada 2,2 wiorsty, a na odległość od pl. Zygmunta do stacji drogi Petersburskiej 1,87²².

Przebieg trasy pierwszej linii kolei konnej został zaznaczony na mapie Warszawy z 1878 roku w litografii Feliksa Kasprzykiewicza. Legenda mapy zawiera hasło „droga żelazna konna”. Mapa prezentuje trasę tak zwaną użytkową z jedną odnogą na Pradze prowadzącą do dworca Terespolskiego, a także „drogę zapasową” przy zabudowaniach Drogi Żelaznej Petersbursko-Warszawskiej. W biurach kolei mieścił się oddział zawiadujący Drogą Żelazną Konną w Warszawie²³.

Podsumowując, zbudowana linia kolei konnej miała około 8 km długości. Składała się z tak zwanej „drogi użytkowej”, mającej cztery mijanki, dwóch odnóg i „drogi pomocniczej” przy zabudowaniach kolei Petersbursko-Warszawskiej.

„Droga użytkowa” przebiegała na odcinku około 4,5 km między dworcem Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej a dworcem Kolei Petersbursko-Warszawskiej na Pradze. Linia ta przechodziła przez ulice: Marszałkowską, Królewską, Krakowskie Przedmieście, Nowy Zjazd, dalej przez most Aleksandryjski na Pragę do dworca Petersburskiego.

Mijanki zbudowano²⁴ na ulicach: Aleksandrowskiej przed wjazdem na most, Krakowskim Przedmieściu przy kościele pobernardyńskim, Królew-

22 „Ekonomista...”, 1879, nr 47, s. 1; 1 sążeń = 2,13 m; 1 wiorsta = 1066,80 m.

23 W. Dzierżanowski, *Przewodnik warszawski informacyjno-adresowy na rok 1869*, Warszawa 1869, s. 147. „Służba konserwacji drogi Petersburskiej i miejskiej drogi [konnej] w Warszawie”; także „miejskiej drogi konnej w Warszawie”, zob. wyd. z 1870, s. 78 oraz 1871, s. 92.

24 „Gazeta Warszawska”, 1865, nr 285, s. 1, wymienia jeszcze pięć mijanek „na moście” (Aleksandryjskim), jednak w późniejszych informacjach prasowych są podawane cztery.

skiej „poza Mazowiecką” i Marszałkowskiej „poza Świętokrzyską”. Mijanki miały dwa rozjazdy łączące z torem głównym. Długość torów mijankowych wynosiła 62 sążnie. Jedna z mijanek została przedstawiona przez Wojciecha Gersona w 1867 roku na rysunku *Kolej konna w Warszawie w przejeździe ulicą Marszałkowską przy rogu ulicy Śto-krzyżkiej* opublikowanym w „Kłosach” (nr 88), druga na rycinie Adolfa Kozarskiego z 1873 roku *Widok Warszawy z wieży kościoła Ewangelicko-Augsburskiego przy ul. Królewskiej*²⁵. Kolejna mijanka, tym razem na ulicy Krakowskie Przedmieście przed kościołem św. Anny i Rursą Obywatelską, została utrwalona na fotografii Konrada Brandla.

D. Walczak nazywa linię tramwaju konnego „bocznicą”, podając, że trasa podstawowa kolei konnej zaczynała się od jednego z torów bocznicy na terenie Kolei Petersburskiej, a kończyła się, dochodząc do bocznic Kolei Wiedeńskiej, zlokalizowanych poza obecnym placem Zawiszy. Bocznica stanowiła zatem przedłużenie linii kolejowej „Petersburg – Warszawa”, a nie odrębną linię tramwajową. Była przeznaczona przede wszystkim dla konnych wagonów towarowych, a „tabor do przewożenia towarów był własnością Zarządu Kolei Petersburskiej. Składał się on głównie z wagonów – platform i wagonów odkrytych z niewysokimi burtami, do przewozu materiałów sypkich”²⁶.

W jubileuszowym wydawnictwie Dyrekcji Tramwajów Miejskich w Warszawie z 1933 roku w opisie przebiegu najstarszej linii tramwajowej w Warszawie jest informacja o jeszcze jednej odnodze – z ulicy Królewskiej do placu Grzybowskiego: „kolejka posiadała rozgałęzienie w śródmieściu od rogu ulic Królewskiej i Marszałkowskiej, biegnące przez Królewską do placu Grzybowskiego”²⁷. Informacja ta jednak nie znajduje potwierdzenia w materiałach archiwalnych z czasów istnienia pierwszej linii kolei konnej, czyli na mapie Feliksa Kasprzykiewicza z 1878 roku, czy dokładnych wyliczeniach drogi szynowej podanych przez pismo „*Ekonomista*” w 1879 roku²⁸. Prawdopodobnie mylnie zinterpretowano zapis w opublikowanym w 1879 roku dokumencie „*Warunki budowy i eksploatacji dróg żelaznych konnych w Warszawie*”²⁹ opracowanym przez magistrat i podanym do publicznej wiadomości na okoliczność zbierania ofert na budowę sieci kolei konnej. W opisie tak zwanego odcinka „C” – od placu Teatralnego do stacji towarowej Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej – jest informacja o odnodze Królewska – plac Grzybowski. Mowa tu jednak o planowanym przebiegu linii, które mają dopiero powstać. Odnoga przez Królewską miała pełnić funkcję łącznika dla Krakowskiego Przedmieścia, podobnie jak ulica Trębacka. Plac Grzybowski w planowanej budowie sieci (przeprowadzonej w latach 1881–1883) był na wspomnianym odcinku „C”. Towarzystwo Bel-

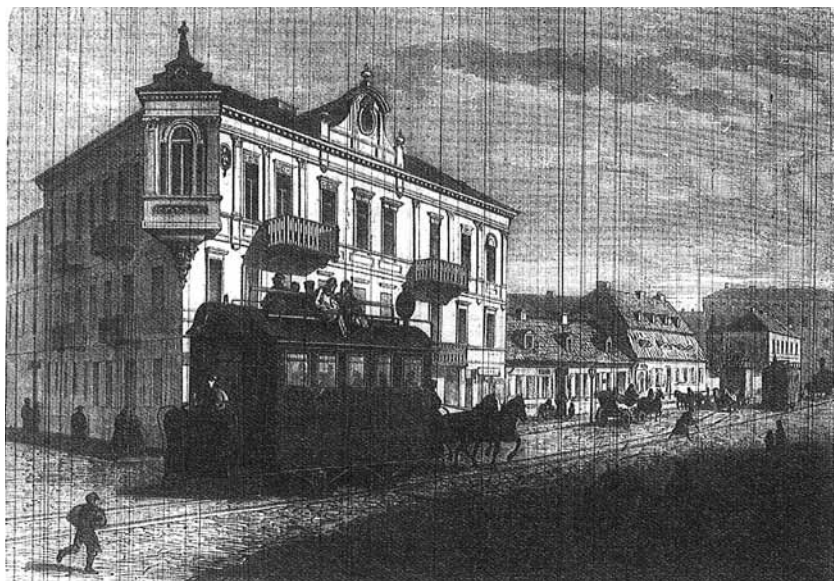
25 W zbiorach Muzeum Narodowego w Warszawie, nr inw.: Gr.Pol. 1653.

26 D. Walczak, *Warszawskie tramwaje konne...*, s. 32.

27 *Zarys historyczny i opis techniczny tramwajów miejskich i autobusów m.st. Warszawy: dla upamiętnienia 25-lecia tramwajów elektrycznych w Warszawie 1908-1933*, wyd. przez Dyrekcję Tramwajów Miejskich w Warszawie, Warszawa 1933, s. 3.

28 „*Ekonomista*”, 1879, nr 47, s. 1.

29 Magistrat Miasta Warszawy. Obwieszczenie. „*Wiek: Gazeta Polityczna, Literacka i Społeczna*”, 1879, nr 214, s. 4; „*Ekonomista...*”, 1879, nr 39, s. 7-9.



5 Wojciech Gerson, *Kolej konna w Warszawie w przejeździe ulicą Marszałkowską przy rogu ulicy Stokrzyskiej*, „Kłosy”, 1867, nr 88 / Wojciech Gerson, *Horse Route along Marszałkowska Street next to the corner with Stokrzyska Street*, “Kłosy” 1867, no. 88.

gijskie, chcąc wybudować odnogę przez Królewską, miało do dyspozycji tylko krótki odcinek Królewskiej przy placu Grzybowski, dopóki nie wydzierżawiło całości linii od Głównego Towarzystwa Dróg Żelaznych Rosyjskich. Dlatego w „Warunkach budowy” jest zapis, że budowa odnogi przez Królewską do placu Grzybowski będzie możliwa dopiero po wykupieniu linii od Głównego Towarzystwa Dróg Żelaznych Rosyjskich. Z powodu trudności z wykupem została ona wydzierżawiona w październiku 1882 roku, po czym przebudowywana od października 1882 roku do września roku 1883. Szyny dla tramwajów Towarzystwa Belgijskiego ułożono na placu Grzybowski latem 1882 roku, a Królewka została przebudowana na całej długości według nowego systemu wiosną 1883 roku³⁰. Tak powstała odnoga: Królewska – plac Grzybowski.

Świadectwem przebiegu pierwszej linii kolei konnej („bocznicy”) jest wspomniana wcześniej mapa Warszawy z 1878 roku w litografii Feliksa Kasprzykiewicza.

Kto się zajmował eksploatacją i konserwacją „drogi żelaznej konnej” w Warszawie, podaje *Przewodnik warszawski informacyjno-adressowy na rok 1869* Wiktora Dzierżanowskiego: „Zawiadujący Drogą Żelazną Konną w Warszawie, Inżynier R.D. Słobodziński Mikołaj. Pomocnik jego Inżynier R.H. Schultz. [...] Zawiadujący Kantorem Drogi Żelaznej Konnej Karwowski Albert. Nadzorca eksploatacji Drogi Żelaznej Konnej Wojewódzki Konstanty³¹”.

30 H. Polańska, *Początki komunikacji miejskiej...*, s. 9–10.

31 W. Dzierżanowski, *Przewodnik warszawski informacyjno-adressowy na rok 1869...*, s. 146–147.

Przewodnik po Warszawie na rok 1873/74 informuje, że starając się o pracę w kolei konnej żelaznej, należy udać się na Kolej Petersburską do Wydziału Konnej Żelaznej Drogi, złożyć życiorys w języku rosyjskim i opinię z policji. Robotnicy mają zgłaszać się do Głównego Mechanika, który zawiaduje warsztatem, a pozostali kandydaci wprost do inżyniera M. Słobodzińskiego³².

Tabor i konie

Wagony dla warszawskiej kolei konnej sprowadzono z warsztatów kolejowych w Sankt Petersburgu³³. W latach 1866–1877 Towarzystwo posiadało pięć wagonów osobowych, z których cztery były piętrowe, oraz wagony towarowe, z których trzy były przeznaczone do przewożenia bagaży pasażerów³⁴. W 1878 roku zakupiono nowe wagony, tym razem w duńskiej fabryce Scandia w Randers. Ważyły 140 pudów³⁵. Zaprzęgano do nich parę koni w uprzężach chomątowych, a na odcinku Nowego Zjazdu dodatkowe konie, które pomagały wtoczyć ciężki pojazd po pochyłości ulicy. W cięższych warunkach drogowych koni mogło być więcej. Sytuacje takie przedstawiają rysunki A. Kozarskiego: *Panorama Warszawy...*³⁶ oraz *Widok Warszawy z wieży kościoła św. Anny na Krakowskim Przedmieściu, 28 maja 1873 r.*³⁷ Na tym trudnym odcinku dla koni, i to z każdego zaprzęgu, Warszawski Oddział Rosyjskiego Towarzystwa Opieki nad Zwierzętami (założony w 1868 roku) organizował pomoc w postaci dodatkowych koni, które były doprzęgane do furmanek i innych pojazdów, aby pomagały wtoczyć ciężki ładunek na poziom Krakowskiego Przedmieścia.

Konie do ciągnięcia wagonów prawdopodobnie były sprowadzane z Rosji, tak jak konie dla Warszawskiej Straży Ogniowej. Nieznana jest liczba koni obsługujących linię. Jedyna informacja na ten temat pochodzi ze wzmianki prasowej w „Gazecie Warszawskiej” z 1882 roku, która informuje, że Towarzystwo Belgijskie przejęło od Towarzystwa Rosyjskiego między innymi 38 koni³⁸.

Stajnie i remiza (?)

W pobliżu dworca Kolei Petersbursko-Warszawskiej przy ulicy Wileńskiej znajdowała się stajnia dla koni, a remiza na wagony była prawdopodobnie na terenie zabudowań dworcowych. Czy był to budynek drewniany, czy murowany, nie wiadomo, a także nie wiadomo, czy była tylko jedna remiza? Wątpliwości takie stwarza informacja W. Czarlińskiego podana w artykule w piśmie „Inżynieria i Budownictwo Cywilne, Przemysłowe i Rolnicze” z 1879 roku, gdzie autor

32 *Przewodnik po Warszawie i jej okolicach na rok 1873/74: z mapką miasta, mappami kolei żelaznych i drzeworytami/ ułożony i wydany przez Feliksa Fryzego i Ignacego Chodorowicza*, Warszawa 1873, s. 237.

33 D. Walczak, *Warszawskie tramwaje konne...*, s. 63; „Gazeta Warszawska”, 1865, nr 285.

34 D. Walczak, *Warszawskie tramwaje konne...*, s. 63.

35 „Ekonomista...”, 1879, nr 49/50, s. 5; 1 pud = 16,39 kg x 140 pudów = 2294,6 kg.

36 W zbiorach Muzeum Narodowego w Warszawie, nr. inw.: Gr.Pol. 1868.

37 W zbiorach Muzeum Narodowego w Warszawie, nr. inw.: Gr.Pol. 1930.

38 „Gazeta Warszawska”, 1882, nr 226, s. 2.

ocenia kursowanie ówczesnych wagonów kolei konnej: „wieczorem zaś pierwsze zapianie koguta jest sygnałem powrotu [wagonów] do stajen i remiz³⁹”. Termin „remizy” wskazuje, że musiało być ich więcej niż jedna. D. Walczak podaje, że prawdopodobnie remizy jako budynku w ogóle nie było, natomiast wozownia przypuszczalnie została urządzona bezpośrednio na torze boczniczy, do której można było dojechać wprost z ulicy Aleksandrowskiej⁴⁰.

Za miejsce pierwszej remizy kolei konnej w Warszawie mylnie uważano budynek przy ulicy Inżynierskiej 6 (dawna ulica Zaokopowa). Znajduje się tu nawet pamiątkowa tablica. Nazwę tę ulica otrzymała dopiero na początku XX wieku. W źródle *Taryfa nieruchomości miasta Warszawy i Przedmieść...* pod tym adresem widnieje „remiza tramwajów miejskich”⁴¹, ponieważ od lutego 1899 roku była już własnością miasta. Remiza przy Inżynierskiej była jednak wybudowana przez Towarzystwo Belgijskie i w latach 1881–1883, kiedy powstawała w Warszawie sieć kolei konnej. Informacje prasowe podają kolejne etapy budowy remizy, na przykład w maju 1882 roku: „Nowa remiza kolei konnej buduje się na Pradze, przy ul. Wileńskiej, około rogatek tej nazwy, tuż za wałem miejskim, ukończona całkowicie zostanie za trzy miesiące⁴²”. Wjazd na jej teren znajdował się „o dziesięć kroków na lewo od rogatek wileńskich⁴³”. Zaplanowano tu stajnię na 80 koni, pomieszczenie na 24 wagony, jednopiętrowy dom dla służby. W innym miejscu na Pradze miała powstać dodatkowa stacja magazynowa. Budowę remizy i podłączenie drogi pomocniczej do torów głównych na ulicy Aleksandrowskiej zakończono w sierpniu 1883 roku.

Warunki podróży i eksploatacja

Inauguracja pierwszej linii odbyła się 11 grudnia 1866 roku, kiedy na ulice Warszawy wyjechały „karety dwóch rodzajów”⁴⁴. Jedne służyły do przewozu pasażerów kolei żelaznych na trasie między dworcami Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej i Petersbursko-Warszawskiej na Pradze, drugie jeździły na krótkim odcinku miejskim – wyruszały ze stacji głównej na Krakowskim Przedmieściu sprzed kościoła pobernardyńskiego (św. Anny) i zdążyły na Dworzec Wiedeński. W następnym roku na wybudowanej jednej linii otwarto drugi kurs miejski z Krakowskiego Przedmieścia do Dworca Petersburskiego. Powstało także odgałęzienie do drugiego dworca na Pradze, Terespolskiego.

Informację o tym, jak korzystać z kolei konnej w ruchu miejskim, podał Zarząd Drogi Żelaznej Konnej w Warszawie i warszawski oberpolicmajster. Zarząd ogłaszał: „Na drodze tej kursować będą karety dwóch rodzajów, jedne dla pasażerów udających się do stacji dróg żelaznych: Petersburskiej i Wiedeńskiej;

39 „Inżynieria i Budownictwo Cywilne, Przemysłowe i Rolnicze”, 1879, nr 16, s. 146.

40 D. Walczak, *Warszawskie tramwaje konne...*, s. 30.

41 *Taryfa nieruchomości miasta Warszawy i Przedmieść*, „Józefa Ungra Kalendarz Warszawski Ilustrowany na Rok 1903”; także 1904, 1905.

42 „Doniesienia Warszawskie”, 1882, nr 115, s. 1.

43 Tamże.

44 „Gazeta Warszawska”, 1866, nr 278, s. 1.

karety te przewożą i pakunki; drugie dla komunikacji w mieście; te ostatnie pakunków nie biorą”. Pierwsze z nich były oznakowane napisami: „Stacje D.Ż. Petersburskiej, Wiedeńskiej”, drugie: „Cena miejsc wewnątrz 5 kop., na wierzchu 3 kop.”⁴⁵. Bilety dla pasażerów wprowadzono dopiero w lipcu 1880 roku.

Karety miejskie początkowo odchodziły co godzina. Ze stacji przy dworcu Wiedeńskim pierwsza o 8.30, ostatnia o 17.30. Ze stacji na Krakowskim Przedmieściu pierwsza o 8.00, ostatnia o 17.00. Za przejazd w karetach miejskich konduktor pobierał opłatę 5 kopiejek za miejsce w wagonie i 3 kopiejki za miejsce na dachu, do którego można się było dostać po drabince. Ławka wzdłuż dachu wagonu była ograniczona dla bezpieczeństwa barierką. Należność należało płacić „drobną monetą”, ponieważ zgodnie z przepisami konduktor „ani wymieniać pieniędzy, ani zdawać reszty nie może”. Pasażerowie wsiadali i wysiadali tylną galerią. Czerwona chorągiewka z tyłu wagonu oznaczała, że wszystkie miejsca są już zajęte⁴⁶.

Rozkład jazdy karek kursujących między dworcami kolejowymi był skorelowany z rozkładem jazdy pociągów. Wagony kolei konnej przybywały na stacje kolejowe na 45 minut przed odejściem pociągu, a odjeżdżały 45 minut po jego przybyciu. Zatrzymywały się na ulicy Królewskiej i przed hotelami: Europejskim, Rzymskim, Saskim i w każdym innym miejscu na żądanie pasażera. Opłata za przejazd wynosiła 15 kopiejek od osoby i 3–6 kopiejek za bagaż⁴⁷.

Przepisy policyjne warszawskiego oberpolicmajstra⁴⁸ z 1866 roku nakazywały, aby przystanki na mieście oznaczyć tablicami z napisem PRZYSTANEK KARET KONNO-ŻELAZNEJ DROGI, a przystanki na stacjach tablicą z podanym rozkładem jazdy. Tablica wewnątrz wagonu miała informować o liczbie miejsc, opłacie za przejazd itp.

Tylna galeria w wagonie była przeznaczona do wsiadania i wysiadania; zabronione było pozostawanie na niej. Okna należało otwierać tylko z jednej strony. Zakazane było palenie cygar i jazda w stanie nietrzeźwym.

Wagony były wyposażone w dwie latarnie naftowe i tak zwane hamulce śrubowe, które były niewygodne w użyciu, wymagały bowiem wykonania przez woźnicę kilkunastu nawet obrotów korbą, aby nim sterować. System ten nie sprawdzał się w ruchu miejskim, gdyż opóźniał hamowanie wagonu, przez co wciąż dochodziło do zderzeń z innymi uczestnikami ruchu⁴⁹.

Każdy wagon miał dzwonek, jednak dla zwiększenia bezpieczeństwa publicznego oberpolicmajster zalecał zawieszać koniom „małe dzwoneczki lub brząkadela”. Konduktorzy i stangreci (powożący końmi) mieli być ubrani „według przepisowej formy”. Stangret nie mógł opuścić swego miejsca w czasie jazdy i na przystankach. Konduktor „powinien obchodzić się z pasażerami grzecznie i uprzedzająco”. Stangret podlegał rozkazom konduktora i tylko

45 Tamże.

46 Tamże.

47 Tamże.

48 „Kurier Warszawski”, 1866, nr 284, s. 1670.

49 D. Walczak, *Warszawskie tramwaje konne...*, s. 64–65.

na dźwięk jego dzwonka mógł ruszyć dalej. Dopuszczalna prędkość jazdy dla wagonu kolei konnej wynosiła na prostym odcinku do 12 wiorst na godzinę⁵⁰, a na zakrętach do 8 wiorst na godzinę. Stangret zobowiązany był zwolnić bieg karety na spadkach i łukach, a szczególnie zbliżając się do Nowego Zjazdu. W ruchu ulicznym najsurowiej zabraniano pojazdom konnym przejeżdżania przez szyny w momencie zbliżania się wagonu kolei konnej, a przechodniom stawania na linii szyn. Zarząd Kolei ogłaszał: „dla uniknięcia wszelkich wypadków uprasza publiczność o nieprzechodzenie drogi w chwili zbliżania się kursujących na niej karek i gdyż takowe ani prędko zatrzymane, ani zawrócone być nie mogą⁵¹”. Pierwszeństwo na drodze miały tylko zaprzęgi Straży Ogniowej i kolumny wojska.

Wymagano, aby ludzie nie rzucali śmieci na tory i w pobliżu torów. Porządek między szynami i na poboczach szyn zobowiązane było utrzymywać Towarzystwo. Kiedy w styczniu 1867 roku spadło dużo śniegu, który utrudnił ruch pieszy, ale i „krążenie powozów”, śnieg uprzątano z całej długości trasy z użyciem ogromnych rozmiarów platform. Koszt oczyszczania ze śniegu linii tramwajowej wynosił w latach 1873–1878 w zależności od warunków pogodowych od około 300 do 750 rubli rocznie.

Po kilku tygodniach od inauguracji linii kolei konnej, w 1867 roku, prasa poinformowała o zmianie kursowania wagonów i uruchomieniu drugiego odcinka trasy miejskiej prowadzącego na Pragę: „Ozdobne wagony z głównej stacji na Krakowskim Przedmieściu, sprzed gmachu Resursy Obywatelskiej, odchodzą co pół godziny na Pragę⁵². Nie zmieniło się kursowanie wagonów jeżdżących między dworcami, jak zwykle było ono skorelowane z godzinami przybywania i odjeżdżania pociągów do i z Warszawy.

Na Pradze wagony kursowały początkowo tylko do dworca Petersburskiego. Wkrótce wybudowano odnogę do dworca Terespolskiego przez ulicę Targową i Wołową.

Wydany w 1869 roku *Przewodnik warszawski...* W. Dzierżanowskiego wymienia cztery stacje kolei konnej w Warszawie: trzy przed dworcami kolejowymi i czwartą na Krakowskim Przedmieściu naprzeciwko Resursy Obywatelskiej.

Z czasem zmieniły się przepisy dotyczące miejsc zatrzymywania się wagonów na trasie. W 1873 roku nie było to już „na żądanie pasażera”, tylko w wyznaczonych punktach. Wyjątek od tej reguły czyniono dla „kobiet w wieku⁵³. Stałe przystanki znajdowały się w następujących miejscach: Krakowskie Przedmieście przy Królewskiej, Królewska przy Marszałkowskiej, Marszałkowska na wprost Złotej, na Pradze naprzeciwko dworca Petersburskiego oraz przy zakręcie do dworca Terespolskiego⁵⁴. Ceny biletów wynosiły w wa-

50 1 wiorsta = 1066,80 m

51 „Gazeta Warszawska”, 1866, nr 278, s. 1.

52 „Kłosa”, 1867, nr 88, s. 116.

53 Sytuację przeciwną opisuje „Kurier Warszawski”, 1881, nr 224, s. 4.

54 W. Gomulicki, I. Szmidberg, *Illustrowany przewodnik po Warszawie: ozdobiony planem miasta, widokami piękniejszych gmachów i miejscowości, galerią typów warszawskich i szkicami charakterystycznymi*, Warszawa 1880, s. 9.

gonach jeżdżących na trasie między dworcami kolejowymi 15 i 20 kopiejek od osoby, na trasach miejskich 3 i 5 kopiejek⁵⁵.

Od 1878 roku wagony ze stacji przy Krakowskim Przedmieściu odchodziły już co 15 minut, tym samym ruch pasażerski na odcinku Krakowskie Przedmieście – Dworzec Wiedeński wzrósł o ponad połowę, to jest z 203 217 osób w 1877 roku do 410 688 osób w 1878 roku⁵⁶

Przewóz osób na odcinkach miejskich był jednak traktowany jako działalność uboczna kolei konnej. Priorytetowy był transport pasażerów kolei żelaznych i ich bagaży między dworcami Wiedeńskim i Petersburskim. Także „towarów i ciężarów”, który, jak ogłaszała prasa⁵⁷ z dnia 1 maja 1867 roku, miał rozpocząć się „wkrótce”. Stał się źródłem największych dochodów dla Głównego Towarzystwa Dróg Żelaznych Rosyjskich do czasu otwarcia mostu kolejowego pod Cytadela (w 1875 roku) i kolei obwodowej (w 1876 roku).

Liczba pasażerów kolei żelaznych przewiezionych Koleją Konną między dworcami Petersburskim a Wiedeńskim w latach 1871–1878 sięgała rocznie 10 tysięcy osób. Liczba przewiezionych osób na dwóch odcinkach miejskich, to znaczy ze stacji kolei konnej na Krakowskim Przedmieściu do stacji Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, Krakowskie Przedmieście do stacji Kolei Petersbursko-Warszawskiej, podaje tabela. Miejsce, skąd wyruszały wagony, czyli stacja przy Krakowskim Przedmieściu naprzeciwko Resursy Obywatelskiej, zostało nazwane przez autora artykułu w czasopiśmie „*Ekonomista*” jako „plac Zygmunta”.

Liczba przewiezionych osób i ciężar towarów (w pudach) koleją konną w Warszawie w latach 1871–1878

Rok	Liczba przewiezionych osób ogółem*	Ciężar przewiezionych towarów w pudach**	Liczba osób przewiezionych na odcinku „od placu Zygmunta do stacji kolei Warszawsko-Wiedeńskiej”****	Liczba osób przewiezionych na odcinku „od placu Zygmunta do stacji kolei Petersbursko-Warszawskiej”****
1871	348 554	2 239 946	182 708	150 760
1872	427 096	1 900 546	202 688	192 601
1873	401 673	2 589 585	212 134	173 444
1874	468 371	2 853 653	225 432	226 464
1875	454 776	2 103 752	208 410	231 131
1876	424 275	2 269 435	206 183	201 741
1877	603 438	108 168	203 217	319 271
1878	698 896	1732	410 688	277 885

* „*Ekonomista...*”, 1879, nr 47, s. 2. ** Tamże. 1 pud = ok. 16,38 kg. *** „*Ekonomista...*”, 1879, nr 48, s. 6–7. **** Tamże.

55 *Przewodnik po Warszawie: wydany staraniem Wielkiego Hotelu Europejskiego w czterech językach*, Warszawa 1881.

56 „*Ekonomista...*”, 1879, nr 48, s. 6.

57 „*Kurier Warszawski*”, 1867, nr 107, s. 661.

Otwarcie mostu kolejowego pod Cytadela w 1875 roku, będącego częścią linii obwodowej, zmniejszyło dochody kolei konnej z przewozu towarów. Kolej Konna straciła swoje pierwotne przeznaczenie. Spodziewano się teraz wzmożonego ruchu pasażerskiego: „kolej konna miejska więcej usługi mieszkańcom Warszawy odda, gdy wolna od przewózki masy towarów, wyłącznie ku wygodzie obrócona zostanie”⁵⁸.

Czy faktycznie tak się stało, oceniał inżynier W. Czarliński na łamach pisma „Inżynieria i Budownictwo Cywilne, Przemysłowe i Rolnicze”⁵⁹. Sprzyjała temu okoliczność ogłoszenia przez magistrat Warszawy we wrześniu 1879 roku „Wzrunków budowy i eksploatacji dróg żelaznych konnych w Warszawie”⁶⁰. Autor artykułu polecał przedstawicielom obecnego Towarzystwa znakomite w jego ocenie dzieło *Les Tramways et les Chemins de fer sur Routers* autorstwa dyrektora kolei konnej w Lille inżyniera cywilnego F. Sérafona, jako źródło informacji na temat prawidłowego prowadzenia eksploatacji kolei konnej w mieście: „stawiamy sobie pytanie, czy po zarządzie, nie umiejącym jedną jedyną króciutką linię prawidłowo eksploatować, można się spodziewać czegoś lepszego przy obsłudze większej ilości linii, długości razem około 40-wiorstowej? Sądzimy, że nie”⁶¹.

W. Czarliński cytował wypowiedź wspomnianego dyrektora F. Sérafona na temat zasad dobrej eksploatacji kolei konnej: „mieć odjazdy tak częste, jak tego wymagają rozmiary ruchu, a przystanki na stacjach krańcowych skrócić o ile tylko możliwości”⁶². W ocenie Czarlińskiego warszawskie warunki eksploatacji były „przedpotopowe”. Wagony zbyt długo stały na stacjach końcowych, zamiast odchodzić co 10 minut. Kursowały z częstotliwością czterech kursów na godzinę (co 15 minut), zamiast sześciu, czyli co 10 minut⁶³. Poza tym Czarliński uważał, że tramwaje konne trudno uznać za rodzaj przyspieszonej komunikacji, ponieważ w wielu miastach jeździ się tramwajami nie dla pośpiechu ale dla wygody, by nie iść pieszo, i zawsze to taniej wynosi niż kurs dorożką⁶⁴.

Dowodem na to, że faktycznie na ruch pasażerski mało wówczas zwracano uwagę, jest informacja ze sprawozdania urzędowego dyrektora kolei konnej w Krakowie M. Moraczewskiego. Podaje on, że kiedy w 1872 roku magistrat Krakowa, planując wprowadzenie tramwajów konnych, skierował pytanie do magistratów Warszawy i Wiednia o podanie warunków tamtejszych koncepcji, a także o ocenę użyteczności kolei konnej w mieście, z Warszawy nadeszła wiadomość, że jedna linia kolei konnej w Warszawie służy u nas do przewozu towarów z dworca Petersburskiego na Wiedeński, a „przewóz pasażerów odbywa się jako rzecz podrzędna”⁶⁵.

58 „Kłosy”, 1874, nr 488, s. 298–299.

59 „Inżynieria i Budownictwo Cywilne, Przemysłowe i Rolnicze”, 1879, nr 16, s. 146–147.

60 „Wiek...”, 1879, nr 214, s. 4.

61 „Inżynieria i Budownictwo Cywilne, Przemysłowe i Rolnicze”, 1879, nr 16, s. 146.

62 „Inżynieria i Budownictwo Cywilne, Przemysłowe i Rolnicze”, 1879, nr 25, s. 3–5.

63 Jednak było to spowodowane troską o konie, którym Zarząd dawał 15 minut wypoczynku po przebytej trasie.

64 „Inżynieria i Budownictwo Cywilne, Przemysłowe i Rolnicze”, 1879, nr 25, s. 3–5.

65 *Droga żelazna konna (tramwaj) w Krakowie: sprawozdanie urzędowe dyrektora kierownictwa M. Moraczewskiego, Kraków 1881, s. 4.*

Rokrocznie frekwencję przewozu pasażerskiego obniżała między innymi zbyt mała liczba wagonów na trasie, nieregularne odjazdy, na przykład 5 minut za wcześniej lub za późno, zbyt długie postoje na stacji końcowej (30 minut, potem skrócone do 15 minut), częste wykolejanie się wagonów na zakrętach, a także zbyt wczesne zjeżdżanie wagonów do stajen i remiz⁶⁶.

Wykolejenia stanowiły częsty temat wzmianek prasowych. Główną przyczyną tego rodzaju wypadków były gnijące podkłady. Z problemem tym borykały się także koleje żelazne. Utrudnienia w ruchu powodowała również niedostatecznie oczyszczana droga szynowa, na przykład zimą 1878 roku pasażerowie musieli pchać wagon, w którym jeszcze przed chwilą siedzieli. Para koni nie dała rady ciągnąć go po zaśnieżonej drodze⁶⁷. Pod tym względem sytuacja nie zmieniła się i w czasach istnienia sieci kolei konnej Towarzystwa Belgijskiego. Dowodem na to są satyryczne rysunki w piśmie „Mucha”.

Spadek dochodów Towarzystwa po otwarciu mostu kolejowego w 1875 roku pokazał, że dopóki linia ta służyła głównie do przewozu towarów, przynosiła zyski. Ten rodzaj eksploatacji był prosty i nie wymagał regularnego i częstego wyjeżdżania wozów ze stacji krańcowych. Kiedy ruch towarowy znacznie zmalał, a wzrósł ruch osobowy, Towarzystwo nie dało rady sprostać nowym wymogom⁶⁸. Po otwarciu kolejowej linii obwodowej linia tramwajowa nie tylko straciła swe pierwotne znaczenie, a pozostała jako licha i droga komunikacja miejska, wymagająca radykalnego przeobrażenia. Miasto miało do udźwignięcia ciężar wieloletniego monopolu i musiało wyjednać od rządu wykup tej linii, by stworzyć w Warszawie sieć, która wreszcie służyłaby mieszkańcom⁶⁹. Poza tym pomysł skomunikowania dworców kolejowych po obu brzegach Wisły za pomocą trakcji konnej był wielkim złudzeniem, „ze zwiększającym się ruchem okazało się, że jest zupełnie niewystarczającą, i most jeden na Wiśle za mało”⁷⁰.

Linia została wydzierżawiona w 1882 roku przez Société Générale de Tramways (nazywane popularnie Towarzystwem Belgijskim), właściciela koncesji na budowę i eksploatację sieci kolei konnych w Warszawie. W sumie Belgowie przejęli w ramach umowy „linie tramwajowe o dł. 3330 sążni z szynami i podkładami, oraz 38 koni, 5 wagonów dwu- i jednokonnych, osobowych i towarowych”⁷¹.

Od października 1882 roku do końca sierpnia roku następnego linia została przebudowana według nowego systemu i włączona do zbudowanej sieci kolei konnej. W 1892 roku została ostatecznie wykupiona przez władze miejskie i przekazana do dalszej eksploatacji Towarzystwu Belgijskiemu do czasu wygaśnięcia koncesji przyznanej im w 1880 roku. W 1899 roku przedsiębiorstwo kolei konnej z całym majątkiem wykupiły władze miasta, a tramwaje konne stały się pierwszymi należącymi do nich środkami komunikacji.

66 „Inżynieria i Budownictwo Cywilne, Przemysłowe i Rolnicze”, 1879, nr 16, s. 145.

67 „Kurier Warszawski”, 1878, nr 6, s. 3; „Kurier Warszawski”, 1877, nr 209, s. 3; „Kurier Warszawski”, 1867, nr 107, s. 661.

68 „Inżynieria i Budownictwo Cywilne, Przemysłowe i Rolnicze”, 1879, nr 24, s. 236.

69 „Gazeta Handlowa”, 1903, nr 172, s. 1.

70 „Kłósy”, 1874, nr 488, s. 298.

71 „Gazeta Warszawska”, 1882, nr 226, s. 2; „Kurier Warszawski”, 1882, nr 226, s. 5.

Wnioski

Piętnastoletni czas eksploatacji linii kolei konnej dał poznać w praktyce władzom miasta i ludności, jak funkcjonują nowe środki lokomocji w warunkach miejskich Warszawy. Opinie o tym nie były dobre. Komunikację tę określano jako lichą, drogą i wymagającą radykalnego przeobrażenia. Wnioski te były w pewnym stopniu punktem odniesienia władz miasta do ustalania warunków budowy przyszłej sieci kolei konnej. Tym razem nowym planom przyświecała idea usprawnienia komunikacji miejskiej osobowej, a nie jak w przypadku pierwszej linii, towarowej, a także skomunikowania krańców miasta z jego środkiem.

Podróżnym kolei żelaznych pierwsza linia ułatwiała przemieszczanie się z dworca na dworzec, tym bardziej że podróżowano ze znacznym bagażem, z kuframi, walizami. Rocznie korzystało z tej linii około 10 tysięcy osób. Wprawdzie dostępne były także dorożki i omnibusy, jednak do jednej dorożki niewiele można było zabrać, a omnibusy były powolne i nie cieszyły się dobrą sławą. Poza tym korzystanie z tych pojazdów podnosiło koszt podróży. Dwie trasy miejskie kolei konnej, choć krótkie, cieszyły się frekwencją, zwłaszcza po zwiększeniu częstości kursowania wagonów.

150 years of the first line of a horse tram in Warsaw – summary

In 2016, 150 years passed since opening to public use the first line of a horse tram in Warsaw. The line was built to accommodate transportation of passengers and luggage, and also all kinds of goods between the Wiedeński, Petersburski and later on also Terespolski Railway Stations. Both passenger carriages and freight cars were being used. The licence to build and utilize the lines was granted to the Central Society of Russian Rail Ways in 1865. In the years 1871-1878, the number of passengers who covered the distance between the Petersburski and Wiedeński Railway Stations reached 10,000 people a year. In 1882, the line was leased and rebuilt by the Belgian Society, which in the years 1881-1883 constructed a network of horsecar transportation in Warsaw.

Key words: Warsaw, horsecar, Horse Railway, transportation, transport, railway stations