

INSTYTUT ARCHEOLOGII I ETNOLOGII
POLSKIEJ AKADEMII NAUK
DAWNIEJ INSTYTUT HISTORII KULTURY MATERIALNEJ PAN

KWARTALNIK
HISTORII KULTURY
MATERIALNEJ

ROK LXVI

WARSZAWA 2018

NR 4

REDAKCJA I KOMITET REDAKCYJNY

Redaktor — Elżbieta Mazur (IAE PAN)

Zastępcy Redaktora — Magdalena Bis (IAE PAN), Martyna Milewska (IA UW)

Sekretarze Redakcji — Jakub Kosiorek (IAE PAN), Ludmiła Paderewska (IAE PAN)

Członkowie Komitetu — Maria Bogucka (IH PAN), Paweł Dobrowolski (Collegium Civitas, Warszawa), Jarosław Dumanowski (IH UMK), Olga Feytová (AHMP, Praga), Mateusz Goliński (IH UW), Michaela Hrubá (Univerzita v Ústí nad Labem), Andrzej Janeczek (IAE PAN), Jan Klápště (Univerzita Karlova w Pradze), Andrzej Klonder (IAE PAN), Elżbieta Kowalczyk-Heyman (IA UW), Jerzy Kruppé (IA UW), Marcin Majewski (IA Uniwersytet Szczeciński), Jerzy Miziołek (IA UW), Jerzy Piech (IH UJ), Jacek Pielas (IH UJK), Bożena Popiołek (Uniwersytet Pedagogiczny, Kraków), Raimo Pullat (Tallin University), Wojciech Szymański (IAE PAN), Andrzej Wyrobisz (IHS UW), Jerzy Żywicki (ISP UMCS)

Adres Redakcji:

„Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”

00-140 Warszawa, Al. Solidarności 105, pok. 121

Adres strony internetowej:

<http://www.iaepan.edu.pl/khkm.html>

e-mail: kwartalnik@iaepan.edu.pl

tel. 22 620 28 84 w. 146

Wydawca:

Instytut Archeologii i Etnologii Polskiej Akademii Nauk

00-140 Warszawa, Al. Solidarności 105

e-mail: director@iaepan.edu.pl

tel. 22 620-28-84

Wykaz recenzentów artykułów opublikowanych w roczniku 2017:

Jadwiga Chudziakowa (IA UMK)

Jerzy Kruppé (IA UW)

Andrzej Klonder (IAE PAN)

Teresa Stawiarska (IAE PAN)

Jerzy Urwanowicz (IH i NP Uniwersytet w Białymstoku)

Dorota Żołądź-Strzelczyk (IH UAM)

Skład i łamanie:

Krzysztof Anuszewski, tel. 22 629 44 78

Druk i oprawa:

Partner Poligrafia sp. z o.o.

ul. Zwycięstwa 10, 15-703 Białystok

Nakład 300 egz. Arkuszy wydawniczych 16,0. Papier offset 80 g.

Oddano do składania w listopadzie 2018 r., druk ukończono

w grudniu 2018 r.

SPIS TREŚCI

STUDIA I MATERIAŁY

Andrzej Trzeciński, „Zaszło jego słońce w południe”. Słowne i ikoniczne obrazowanie śmierci na nagrobkach żydowskich w Polsce w XIII–XX wieku	415
Anna Michałowska-Mycielska, Bractwa pogrzebowe w gminach żydowskich Rzeczypospolitej (XVI–XVIII w.)	439
Izabela Brzostowska, Franciszek Skibiński, Cegielnie miejskie w Koronie od połowy XVI do połowy XVII w.	449
Dariusz Główka, Siedziby szlacheckie w ziemi zakroczymskiej w XVII i XVIII wieku	475
Paweł Lesisz, Tramwaje konne w Wilnie w latach 1887–1914. Od pomysłu do realizacji	487
Mariusz W. Majewski, Biopaliwa w Drugiej Rzeczypospolitej — mały krok do zrównoważonego rozwoju	503

KOMUNIKATY NAUKOWE

Elżbieta Kowalczyk-Heyman, Jeden warsztat, jedna ręka?	525
--	-----

ŹRÓDŁA

Dariusz Opaliński, Inwentarze kolejowe z lat 1914–1919/1920 z terenu byłej Galicji	531
--	-----

ARTYKUŁY RECENZYJNE I RECENZJE

Alessia Lirosi, <i>I monasteri femminili a Roma tra XVI e XVII secolo</i> . Studi del dipartimento di storia, culture, religioni 9 — Olga Miriam Przybyłowicz	595
<i>Olsztyn w dokumentach 2. Wybór źródeł do historii rzemiosła 1474-1950</i> , red. Danuta Bogdan — Andrzej Klonder	601

SPRAWOZDANIA I ZAPISKI

<i>Reformacja w Toruniu. Wpływ kultury ewangelickiej na rozwój miasta. Katalog wystawy w Muzeum okręgowym w Toruniu 9 czerwca–15 października 2017</i> , red. J. Arszyńska, L. Lewandowska, A. Mierzejewska — Andrzej Klonder	605
Wojciech Ślusarczyk, Dariusz Chyła, <i>Przemysł chemiczno-farmaceutyczny na Kujawach i Pomorzu Gdańskim (1918/20–1950)</i> — Andrzej Klonder	606

Paweł Lesisz

Tramwaje konne w Wilnie w latach 1887–1914. Od pomysłu do realizacji

Słowa kluczowe: Wilno, tramwaje konne, rewolucja 1905 roku, komunikacja
Key words: Vilnius, horsecar, Russian revolution of 1905, communication

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie budowy i problemów związanych z użytkowaniem tramwajów konnych w Wilnie. Praca obejmuje czas od końca XIX wieku (początek debaty nad tramwajami w Wilnie) do wybuchu Wielkiej Wojny i zajęcia miasta przez wojska kajzerowskie. Pierwsza data nie budzi wątpliwości i jest zrozumiała pod względem metodologicznym. Drugą przyjęto arbitralnie; to cezura związana ze zmianą przynależności państwowej miasta.

Najwięcej informacji o miejskich tramwajach dostarczają gazety ukazujące się w Wilnie¹ i petersburskim tygodniku „Kraj”. Opis miasta, jego położenie i specyfika urbanistyczna, zostały zaczerpnięte z przewodnika Adama Honorego Kirkora². Wykorzystano także plany Wilna i źródła ikonograficzne przedstawiające miasto³. W badaniach uwzględniono opublikowane już źródła archiwalne.

Choć o Wilnie powstało wiele opracowań dotyczących rozwoju miasta pod względem kulturowym, społecznym i politycznym, to literatura na temat miejskich tramwajów konnych jest bardzo skromna. Badacze sporadycznie zajmowali się tym problemem. Do tej pory powstało zaledwie kilka publikacji na ten temat. Warte wzmianki są wystawy i badania Ričardasa Žičkusa⁴ i Ryszarda Hubisza. Ten ostatni jest autorem najnowszego opracowania dotyczącego tej problematyki⁵. Artykuł Hubisza jest zwięzłą próbą przedstawienia początku i rozwoju wileńskich tramwajów konnych. Praca, pomimo swojej rzetelności, wykazuje pewne braki. Próżno w niej szukać społecznego wymiaru i znaczenia tramwajów dla Wilna.

Wilno położone jest na terenie Pojezierza Wileńskiego, w dorzeczu Niemna, nad Wilją i Wilejką. Miasto otoczone jest z trzech stron pasmami wzgórz, od strony północnej (za Wilją) rozpościera się długa i szeroka dolina, a największymi okolicznymi wzniesieniami są tzw. góry: Zamkowa, Trykryzyska i Bouffałowa⁶.

Na przełomie XIX i XX w. nastąpił w Wilnie rozwój terytorialny i demograficzny. W połowie XIX stulecia Wilno składało się z dziewięciu dzielnic: Antokół, Śnipiszki, Łukiszki, Puhu-

¹ Aleksandravičius E., Kalakauskas A. 1976, s. 95–96.; Romanowski A. 1999, s. 232. O piśmie m.in.: Fedorowicz I. 2005; Jurkowski R. 1984, s. 15–53; 1989, s. 136–137.

² Kirkor A.H. 1880.

³ Lebecki H. 1999; Plater-Zyberk M. 1999.

⁴ Žičkus R. 2013.

⁵ Hubisz R. 2013, s. 295–301.

⁶ Plan miasta Wilna. 1937; Plan miasta Wilna i jego okolic. 1890; Lebecki H. 1999; Plater-Zyberk M. 1999.

lanka, przedmieście Rudnickie, Ostry Koniec, Rossa i Popowszczyzna. Ostateczny kształt, do roku 1915, miasto przyjęło na początku XX w., gdy do aglomeracji przyłączony został Zwierzyniec. Zabudowa na terenie Starego Miasta była bardzo gęsta; im dalej od centrum, tym siatka urbanistyczna stawała się rzadsza. Na obrzeżach Wilna usytuowane były miejskie ogrody⁷. W wyniku rozwoju i modernizacji, na przełomie XIX i XX w. centrum Wilna przesunęło się z terenu dawnego miasta lokacyjnego na zachód, w stronę Łukiszek. Wytyczony w latach trzydziestych XIX w. Prospekt Świętojerski stał się główną arterią miasta, łącząc plac Katedralny ze Zwierzyniec. Przy drodze powstawały nowoczesne budynki użyteczności publicznej, banki, hotele⁸.

Zmiany administracyjne wiązały się z dynamicznym rozwojem demograficznym miasta. Wedle spisu z roku 1875 w mieście żyło ponad 77 tysięcy ludzi, nie licząc silnego garnizonu wojskowego rozlokowanego na Antokolu. Pierwszy powszechny spis w Cesarstwie Rosyjskim, który odbył się w 1897 r., podawał, iż w Wilnie mieszkało już 154 tysięcy osób⁹. Natomiast przed wybuchem Wielkiej Wojny w mieście zarejestrowanych było już prawie 200 tysięcy mieszkańców. Oznacza to, że w latach 1875–1914 nieomal trzykrotnie wzrosła liczba ludności. Pod względem wyznaniowym miasto było konglomeratem trzech wielkich religii: judaizmu, katolicyzmu i prawosławia, narodowościowo dominowali Żydzi, przed Polakami i Rosjanami¹⁰.

W połowie XIX stulecia miasto oświetlano latarniami gazowymi¹¹, które na przełomie wieków XIX i XX zastąpiono elektrycznymi. Jako pierwsze, oświetlenie zyskiwały główne trakty komunikacyjne miasta i najważniejsze budynki¹². Najlepsze drogi w Wilnie miało centrum. Im dalej od placu Katedralnego, tym gorszy był stan nawierzchni. W oddaleniu od centrum, na obrzeżach, ulice były szersze, proste i równe, z kolei w obrębie starego miasta — wąskie, kręte i strome¹³.

Tramwaje konne jako zbiorowy środek komunikacji miejskiej były następcami omnibusów, które jeździły po europejskich miastach już od XVII w. Pierwsze tramwaje konne pojawiły się na zachodzie Starego Kontynentu w połowie XIX w. Od lat siedemdziesiątych tego stulecia rozpoczął się proces modernizacji tego środka transportu. Moc końskich mięśni zamieniano na silniki elektryczne. W porównaniu z innymi miastami Cesarstwa i szerzej Europy, Wilno pozostawało daleko z tyłu pod względem rozwoju tego typu komunikacji miejskiej. W Krakowie tramwaje kursowały od 1882 r., w Warszawie już od roku 1866, Brno zaś mogło się nimi poszczycić w roku 1869.

Do czasu wybudowania tramwajów środkiem transportu w Wilnie były dorożki. Konni taksówkarze byli integralną częścią miejskiego krajobrazu aż do wybuchu Wielkiej Wojny. Podzieleni na dwie klasy, pracujący w dzień i w nocy, dojeżdżali w każde miejsce Wilna, a nawet poza jego granice. Największym mankamentem, z perspektywy przeciętnego wilnianina, była cena, jaką żądano za każdorazowy kurs; usługa była stosunkowo droga¹⁴.

Pierwszy konkurs na koncesję i prawo wybudowania tramwajów konnych w Wilnie, został rozpisany w roku 1887. Wygrał go rosyjski przedsiębiorca, niejaki Wiskowatow. Jednakże na skutek kłopotów finansowych, w jakie popadł, odsprzedał swoje udziały innemu rosyjskiemu inwestorowi o nazwisku Gorczałow¹⁵. Pomiędzy nowym właścicielem koncesji a magistratem

⁷ Kirkor A.H. 1880, s. 66–83.

⁸ Briedis L. 2008, s. 125–162.

⁹ http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus_lan_97.php?reg=133 (dostęp 24.11.2017 r.).

¹⁰ http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus_lan_97.php?reg=133 (dostęp 31.01.2018 r.).

¹¹ Kirkor A.H. 1880, s. 83.

¹² Wołkanowski W. 2015, s. 120–126.

¹³ Sprawy miejskie. 1908, s. 3; Place. 1906, s. 2; O bruki. 1905, s. 2; Droga do Kalwarji. 1906, s. 3; Z porządków. 1906, s. 4; Ulewa. 1906, s. 2; Kirkor A.H. 1880, s. 75–83; *Plan miasta Wilna*. 1921; *Plan miasta Wilna i jego okolic*. 1890.

¹⁴ Nowa taksa 1906, s. 2; Taksa dorożkarska 1913, s. 2.

¹⁵ Hubisz R. 2013, s. 295.



Ryc. 1. Wilno, ulica Adama Mickiewicza, Biblioteka Narodowa, Magazyn Druków Ulotnych, DŻS XII 8b/p.95

Fig. 1. Vilnius, Adam Mickiewicz Street, the National Library, Occasional Prints Collection, DŻS XII 8b/p.95

wileńskim doszło do sporu o warunki umowy, który ostatecznie został zażegnany dopiero w roku 1892. Po pięciu latach od ogłoszenia konkursu podpisano umowę pomiędzy ratuszem a Gorczakowem¹⁶. Nie był to koniec zawirowań własnościowych; niedługo po podpisaniu dokumentu, Gorczakow scedował swoje prawa majątkowe na rzecz „Towarzystwa miejskich i podmiejskich kolei żelaznych w Rosji”. W posiadaniu tego rosyjskiego „Towarzystwa” tramwaje znajdowały się do końca omawianego okresu.

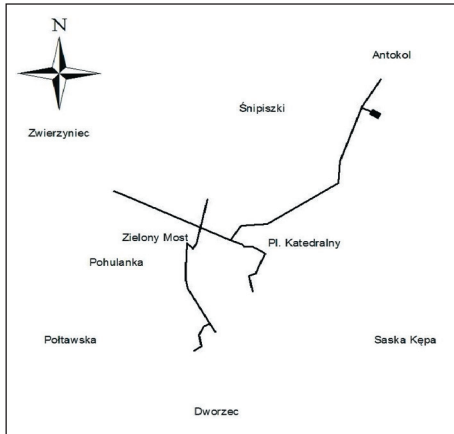
Umowa pomiędzy ratuszem a nowym właścicielem została podpisana na 35 lat i miała obowiązywać do roku 1928. Kontrakt zakładał, że miasto przez pierwsze 10 lat miało zarabiać po 4000 rubli rocznie; w kolejnej dekadzie — po 5000 rubli, w ciągu ostatnich ośmiu lat — po 5500 rubli rocznie. Możliwość wykupu tramwajów przez władze miejskie przewidziano po 15 latach od podpisania umowy, w zależności od stanu fizycznego urządzeń komunikacyjnych i obrotu spółki. Wartość tranzytu za przejęcie całego pakietu własnościowego w roku 1892 obliczono na ok. 800 tysięcy rubli¹⁷.

Pierwotnie zakładano wybudowanie czterech linii tramwajowych spinających miasto wzdłuż i w szerz. Przewidywano następujące trasy: linia 1 — od mostu Zielonego przez ulicę Wileńską do Dworca; linia 2 — od tego Dworca przez Ostrobramską, Wielką, Zamkową do Świętojerskiej; 3 — od Zawalnej przez Trocką, Dominikańską, Świętojerską aż na Zarzecze; 4 — od Katedry po brzeg Wilji, po Antokol¹⁸. Ostatecznie „Towarzystwo” zobligowało się do wybudowania trzech linii prowadzących od Dworca kolejowego przez Zielony most, Zarzecze–Łukiszki, po Centrum–Antokol, rezygnując z linii wzdłuż ulic: Ostrobramskiej, Wielkiej

¹⁶ Vester. 1891, s. 12.

¹⁷ Hattowski M. 1907, s. 1.

¹⁸ U.L. 1887, s. 10.



Ryc. 2. Schemat konnych linii tramwajowych w Wilnie XIX/XX w. Oprac. P. Lesisz

Fig. 2. A scheme of horsecar tramways in Vilnius, 19th/20th c. Compiled by P. Lesisz

spraw wewnętrznych cesarstwa²², prace budowlane rozpoczęły się w roku 1887²³. Termin ostatecznego oddania do użytku tramwajów był przekładany z powodu problemów przy realizacji inwestycji. Otwarcie nie mogło odbyć się wczesną wiosną, lecz zostało przełożone na początek lata 1893 r.²⁴, albowiem komisje przysłane z ministerstwa spraw wewnętrznych dopatrzyły się kilku uchybień. Pierwsze próbne przejazdy tramwajowe zebrały rzesze ciekawskich: „Tłumy ciekawej gawiedzi przyglądały się kilka dni temu wagonom popychanym przez robotników po relsach dla próby”²⁵.

Nie wszyscy mieszkańcy Wilna oczekiwali oddania do użytku tramwajów konnych. Miejscy dorożkarze w nowopowstającym środku publicznego transportu widzieli zagładę własnej profesji. Wedle prognoz budowniczych tramwajów, ceny biletów komunikacyjnych w zestawieniu z taksą pobieraną przez dorożkarzy, wypadały na korzyść tych pierwszych²⁶. Powodowało to konflikt interesów. Obawy były uzasadnione, ponieważ do zmniejszenia znaczenia, a następnie do całkowitego wyrugowania dorożkarstwa z przestrzeni miejskiej przez tramwaje konne doszło np. w Warszawie²⁷. Korzystanie z transportu tramwajowego było bowiem o wiele tańsze. Wyrazem niezadowolenia konnych taksówkarzy było ich zachowanie na kilka tygodni przed oddaniem do użytku nowego środka miejskiej komunikacji: „Miejscowi dorożkarze nie radzi są z innowacji i jakby umyślnie jeżdżą ciągle po relsach usiłując tor nadwyrężyć”²⁸.

Uroczyste otwarcie pierwszej linii (kolejne oddano w ciągu tego samego roku²⁹) na trasie: Dworzec kolejowy–Zielony most, odbyło się 3 czerwca 1893 r. Zorganizowano wielką miej-

i i Zamkowej¹⁹. Zwycięski projekt zakładał powstanie trasy tramwajowej okalającej ścisłą zabudowę starego miasta; był to wybór pragmatyczny i zrozumiały. Wykup gruntów i potrzeba wyburzania budynków spowodowałyby ogromny wzrost kosztów inwestycji. Projektanci bardzo dobrze wykorzystali istniejącą siatkę urbanistyczną, planując budowę linii tramwajowych na ulicach stosunkowo najszerszych i o niewielkiej stromiźnie, uwzględniając nadrzędną potrzebę dobrego skomunikowania różnych części miasta. Po Wilnie miały jeździć dwuklasowe wagony, ciągnięte przez specjalnie do tego szkolone konie²⁰. „Towarzystwo” zobowiązało się do wybudowania infrastruktury potrzebnej do należytego użytkowania tramwajów, w tym stajni dla zwierząt pociagowych i budynków do garażowania taboru²¹.

Za zgodą generał-gubernatora wileńskiego, Iwana Kachanowa, i z poparciem ministerstwa

¹⁹ Iskra. 1893c, s. 13.

²⁰ Iskra. 1893a, s. 16.

²¹ A.R.Z. 1902a, s. 11.

²² U.L. 1887, s. 10.

²³ Huszcz. 1887, s. 14; Iskra. 1893b, s. 15.

²⁴ Iskra. 1893a, s. 16.

²⁵ Iskra. 1893a, s. 16.

²⁶ Nowa taksa. 1906, s. 2.

²⁷ Gańko K., Lubraczyński Ł. 2016, s. 73–79.

²⁸ Iskra. 1893a, s. 16.

²⁹ Hattowski M. 1907, s. 1.



Ryc. 3. Wilno, kościół katedralny, Biblioteka Narodowa, Magazyn Druków Ulotnych, Pocz. 6650

Fig. 3. Vilnius, the Cathedral, the National Library, Occasional Prints Collection, Pocz. 6650

ską fetę, na której zebrała się cała świta urzędnicza Wilna, na czele z generał-gubernatorem Piotrem Orzewskim, okoliczne ziemiaństwo, wielkie rzesze wilnian i przyjezdnych. Bardzo dobrze ówczesną atmosferę oddaje relacja dziennikarza „Kraju”: „Otwarcie ruchu tramwajów odbyło się we czwartek, 3 b.m. Zakład tramwajowy i plac otaczający udekorowane były flagami, wieńcami i jodełkami. [...] Po ukończeniu obrzędów poświęcenia, wszyscy się udali pod łuk tryumfalny, ubrany w zieleń i przewiązany wstęgą, którą przecięła pani generał-gubernatorowa Orzewska. W pierwszym puszczonej w ruch wagonie jechały osoby z miejscowej arystokracji urzędniczej. Po powrocie wszyscy goście zaproszeni zostali na śniadanie w budynku cyrkulowym”³⁰.

Wraz z uruchomieniem tramwajów konnych nastąpił nowy okres w komunikacyjnych dziejach miasta³¹. Łącznie pod koniec badanego okresu kursowało 38 składów tramwajowych³². W każdym wagonie było po 14 miejsc siedzących³³. Tabor tramwajowy przystosowany został do zmieniających się pór roku; latem linie obsługiwały otwarte wagony³⁴, zimą osłonięte³⁵. Częstotliwość, z jaką jeździły tramwaje, wahała się od jednego na godzinę do jednego na 5 minut. Prędkość, z jaką wagony mogły się poruszać po Wilnie, wynosiła 12 wiorst na godzinę, czyli prawie 13 km na godzinę³⁶. Łączna długość torów, o rozstawie osi 1000 mm, poprowadzonych przez miasto wynosiła 10,4 km³⁷.

³⁰ Iskra. 1893d, s. 15.

³¹ Nasze tramwaje. 1907, s. 2.

³² Nasze tramwaje. 1912, s. 2.

³³ Hubisz R. 2013, s. 297.

³⁴ Tramwaje. 1909, s. 3.

³⁵ Oględziny. 1912b, s. 2.

³⁶ Ihnatowicz I., Biernat A. 2003, s. 43.

³⁷ Hubisz R. 2013, s. 297.

Ceny biletów tramwajowych były zróżnicowane, ustalono je w umowie zawartej pomiędzy „Towarzystwem” a zarządem miasta. Chcący skorzystać z tramwaju konnego zobligowani byli zapłacić konduktorowi za przejazd wagonem pierwszej klasy 5 kopiejek, klasy drugiej — 3 kopiejki od osoby, bez względu na to, czy pokonywano jedną stację czy też całą trasę. Istniała też możliwość zakupienia biletu miesięcznego, który uwzględniał ulgi przysługujące uczącej się młodzieży. Poza tym istniał specjalny rabat w wysokości 30% dla pasażerów, którzy zakupili abonament komunikacyjny na cały miesiąc z góry³⁸. Jak relacjonowano w prasie: „Zarząd tramwajowy, korzystający z tego [sprzedaży biletów miesięcznych — P.L.], że warunki abonamentowe ściślej przez kontrakt określone nie były, wydaje książeczki abonamentowe ze 100 biletami dla publiczności i z 50 biletami dla uczącej się młodzieży z terminem miesięcznym. Nieużytkowane w ciągu tego terminu bilety uważa się za nieważne. Wobec takiego warunku, ulga dla abonamentów redukuje się do zera, gdyż przeciętny obywatel takiej ilości kursów w ciągu miesiąca zrobić nie może”³⁹.

Zakupienie biletu nie zawsze oznaczało możliwość skorzystania z usług „Towarzystwa”⁴⁰, skoro — jak podano w „Kurierze Litewskim” — „Największą krzywdę ponoszą osoby, które opłaciły abonament miesięczny; nie mogą zdobyć miejsca, idą piechotą”⁴¹. Poza tym przejazd wiązał się z pewnym ryzykiem, gdyż w przepełnionych wagonach grasowali drobni przestępcy, którzy okradali pasażerów, o czym informowano w ówczesnych periodykach⁴².

Pracowników „Towarzystwa” można podzielić na kilka grup, w zależności od wykonywanego zajęcia. Pierwsza to właściciele spółki i pracownicy biurowi, których zadaniem było zarządzanie przedsiębiorstwem. Druga to pracownicy fizyczni, czyli furmani i kontrolerzy, na co dzień pracujący na trasach tramwajów. Poza tym zatrudniano pracowników sezonowych, do odśnieżania torów zimą lub sprzątania nieczystości po zwierzętach⁴³. Nie dysponujemy danymi o liczbie pracowników zatrudnionych przez „Towarzystwo” na wszystkich szczeblach. Natomiast, jeśli przyjąć za miarodajne informacje podawane przez prasę, to w przybliżeniu można określić skład etniczny zatrudnionych: „Żydzi całkiem owdągnęli tramwajami, konduktorzy i kontrolerzy są w większości żydzi, wygnani z Moskwy, nawet naczelnik ruchu jest żydem.” Chociaż, wedle umowy, w „Towarzystwie” mieli pracować także chrześcijanie⁴⁴.

Praca tramwajarzy zaczynała się rano. Pierwsze składy wyjeżdżały na ulice Wilna o godzinie 8. Przed wyruszeniem w drogę należało oporządzić i napoić konie. Ruch trwał do późnego wieczora, ostatnie tramwaje zjeżdżały do zajezdni o godzinie 23. Teoretycznie woźnice mieli przerwę w trakcie dnia pracy na zjedzenie obiadu, rzadko jednak korzystali z chwili odpoczynku. Spowodowane to było niewystarczającą liczbą osób do obsługi, które mogłyby zastąpić pracowników udających się na przerwę.

Z racji wad konstrukcyjnych wagonów, woźnice zmuszeni byli do stojącego powożenia składem. Konstruktorzy wehikułów nie przewidzieli potrzeby zamontowania kozła, na którym mogliby usiąść powożący. Z zachowanych przekazów wynika, że taka praca powodowała w przeciągu roku poważne schorzenia nóg, w rezultacie utratę zatrudnienia. Woźnice nie mieli żadnej pomocy lekarskiej zorganizowanej przez pracodawcę⁴⁵.

Woźnice i konduktorzy tramwajów musieli nosić specjalny uniform składający się z długiego, ciemnogranatowego płaszcza i czapki z daszkiem. Niejednokrotnie w artykułach na łamach

³⁸ Proces. 1905, s. 2.

³⁹ Tamże, s. 2.

⁴⁰ Okręczone tramwaje. 1912, s. 2.

⁴¹ Nasze tramwaje. 1907, s. 2.

⁴² Kradzież. 1910, s. 2; Dozór. 1910, s. 2.

⁴³ A.R.Z. 1894b, s. 28.

⁴⁴ A.R.Z. 1894a, s. 21.

⁴⁵ St. Wil. 1895, s. 22.



Ryc. 4. Wilno, katedra (Katholische Kathedrale), Biblioteka Narodowa, Magazyn Druków Ulotnych, Pocz. 6660

Fig. 4. Vilnius, the Cathedral, the National Library, Occasional Prints Collection, Pocz. 6660

czasopism wzmiankowano, że furmani byli zaniedbani, a ich strój nie był czysty i schludny⁴⁶. Prawdopodobnie było to spowodowane brakiem czasu na dokonanie napraw uniformu oraz głodowa pensja, która mogła wystarczyć pracownikom tylko na najpotrzebniejsze sprawunki.

Zarobki tramwajarzy przedstawiały się następująco. Powożący był w stanie zarobić do 12 rubli, osoba zaś sprawdzająca i sprzedająca bilety — do 25 rubli w skali miesiąca. Pensja nie była zryczałtowana, lecz naliczana za dniówki. Nieobecność, bez względu na przyczynę, skutkowała potrąceniem wynagrodzenia⁴⁷. W porównaniu z cenami towarów pierwszej potrzeby — 8 marca 1908 r. pud owsa kosztował 1,0–1,1 rubla a kopa jaj 1,8–2,2 rubla⁴⁸. Mimo licznych próśb o zwiększenie wynagrodzenia, które składali pracownicy, właściciele nie zmieniali jego wysokości: „Administracja tramwajów na wszelkie skargi służby odpowiada stereotypowym argumentem: «możecie porzucić służbę; w tej chwili na każdy wakans znajdzie się stu kandydatów za połowę waszej pensji»⁴⁹.

Szeregowi pracownicy „Towarzystwa” potrafili zjednoczyć się w imieniu wspólnych celów. Tramwajarze brali czynny udział w wydarzeniach rewolucyjnych, które miały miejsce w Wilnie w latach 1905–1907. Strajkowali kilkakrotnie⁵⁰. Najdonioślejsze wystąpienie miało miejsce 8 (21) grudnia 1905 r., kiedy protestujący tramwajarze wyprzęgli z taborów konie, zupełnie blokując miasto⁵¹. Każdorazowo głównym postulatem strajkujących było zwiększe-

⁴⁶ A.R.Z. 1897c, s. 22.

⁴⁷ A.R.Z. 1902a, s. 11.

⁴⁸ Ceny. 1908, s. 4.

⁴⁹ A.R.Z. 1902a, s. 11.

⁵⁰ Strajk dorożkarzy. 1905, s. 2; Strajk tramwajów. 1906a, s. 2; Strajk tramwajów. 1906b, s. 2; Bezrobocie. 1906, s. 2.

⁵¹ Strajk tramwajów. 1905, s. 2.

nie zarobków dla najniższych w hierarchii pracowników „Towarzystwa”. W roku 1907 właściciele tramwajów zgodzili się na podwyżkę w skali 10% dla woźniców, konduktorów i pracowników biurowych⁵².

Opisując funkcjonowanie tramwajów konnych nie można pominąć roli, jaką odgrywały zwierzęta. „Towarzystwo” miało na stanie 160 koni⁵³. Nie wszystkie nadawały się do pracy w mieście. Dźwięki dochodzące z fabryk, bicie kościelnych dzwonów, gwar ulicy sprawiały, że konie stawały się narowiste i niezdolne do ciągnięcia składu⁵⁴. Do wagonów zaprzęgano też — o czym nadmieniano w artykułach prasowych — zwierzęta osłabione⁵⁵. Konie pracowały parami, niekiedy jednak zaprzęgano je pojedynczo, co powodowało ich szybkie przemęczenie⁵⁶.

Pierwsze informacje na temat niehumanitarnego traktowania koni przez „Towarzystwo” pochodzą już z roku 1897⁵⁷ i powtarzały się w czasopismach aż do wybuchu Wielkiej Wojny. Zwierzęta opisywano jako wychudzone i niepozione; wspomniano także o skrajnych przypadkach, gdy na ulicach miasta pracowały konie chore i kalekie⁵⁸, np.: „Onegdaj o godz. 6. wiecz., na placu Katedralnym wagon NR. 80 w ciągu pół godziny nie mógł ruszyć z miejsca, gdyż wygłodzone konie odmawiały posłuszeństwa. Litość doprawdy bierze na widok tych końskich parjasów. Zarząd naszej kolei konnej najwidoczniej chce, jak ów przysłowiowy woźnica żydowski «odzwyczaić bydłodka od jedzenia [...]»”⁵⁹.

Los zwierząt pośrednio dotyczył także wilnian. Podczas zimowej gołodzi⁶⁰ lub wtedy, gdy konie nie były w stanie udźwignąć ciężaru wagonu, pasażerowie zmuszeni byli wychodzić z wagonów i pomagać wprawić skład tramwajowy w ruch⁶¹.

W obronę koni, poza apelami prasy, żywo włączyło się Wileńskie Towarzystwo Opieki nad Zwierzętami. Jego członkowie podjęli inicjatywę pomocy tym stworzeniom, chcieli utworzyć w Wilnie specjalistyczną lecznicę dla zwierząt. Środki na jej utrzymanie miały pochodzić ze składek uiszczanych przez ratusz, dorożkarzy, tramwajarzy i osoby prywatne — właścicieli wierzchowców⁶². Nie wszystkim ten pomysł przypadł do gustu. W jednym z tekstów podkreślano np., że dostrzega się problemy koni, nie myśli się zaś o furmanach, który pozbawieni są najpotrzebniejszej pomocy lekarskiej⁶³.

Do najbardziej spektakularnej akcji wymierzonej przeciwko nieludzkiemu traktowaniu koni pracujących w tramwajowym przedsiębiorstwie doszło w czerwcu 1902 r. Towarzystwo Opieki nad Zwierzętami przeprowadziło rewizję w stajniach. Aż 50% koni uznano za niezdolne do pracy. W wyniku tej akcji część tramwajów nie mogła wyruszyć na swoje trasy, gdyż zabrakło koni, które mogłyby pociągnąć wagony. Po dniu zwłoki „Towarzystwo tramwajowe” podjęło jednak decyzję, aby wszystkie zwierzęta ponownie zaprząć do pracy: „Wojna tedy z Tow. opieki na zwierzętami przeniosła się na ulicę. W kilku punktach członkowie Tow. zatrzymali przy pomocy stójkowych tramwaje i powyprzęgali opatrzone stemplami konie, paraliżując tym sposobem ruch na całej linii”⁶⁴. Odważna działalność obrońców zwierząt przyniosła

⁵² Strejk tramwajowy. 1907, s. 2.

⁵³ A.R.Z. 1902a, s. 11.

⁵⁴ A.R.Z. 1904a, s. 13; Rumaki. 1910, s. 3; Spłoszony koń. 1910, s. 3.

⁵⁵ A.R.Z. 1902a, s. 11.

⁵⁶ Konie tramwajowe. 1910, s. 2.

⁵⁷ A.R.Z. 1897b, s. 16.

⁵⁸ A.R.Z. 1897d, s. 23; 1897e, s. 16; 1899, s. 34; 1902a, s. 11; Rewizja tramwajów. 1907, s. 3; Konie tramwajowe. 1910, s. 2; A.R.Z. 1902b, s. 11.

⁵⁹ Konie tramwajowe. 1907, s. 3.

⁶⁰ O oczyszczenie ulic. 1907, s. 2.

⁶¹ A.R.Z. 1897a, s. 16.

⁶² Lecznicza. 1905, s. 2–3.

⁶³ A.R.Z. 1902a, s. 11.

⁶⁴ Tamże, s. 11.

skutki. Administracja miejska zaczęła bardziej zwracać uwagę na sytuację koni pracujących w „Towarzystwie”. Przeprowadzono systematyczne rewizje w stajniach⁶⁵. Policja miała obowiązek przyglądania się stanowi koni ciągnących wagony, a w przypadku uchybień mogła nakładać mandaty⁶⁶. Nie zmieniło to jednak znacząco kondycji zwierząt.

W roku 1894 petersburski „Kraj” zamieścił na swoich szpaltach taki opis: „Należy przytem zwrócić uwagę na to, aby wagony nie raz na tydzień, przed szabasem, oczyszczano i wycierano, lecz co dzień, zdarza się bowiem, że podłogi i ławki pokryte są kilkudniowym błotem, plwocinami i śmieciami bardzo starej daty”⁶⁷. Po 10 latach, w roku 1904 stan użyteczności wagonów tramwajowych przedstawiał się jeszcze gorzej⁶⁸. Wiadomo, że w 1912 r. specjalna komisja powołana przez ratusz skontrolowała kursujące tramwaje; do użytku nadawał się tylko jeden wagon⁶⁹. Nieporządek panował nie tylko wewnątrz wagonów tramwajowych, ale także na trasie ich przejazdów. Zwłaszcza latem problem stanowiły odchody pozostawiane przez konie na torach i przystankach. Nieprzyjemny zapach, szczególnie dokuczliwy podczas bezwietrznych dni, unosił się nie tylko na postojach, ale także na terenie całego Wilna. Niedogodności pojawiały się także podczas deszczów, gdy podłoże rozmiękało i błoto było przenoszone na podszwach butów mieszkańców⁷⁰.

„Towarzystwo” starało się walczyć z odorem i odchodami pozostawianymi przez zwierzęta. Usuwno zanieczyszczoną ziemię, wylewano nawet asfalt, który był łatwiejszy do uprzątnięcia. Niestety, wszystkie próby poprawienia higieny były bezskuteczne. Tory były zanieczyszczane także przez samych wilnian. Stróże posesji położonych wzdłuż linii tramwajowych używali ich „za trzeci rynsztok uliczny i pozwalają zlewać tam nieczystości”⁷¹.

Podczas zimy wielkim problemem dla użytkowników tramwajów wileńskich był śnieg⁷². Odgarnianie go należało wprawdzie do kompetencji „Towarzystwa”, sformowano specjalną brygadę zamiataczy. Jednakże, podobnie jak w przypadku nieczystości, tramwajarze mieli ustawiczne zatargi z kamienicznikami posesji usytuowanych wzdłuż torów. Dozorcy domostw byli prawnie zobowiązani do zgarniania śniegu z chodników, ale — ze względu na zbyt wąskie ulice — biały puch zalegał na torach. Brygada zamiataczy uprzątała śnieg z powrotem na chodniki, wobec czego piesi nie mogli przejść przez ulicę, a równocześnie tramwaje zatrzymywały się z powodu zasp⁷³.

Poza problemami pogodowymi, we znaki dawały się wielkie inwestycje kanalizacyjne realizowane przez ratusz wileński w drugiej dekadzie XX w. aż do wybuchu Wielkiej Wojny. Prace mające na celu unowocześnienie miasta, prowadzone z rozmachem, uprzykrzały codzienne życie mieszkańcom miasta, a zwłaszcza pasażerom tramwajów. Roboty polegały na rozkopaniu dróg i ulic, pod którymi układano rury kanalizacyjne, więc okresowo wyłączano z ruchu tramwaje, kursujące na trasach objętych pracami ziemnymi⁷⁴.

Wszystkie opisane powyżej niedogodności nie skutkowały jednak odpływem klientów. Wilnianie nie posiadali w tym czasie innej, tak rozwiniętej formy publicznego transportu. Wraz z rozwojem miasta zwiększała się liczba pasażerów. W roku 1893 przewieziono 918 tysięcy osób, zaś kilka lat później (w roku 1901) już 2,4 mln. W następnych latach liczba podróży

⁶⁵ A.R.Z. 1902b, s. 11; Nasze tramwaje. 1908, s. 2.

⁶⁶ Konie tramwajowe. 1907, s. 2.

⁶⁷ A.R.Z. 1894a, s. 21.

⁶⁸ A.R.Z. 1904b, s. 19.

⁶⁹ Oględziny tramwajów. 1912a, s. 2.

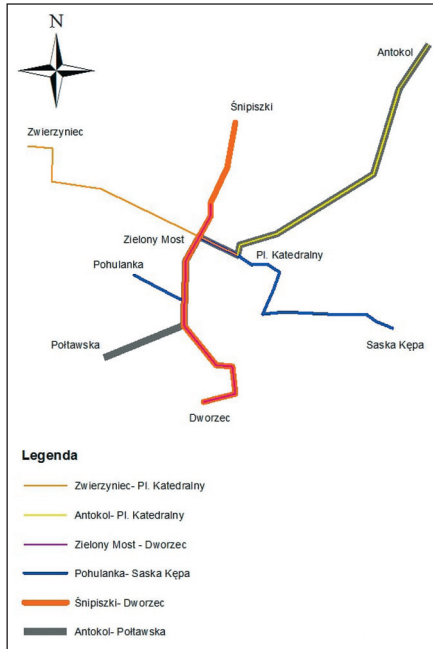
⁷⁰ Tramwaj źródłem zarazy. 1909, s. 3.

⁷¹ O postój. 1910, s. 2.

⁷² Tramwaje stanęły. 1913, s. 2.

⁷³ A.R.Z. 1894b, s. 28.

⁷⁴ Wołkanowski W. 2015, s. 222–245, 265.



Ryc. 5. Projekt linii tramwajowych z 1914 r.
Oprac. P. Lesisz

Fig. 5. A 1914 design of tram lines.
Compiled by P. Lesisz

nieco zmniejszyła się⁷⁵, znów jednak wzrosła pod koniec pierwszej dekady XX stulecia. W 1909 r. przewieziono ponad 2,6 mln osób, a w 1911 r. — aż 3 mln. Najwięcej ludzi skorzystało z linii łączącej Antokol ze Zwierzyniec, najmniej zaś z trasy Zarzecze — centrum Wilna⁷⁶.

Mimo ciągłego wzrostu liczby obsługiwanych klientów, „Towarzystwo” trażyło stałe problemy finansowe. W roku 1905 deficyt sięgał 1584 rubli⁷⁷. Ratusz już od lat dziewięćdziesiątych XIX w. nosił się z zamiarem wykupienia od „Towarzystwa” koncesji na użytkowanie tramwajów. Plan ten pojawiał się z różną częstotliwością na sesjach rady miasta i w ówczesnej prasie⁷⁸. Wykup całości przedsiębiorstwa — od koni po udziały — w roku 1906 obliczano na sumę 760 tysięcy rubli⁷⁹. Ostatnią taką próbę podjęto w kwietniu 1914 r.⁸⁰

Pierwsze przymiarki do unowocześniania trakcji tramwajowych pochodzą z roku 1897. Projekt, który był wypadkową chęci modernizacji oświetlenia siatki trakcji tramwajowej, szybko przerodził się w plan zamiany siły końskich mięśni na silniki elektryczne: „Nasze Towarzystwo tramwajowe zamierza starać się o koncesję na oświetlenie Wilna elektrycznością, mając na widoku zastosowanie motorów elektrycznych również do poruszania wagonów”⁸¹. Taka modernizacja tabo-ru tramwajowego nie była nowością w ówczesnej

Europie. W niemieckim Halle pierwsze wagony z nowoczesnymi silnikami wyjechały na miasto w 1881 r. W Budapeszcie pierwszą linię zasilaną prądem oddano do użytku w roku 1887, w Poznaniu 11 lat później, Moskwie — w roku 1899.

W latach 1897–1914 do wileńskiego ratusza wysłano (nie licząc pierwszego projektu z roku 1897) 11 planów modernizacji miejskiej linii tramwajowej, wliczając projekty magistratu i „Towarzystwa”. Swoje propozycje przygotowali przedsiębiorcy nie tylko z Cesarstwa, ale także z zagranicy. Chęć unowocześniania wileńskich linii tramwajowych zgłaszali inwestorzy z Francji, Belgii i USA. Jednakże aż do roku 1914 nie wyłoniono zwycięzcy⁸².

Najbliższą do finalizacji umowy pomiędzy ratuszem a prywatnym przedsiębiorcą było w roku 1906. Omawiano wówczas możliwość wybudowania tramwajów przez amerykańskiego przedsiębiorcę z Pittsburgha — Wernera. O zaawansowaniu rozmów prowadzonych przez obie zainteresowane strony świadczy, iż dnia 10 listopada 1906 r. odbyło się posiedzenie komisji

⁷⁵ A.R.Z. 1904b, s. 19.

⁷⁶ A.R.Z. 1893, s. 16.

⁷⁷ Hubisz R. 2013, s. 297.

⁷⁸ Tamże, s. 297–298.

⁷⁹ Tramwaj elektryczny w Wilnie. 1906, s. 1.

⁸⁰ Sprawa wykupu. 1914, s. 2.

⁸¹ A.R.Z. 1897a, s. 16.

⁸² Tramwaj elektryczny w Wilnie. 1906, s. 1; Hattowski M. 1907, s. 1; Tramwaje elektryczne. 1906b, s. 3; Tramwaj elektryczny. 1907, s. 3; Główne warunki koncesji. 1907, s. 2.

urządzeń miejskich i finansowych w radzie miejskiej, na którym obradowano na temat planów wybudowania tramwajów elektrycznych w Wilnie⁸³. Na sali obecny był też generał-gubernator wileński, Dymitr Lubimow⁸⁴. Miejskowi dziennikarze żywo komentowali projektowany dokument, zarzucając mu wiele niedociągnięć. Mimo to Werner, wedle zapewnień prasy, miał udać się w podróż do Wilna, aby osobiście dopilnować finalizacji projektu. W mieście nigdy się jednak nie zjawił. Zarzucenie dotychczasowych rozmów argumentował tym, że Cesarstwo nie jest państwem spokojnym, w którym można by prowadzić bezpieczne interesy⁸⁵.

Od roku 1908 magistrat pracował nad własną koncepcją unowocześnienia miejskich tramwajów. Pierwsze plany, zaprezentowane w roku 1910, zyskały aprobatę urzędników. Ratusz zadawał sobie jednak sprawę, iż samodzielnie nie jest w stanie ponieść kosztów związanych z wprowadzeniem w Wilnie tramwajów elektrycznych. Postanowiono ubiegać się o pożyczkę na ten cel w Petersburgu. Po licznych prośbach, zmianach projektu, zwątpieniach, ostatecznie uzyskano potrzebne fundusze i pozwolenia⁸⁶. Prace ziemne miały rozpocząć się wiosną 1915 i trwać do jesieni roku 1917, gdy planowano oddanie nowego środka transportu do użytku⁸⁷. Jednak „Wybuch wojny położył kres tym planom, 13 października 1915 r. do Wilna wkroczyli Niemcy i okupowali miasto do grudnia 1918 r.”⁸⁸.

Planiści, którzy zamierzali zmodernizować wileńskie tramwaje, mieli wiele pomysłów jak skomunikować miasto. Wszyscy wychodzili z założenia, że należy wykorzystać istniejącą już sieć trakcyjną. Problem tkwił w tym, jak to zrobić. W roku 1903 inżynier Malinowski optował za przebudowaniem trzech starych linii i wystawieniem aż pięciu nowych. Natomiast przedsiębiorcy belgijsko-francuscy chcieli odnowić w tym samym czasie trzy stare trakcje i wybudować tylko trzy nowe. Bardzo innowacyjną koncepcję przedstawił Weissblatt, który chciał stworzenia jednej wspólnej magistrali dla wszystkich linii, w formie wielkiego okręgu wpisanego w ulice: Wielką–Świętojerską–Dominikańską–Niemiecką–Stacja Towarowa–Dworzec Kolejowy–Wielka. Od niej miały odchodzić kolejne trzy linie⁸⁹. Projekt modernizacji „Towarzystwa” z 1904 r. zakładał przebudowę już istniejących linii i dobudowanie dwóch nowych. Werner chciał stworzyć łącznie sześć linii, z czego jedna miała być obwodowa⁹⁰. We wzmiankowanych projektach długość linii oscylowała od 12⁹¹ do 25,5⁹² wiorst, to jest od ponad 12 do ponad 27 km⁹³.

Ostatecznie realizowany miał być projekt, który zakładał przeprowadzenie sześciu linii, wykorzystujących już istniejącą trakcję kolejową. Linie pierwsza i druga miały zaczynać się na Antokolu, przy czym pierwsza miała docierać aż pod rzeźnię miejską na Nowym Mieście, przecinając centrum Wilna, druga zaś miała prowadzić tylko do placu Katedralnego. Kolejne dwie trasy miały łączyć Dworzec kolejowy, jedna z Zielonym Mostem, druga ze Śnipiszkami. Plan przewidywał piątą linię: Zwierzyniec–plac Katedralny i szóstą łączącą Pohulankę i Saską Kępe, w okolicach ulicy Połockiej⁹⁴.

⁸³ „Dziś o godz. 8 wiecz., pod przewodnictwem prezydenta toczyć się będzie dalszy ciąg narad komisji urzędów miejskich i finansów z udziałem radnych, inżyniera, architekta, zarządzającego elektrownią, geometry i techników miejskich, nad projektem inż. Balińskiego w sprawie budowy i eksploatacji tramwajów elektrycznych”, *Tramwaj elektryczny*. 1906a, s. 2.

⁸⁴ *Tramwaje elektryczne*. 1906a, nr 39, s. 3.

⁸⁵ Dworzaczek W. 1906, s. 2; *Tramwaj elektryczny*. 1906b, s. 3; *Tramwaje elektryczne*. 1907, s. 2–3.

⁸⁶ Hubisz R. 2013, s. 300–301.

⁸⁷ *Tramwaje elektryczne*. 1914, s. 2–3.

⁸⁸ Hubisz R. 2013, s. 301.

⁸⁹ *Tramwaje elektryczne*. 1906b, s. 3.

⁹⁰ *Tramwaj elektryczny w Wilnie*. 1906, s. 1.

⁹¹ *Tramwaje elektryczne*. 1906b, s. 3.

⁹² *Tramwaj elektryczny w Wilnie*. 1906, s. 1.

⁹³ Ihnatowicz I., Biernat A. 2003, s. 43.

⁹⁴ *Tramwaje elektryczne*. 1914, s. 2.

Ceny wybudowania takich nowoczesnych sieci tramwajowych były bardzo różne. Dwie brane najczęściej pod uwagę propozycje — Wernera⁹⁵ i zwycięską — obliczano na ponad 3 mln rubli. Koszty uwzględniały renowację starych torów, zakup nowych taborów, wyburzenie niektórych budynków i ich wywłaszczenie. Zyski chciano czerpać z biletów. W przegłosowanym planie opłatę za przejazd ustalono w wysokości 5 kopiejek⁹⁶. Wszyscy, którzy chcieli wybudować nowe tramwaje w Wilnie liczyli się z tym, że nie będą posiadaczami tej spółki na zawsze. Możliwość wykupu pakietu własnościowego przez miasto określana była rozmaicie, nie wcześniej jednak niż po kilkudziesięciu latach od oddania inwestycji do użytku.

Adres Autora:

mgr Paweł Lesisz

Studium Doktoranckie

Instytutu Historii PAN

Rynek Starego Miasta 29/31

00-272 Warszawa

paw.lesisz@gmail.com

ORCID: 0000-0002-9283-4592

BIBLIOGRAFIA

Źródła i opracowania publikowane

- Aleksandravičius Egidijus, Kalakauskas Antanas, 2003. *Pod władzą carów Litwa w XIX wieku*, Kraków.
- A.R.Z. 1893. *Wilno*, „Kraj”, nr 39, s. 16.
- A.R.Z. 1894a. *Wilno*, „Kraj”, nr 36, s. 21.
- A.R.Z. 1894b. *Wilno*, „Kraj”, nr 51, s. 28.
- A.R.Z. 1897a. *Wilno*, „Kraj”, nr 8, s. 16.
- A.R.Z. 1897b. *Wilno*, „Kraj”, nr 18, s. 16.
- A.R.Z. 1897c. *Wilno*, „Kraj”, nr 22, s. 22.
- A.R.Z. 1897d. *Wilno*, „Kraj”, nr 24, s. 23.
- A.R.Z. 1897e. *Wilno*, „Kraj”, nr 28, s. 16.
- A.R.Z. 1899. *Wilno*, „Kraj”, nr 9, s. 34.
- A.R.Z. 1902a. *Wilno*, „Kraj”, nr 25, s. 11.
- A.R.Z. 1902b. *Wilno*, „Kraj”, nr 29, s. 11.
- A.R.Z. 1904a. *Wilno*, „Kraj”, nr 12, s. 13.
- A.R.Z. 1904b. *Wilno*, „Kraj”, nr 19, s. 19.
- Bezrobocie. 1906. *Bezrobocie tramwajów*, „Kurier Litewski”, nr 202, s. 2.
- BN [Biblioteka Narodowa], MK [Magazyn Kartografii] ZZK 8 644; MDU [Magazyn Druków Ulotnych], DŻS XII 8b/p.95; Poczta. 6650; Poczta. 6660.
- Briedis Laimonas, 2008. *Vilnius City of strangers*, Vilnius.
- Ceny. 1908. *Ceny targowe w Wilnie*, „Goniec Wileński”, nr 28, s. 4.
- Dozór. 1910. *Dozór nad tramwajami*, „Kurier Litewski”, nr 77, s. 2.
- Droga do Kalwarji. 1906. *Droga do Kalwarji*, „Kurier Litewski”, nr 137, s. 3.
- Dworzaczek W. 1906. *W sprawie tramwajów elektrycznych w Wilnie*, „Dziennik Wileński”, nr 60, s. 2.
- Fajnhauz Dawid. 1999. *1863: Litwa i Białoruś*, Warszawa.
- Fedorowicz Irena. 2005. *W służbie ojczystej. Czesław Jankowski w życiu kulturalnym Wilna lat 1905–1929*, Kraków.

⁹⁵ Tramwaje elektryczne w Wilnie. 1906, s. 2.

⁹⁶ Hubisz R. 2013, s. 301.

- Gańko Karolina, Lubraczyński Łukasz. 2016. *Dorożkarstwo warszawskie w XIX wieku*, Warszawa.
- Główne warunki koncesji. 1907. *Główne warunki koncesji, na budowę i eksploatację tramwajów elektrycznych w Wilnie*, „Kurier Litewski”, nr 105, s. 2.
- Hattowski Michał. 1907. *Tramwaje elektryczne w Wilnie*, „Kurier Litewski”, nr 3, s. 1.
http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus_lan_97.php?reg=133 z dnia 31.01.2018r.
- Hubisz Ryszard, 2013. *Wilno*, „Tramwaje w Polsce”, Łódź.
- Huszcz. 1887. *Wilno*, „Kraj”, nr 6, s. 14.
- Ihnatowicz Ireneusz, Biernat Andrzej. 2003. *Vademecum do badań nad historią XIX i XX wieku*, Warszawa.
- Iskra. 1893a. *Wilno*, „Kraj”, nr 16, s. 16.
- Iskra. 1893b. *Wilno*, „Kraj”, nr 17, s. 15.
- Iskra. 1893c. *Wilno*, „Kraj”, nr 23, s. 13.
- Iskra. 1893d. *Wilno*, „Kraj”, nr 24, s. 15.
- Jurkowski Roman, 1984. *Czesław Jankowski jako dziennikarz*, „Kwartalnik Historii Prasy Polskiej”, R. XXIII, nr 3, s. 15–53.
- Jurkowski Roman, 1989. *W lisiej szubie z piórem w rękę (Czesław Jankowski)*, „Kwartalnik Historii Prasy Polskiej”, R. XXXI, nr 4, s. 136–146.
- Kirkor Adam Honory, *Przewodnik historyczny po Wilnie i jego okolicach*, Wilno 1880.
- Kmieciek Zenon. 1976. *Prasa Polska w latach 1864–1918*, Warszawa.
- Konie tramwajowe. 1907. *Konie tramwajowe*, „Dziennik Wileński”, nr 37, s. 2.
- Konie tramwajowe. 1910. *Konie tramwajowe*, „Kurier Litewski”, nr 173, s. 2.
- Kradzież. 1910. *Kradzież w tramwaju*, „Kurier Litewski”, nr 137, s. 2.
- Labecki Henryk. 1999. *Wilno krajobraz miejski w fotografiach XIX i pocz. XX w.*, Warszawa.
- Lecznicza. 1905. *Lecznicza dla zwierząt*, „Kurier Litewski”, nr 28, s. 2–3.
- Nasze tramwaje. 1907. *Nasze tramwaje*, „Kurier Litewski”, nr 103, s. 2.
- Nasze tramwaje. 1908. *Nasze tramwaje*, „Kurier Litewski”, nr 128, s. 2.
- Nasze tramwaje. 1912. *Nasze tramwaje*, „Kurier Litewski”, nr 247, s. 2.
- Nowa taksa. 1906. *Nowa taksa dorożkarska*, „Kurier Litewski”, nr 3, s. 2.
- O bruki. 1905. *O bruki*, „Kurier Litewski”, nr 4, s. 2.
- O oczyszczenie ulic. 1907. *O oczyszczenie ulic*, „Dziennik Wileński”, nr 41, s. 2.
- O postój. 1910. *O postój tramwajów*, „Kurier Litewski”, nr 158, s. 2.
- Ogłędziny. 1912a. *Ogłędziny tramwajów*, „Kurier Litewski”, nr 197, s. 2.
- Ogłędziny. 1912b. *Ogłędziny tramwajów*, „Kurier Litewski”, nr 202, s. 2.
- Okrzyczane tramwaje. 1912. *Okrzyczane tramwaje*, „Kurier Litewski”, nr 172, s. 2.
- Place. 1906. *Place miejskie*, „Kurier Litewski”, nr 114, s. 2.
- Plater-Zyberk Małgorzata. 1999. *Spojrzenia na Wilno*, Warszawa.
- Plan miasta Wilna. 1937. *Plan miasta Wilna*. 1937, Biblioteka Narodowa, Magazyn Kartografii, ZZK 8 644.
- Plan miasta Wilna i jego okolic. 1890. *Plan miasta Wilna i jego okolic*. 1890, Biblioteka Narodowa, Magazyn Kartografii, ZZK 8 644.
- Proces. 1905. *Proces z zarządem tramwajowym*, „Kurier Litewski”, nr 95, s. 2.
- Rewizja tramwajów. 1907. *Rewizja tramwajów*, „Kurier Litewski”, nr 137, s. 3.
- Romanowski Andrzej. 1999. *Młoda Polska wileńska*, Kraków.
- Rumaki. 1910. *Rumaki tramwajowe*, „Kurier Litewski”, nr 72, s. 3.
- Spłoszony koń. 1910. *Spłoszony koń*, „Kurier Litewski”, nr 72, s. 3.
- Sprawa wykupu. 1914. *Sprawa wykupu tramwajów*, „Kurier Litewski”, nr 71, s. 2.
- Sprawy miejskie. 1908. *Sprawy miejskie*, „Kurier Litewski”, nr 189, s. 3.
- St. Wil. 1895. *Wilno*, „Kraj”, nr 31, s. 22.
- Strejk dorożkarzy. 1905. *Strejk dorożkarzy*, „Kurier Litewski”, nr 83, s. 2.
- Strejk tramwajów. 1905. *Strejk tramwajów*, „Kurier Litewski”, nr 83, s. 2.
- Strejk tramwajów. 1906a. *Strejk tramwajów*, „Kurier Litewski”, nr 200, s. 2.
- Strejk tramwajów. 1906b. *Strejk tramwajów*, „Kurier Litewski”, nr 201, s. 2.
- Strejk tramwajowy. 1907. *Strejk tramwajowy*, „Kurier Litewski”, nr 76, s. 2.
- Taksa dorożkarska. 1913. *Taksa dorożkarska*, „Kurier Litewski”, nr 187, s. 2.

- Tramwaj elektryczny. 1906a. *Tramwaj elektryczny*, „Kurier Litewski”, nr 255, s. 2.
- Tramwaj elektryczny. 1906b. *Tramwaj elektryczny*, „Kurier Litewski”, nr 264, s. 3.
- Tramwaj elektryczny. 1907. *Tramwaj elektryczny*, „Kurier Litewski”, nr 102, s. 3.
- Tramwaj elektryczny w Wilnie. 1906. *Tramwaj elektryczny w Wilnie*, „Kurier Litewski”, nr 193, s. 1.
- Tramwaj źródłem zarazy. 1909. *Tramwaj źródłem zarazy*, „Goniec Wileński”, nr 26, s. 3.
- Tramwaje. 1909. *Tramwaje*, „Goniec Wileński”, nr 83, s. 3.
- Tramwaje elektryczne. 1906a. *Tramwaje elektryczne*, „Dziennik Wileński”, nr 39, s. 3.
- Tramwaje elektryczne. 1906b. *Tramwaje elektryczne*, „Kurier Litewski”, nr 139, s. 3.
- Tramwaje elektryczne. 1907. *Tramwaje elektryczne*, „Kurier Litewski”, nr 91, s. 2–3.
- Tramwaje elektryczne. 1914. *Tramwaje elektryczne*, „Kurier Litewski”, nr 73, s. 2–3.
- Tramwaje elektryczne w Wilnie. 1906. *Tramwaje elektryczne w Wilnie*, „Dziennik Wileński”, nr 37, s. 2.
- Tramwaje stanęły. 1913. *Tramwaje stanęły*, „Kurier Litewski”, nr 296, s. 2.
- Ulewa. 1906. *Ulewa czwartkowa*, „Kurier Litewski”, nr 122, s. 2.
- U.L. 1887. *Wilno*, „Kraj”, nr 40, s. 10.
- Vester. 1891. *Wilno*, „Kraj”, nr 30, s. 12.
- Wołkanowski Waldemar. 2015. *Michał Węśławski*, Opole.
- Z porządków. 1906. *Z porządków ulicznych*, „Kurier Litewski”, nr 164, s. 4.
- Žičkus Ričardas, 2013. *120 metų arkliniam tramvajui*, Katalog wystawy w Energetikos ir technikos muziejus w Wilnie.

HORSECARS IN VILNIUS IN THE YEARS 1887–1914. FROM THE IDEA TO ITS REALIZATION

At the turn of the 20th c. Vilnius was growing in area and in population. Before the outbreak of the Great War the city had nine districts and almost 200,000 inhabitants. Before the introduction of horsecars the only means of public urban transport were cabs.

The first competition for a concession to develop horsecar tramways was won by Wisko-watow in 1887. In the years 1887–1892 the right to this enterprise changed owners several times, finally coming to “The Association of Urban and Suburban Railroads in Russia”, which undertook to build three lines: from the railway station to the Green Bridge, from Zarzecze (Užupis) to Łukiszki (Lukiškės Square) and from the centre to Antokol (Antakalnis). The works were carried out in the years 1887–1893. Vilnius cab drivers were the only group that was not pleased with putting the new means of transport into operation; they considered it a threat to their profession. The grand opening, put off several times, took place on the 3rd of June 1893.

The city had 38 tram sets, divided into two classes, each car with 14 seats. The trams were adjusted to the weather changing with seasons. The rails were over 14 km long; the operating speed could not exceed 13 kph. The first-class fare was 5 kopeks and the second-class fare 3 kopeks. Reduced fares were offered to students and persons who bought monthly tickets. The quality of the service provided by the Association soon declined. Poor service, dirty trams, poorly paid staff (the driver earned 12 roubles per month and a conductor 25 roubles per month) and poorly kept horses prevailed until the outbreak of the Great War; nevertheless, the number of users grew. In 1913 the Association served 3 million passengers.

The tramway staff consisted of several groups: the company owners and clerks, conductors and drivers, and seasonal workers, for instance employed to clear the rails of snow. Drivers and conductors on duty were obliged to wear special uniforms. During the revolutionary actions of 1905-1907 Vilnius tram drivers demanded higher wages, and finally they succeeded. The

horses working for the Association were treated badly, which made city-dwellers protest. Some tried to fight for a better treatment of the animals by unharnessing them, which, however, did not bring any lasting results.

Plans to modernize the Vilnius tramways appeared since 1897. Until the beginning of the First World War the municipal authorities received many projects of changing horse power to electric engines. Finally, after overcoming many problems (mainly the lack of funding) the documents necessary to start the modernization were completed in 1914, but the project was hampered by the outbreak of the war.

Developing horsecar tramways in Vilnius at the end of the 19th c. fostered the democratization of public transport and the growth of the city. Better connections between the city's districts and suburbs contributed to its quicker economic and cultural development.

Translated by
Izabela Szymańska