

Paweł Lesisz

Dorożki w Wilnie w latach 1864–1914

Słowa kluczowe: Wilno, dorożki, komunikacja

Key words: Vilnius, cabs, public transport

I. Wstęp. II. Rodzaje dorożek. III. Dorożkarze. IV. Klienci dorożek.

I. Wstęp

„DWA MŁODE KONIE, czysto wiatakiej rasy¹, z całą uprzężą, dorożki nowego fasonu, nowe, pięknej i mocnej roboty sławnego majstra Moskiewskiego Rejmana, są do sprzedania w Aleksandrowskim Kadeckim korpusie, widzieć można i dowiedzieć się o cenie u furmana Kuczmina w tymże korpusie”. Tak w roku 1862 ogłaszał się niejaki Kuczmin na szpaltach „Kuryera Wileńskiego”. Z powyższego anonsu wynika, że w roku 1862 konne taksówki były w Wilnie jednym z dostępnych środków transportu, a ponadto, że musiały już mieć w mieście tradycję i historię, skoro reklamodawca zachęcał do ich kupna stwierdzając, że oferowane egzemplarze są „nowego fasonu”. Dorożki przedstawiono na fotografiach wykonanych w latach 1864–1914/1915, wzmiankowano o nich na łamach pamiętników i we wspomnieniach osób związanych z Wilnem, informacje o nich zamieszczano w gazetach lokalnych, ale także m.in. w petersburskim „Kraju”².

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie funkcjonowania miejskich dorożek w Wilnie w okresie od zakończenia powstania styczniowego na Litwie w 1864 r. po wybuch Wielkiej Wojny i zajęcie miasta przez wojska niemieckie w roku 1915. Ta ostatnia cezura związana jest z definitywnym końcem zrywu niepodległościowego i początkiem zakrojonej na szeroką skalę rusyfikacji, a druga ze zmianą przynależności państwowej Wilna.

Na przełomie XIX i XX w. nastąpił rozwój terytorialny i demograficzny miasta. Bardzo gęsta była zabudowa na terenie Starego Miasta, natomiast im dalej od historycznego centrum,

¹ Najprawdopodobniej chodzi o konie rasy wiackiej charakteryzujące się niewielkimi rozmiarami.

² Najwięcej informacji o miejskich dorożkach dostarczają gazety ukazujące się w Wilnie i petersburskim „Kraju”. Pewne informacje na ten temat zawarł w swoich wspomnieniach Ferdynand Rusczyce (Rusczyce F. 1994). Położenie, opis i specyfika urbanistyczna miasta zostały zaczerpnięte z przewodnika Adama Honorego Kirkora (Kirkor A.H. 1880). Uwzględniono także plany Wilna i źródła ikonograficzne przedstawiające miasto. Choć o Wilnie powstało wiele opracowań dotyczących rozwoju miasta pod względem społecznym, politycznym i kulturowym, to brak literatury na temat miejskich dorożek. Żaden z badaczy nie zajął się tym zagadnieniem w sposób kompleksowy. Autor artykułu w swoich rozważaniach posłużył się modelem badawczym wypracowanym przez Łukasza Lubryczyńskiego i Karolinę Wandę Gańko, którzy w sposób całościowy opracowali historię warszawskich dorożek w XIX w. (Gańko K.W., Lubryczyński Ł. 2016), por. także: Aleksandravičius E., Kulaukas A. 2003, s. 89–90; Kmieciec Z. 1976, s. 95–96; Romanowski A. 1999, s. 232; Fedorowicz I. 2005; Jurkowski R. 1984, s. 15–53; Jurkowski R. 1989, s. 136–137; Lebecki H. 1999; Plater-Zyberk M. 1999.

tym siatka urbanistyczna stawała się rzadsza³. Centrum przesunęło się na zachód, w stronę Łukiszek. Poprowadzony w latach trzydziestych XIX w. Prospekt Świętojerski stał się głównym szlakiem komunikacyjnym miasta, prowadząc z placu Katedralnego do Zwierzyńca. Przy nowej arterii powstawały nowoczesne budynki publiczne, banki i hotele⁴.

Rozwój administracyjny Wilna pociągnął za sobą dynamiczne zmiany demograficzne. Zgodnie ze spisem z roku 1875 żyło tu ponad 77 tysięcy osób, nie wliczając dużego garnizonu wojskowego dyslokowanego na Antokolu pod miastem. Według pierwszego powszechnego spisu w Cesarstwie Rosyjskim, który odbył się w 1897 r., Wilno zamieszkiwało już 154 tysiące ludzi. Tuż przed wybuchem Wielkiej Wojny zarejestrowano tu już prawie 200 tysięcy obywateli. Oznacza to, że w latach 1875–1914 nieomal trzykrotnie wzrosła liczba mieszkańców. Pod względem religijnym miasto było konglomeratem trzech wielkich wyznań: judaizmu, katolicyzmu i prawosławia. Narodowościowo dominowali Żydzi, przed Polakami i Rosjanami, odsetek osób uznających siebie za Litwinów był znikomy⁵.

Wilno w połowie XIX w. zostało oświetlone latarniami gazowymi⁶, które na przełomie XIX i XX stulecia zastąpiono elektrycznymi. Jako pierwsze oświetlono główne arterie miasta i najważniejsze budynki⁷. Centrum Starego Miasta odznaczało się wąskimi i krętymi drogami, im dalej od niego trakty stawały się szersze i wygodniejsze. Najlepsza nawierzchnia była w okolicach nowego centrum miasta i placu Katedralnego⁸.

II. Rodzaje dorożek

Podstawowe pytania dotyczące historii dorożek w Wilnie odnoszą się do rodzajów i typów pojazdów. Opisy pamiętnikarskie są w tej kwestii zdawkowe, brak w nich szczegółów na temat konstrukcji, rozmiarów itp., np. „Dzień «Białego Kwiatka». Na 9-tą idę do Hanusowiczów. Rozdaje skarbonki, kwiaty etc. Patrzę na pierwszy ruch na ulicach. Cudna pogoda. W południe już brak kwiatków. O 6-tej jadę przez Ś-Jerski. Trzy razy zatrzymuje moją dorożkę i każe kupować kwiatek”⁹.

Podobnie ogólnikowo konne taksówki przedstawiała ówczesna prasa. Dziennikarze informowali nieraz w sposób bardzo szczegółowy o problemach trapiących wileńskich dorożkarzy i ich klientów, o samych pojazdach pisząc niewiele, używając przeważnie wyłącznie terminu dorożka. W tym jednym słowie kryła się różnorodność pojazdów, np. „Wczoraj na placu Stefańskim policmajster w towarzystwie przedstawicieli Zarządu miejskiego rozpoczął przegląd dorożek 1 i 2 klasy”¹⁰.

Natomiast na fotografiach obrazujących Wilno w omawianym okresie widnieją one często (por. ryc. 1–4). Zdjęcia ukazują rozmaite konne taksówki funkcjonujące w mieście — od starych, niewygodnych i ciasnych „kiszek”, swoją nazwę zawdzięczających podłużnemu kształtowi, przez nowocześniejsze „Milordy” i „Victorie”, po większe dorożki typu „vis à vis”, które mogły zabrać do czterech pasażerów (nie licząc powożącego). „Milordy” charakteryzowały się wysokim kozłem dla powożącego i wygodnym, głębokim koszem dla pasażerów. Z kolei „Victorie” miały kształt

³ Kirkor A.H. 1880, s. 66–83.

⁴ Briedis L. 2008, s. 125–162.

⁵ http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus_lan_97.php?reg=133 (dostęp 26.11.2019).

⁶ Kirkor A.H. 1880, s. 83.

⁷ Wołkanowski W. 2015, s. 120–126.

⁸ 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.

⁹ Ruszczyk F. 1994, s. 259.

¹⁰ Przegląd dorożek. 1907c.



Ryc. 1. *Wilno, ulica Sadowa*, pocztówka z 1913 r., Biblioteka Narodowa (dalej cyt.: BN), nr DŻS XII 8b/p.95/47, Poczt. 7242

Fig. 1. *Vilnius, Sadowa Street*, postcard from 1913, the National Library (henceforth: BN), no. DŻS XII 8b/p.95/47, Poczt. 7242

kabrioletu i głębszą skrzynię dla podróżnych. Były to wszystkie modele znane też z Warszawy i opisane w pracy K.W. Gańki i Ł. Lubarczyńskiego *Dorożkarstwo warszawskie w XIX wieku*¹¹. Świadczą o tym także reklamy przedsiębiorców z Warszawy zamieszczane w prasie wileńskiej, informujące o możliwości zakupu dostępnych tam, wszelakich dorożek. Wymianę pojazdów ułatwiała otwarta w 1862 r. linia kolejowa łącząca Warszawę, Wilno i Petersburg. Do Wilna sprowadzano dorożki zarówno ze stolicy Cesarstwa, jak i z innych jego miast¹².

Rozmaitość tych środków lokomocji była przedmiotem żartów współczesnych. W jednym z numerów „Plotki Wileńskiej” zamieszczono satyryczną grafikę obrazującą dwa typy ówczesnych wileńskich dorożkarzy oraz ich pojazdów. Na pierwszym rysunku przedstawiono maleńki wehikuł ciągnięty przez chudego konia, na drugim zaś ikonę nowoczesności podpiętą pod pięknego rumaka. Obie dorożki różniło wszystko — od końskiego chomąta przez rozmiar pojazdu, zadaszenie, na systemie oświetlenia kończąc¹³. Starszy model przypominał kształtem rosyjskie „kiszki”, małe i niewygodne dorożki, które dominowały na ulicach Warszawy i innych miast Cesarstwa w pierwszej połowie XIX w. Druga to prawdopodobnie model tzw. „Victorii”, o wysokim siedzisku dla dorożkarza, wygodnej wgłębionej kanapie dla pasażerów, których od deszczu chronił rozkładany dach¹⁴.

Wszystkie wileńskie dorożki musiały być wyposażone w numer porządkowy i instalację umożliwiającą oświetlanie drogi w nocy; jej brak był karany przez policję¹⁵. Pozostałe elementy,

¹¹ Gańko K.W., Lubarczyński Ł. 2016, s. 30–34.

¹² Fabryka powozów. 1910, s. 4.

¹³ Terazniejszość Przyszłość. 1907, s. 6.

¹⁴ Gańko K.W., Lubarczyński Ł. 2016, s. 30–34.

¹⁵ Przejechania. 1909, s. 2.

o ile pojazd został dopuszczony przez magistrat do ruchu, nie były znormalizowane, lecz były wynikiem inwencji właściciela. Poszczególne modele i rodzaje dorożek cechowało spore różnicowanie. Od stanu i wyglądu wehikułu, jego rozmiarów, udogodnień dla pasażerów oraz furmana, zależało do jakiej kategorii zaliczony będzie pojazd.

Przeglądy dorożek odbywały się dwa razy do roku¹⁶, ogłaszano je w specjalnych zarządzeniach¹⁷, a terminy obwieszczano w prasie¹⁸. Pierwotnie badania techniczne pojazdu i stanu fizycznego koni odbywały się w maju i listopadzie, przy czym przegląd jesienny był dłuższy i dokładniejszy. Od roku 1912 rewizje przesunięto na wrzesień i marzec¹⁹. Czas trwania kontroli były nienormowane, zależał od liczby zgłoszonych dorożek, pogody i innych nieprzewidywanych zdarzeń. Badania mogły być prowadzone nawet w ciągu dwóch tygodni, gdyż jednego dnia rewizorzy byli w stanie ocenić do 200 dorożek²⁰. Podczas tego terminowego przeglądu dokonywano także oględzin innych pojazdów kołowych poruszających się po mieście, takich jak wózki hotelowe i furmanki, które w tym celu musiały uzyskać specjalne zaświadczenia od władz miasta²¹. Inspekcję przeprowadzali urzędnicy magistratu i policja. Oprócz sprawdzenia stanu dorożek, wydawali odpowiednie zaświadczenia i pobierali podatek. Odbywało się to na rozległym i oddalonym od centrum placu Stefańskim, w okolicach dworca kolejowego²².

Nie wszyscy konni taksówkarze stawiali się na przeglądy. W analizowanych źródłach brak świadectw o powodach unikania oględzin. Prawdopodobnie w przypadku dorożkarzy wileńskich były one analogiczne jak u dorożkarzy warszawskich²³. Ten, kto nie uczestniczył w kontroli wprawdzie nie otrzymywał odpowiednich certyfikatów, lecz nie ponosił też związanym z tym kosztów, potem zaś kontynuował pracę w „szarej strefie”. Niektórzy, chcąc oszukać władze, stosowali inną praktykę — przyjeżdżali na rewizje nie swoim pojazdem lub nie w swoim stroju służbowym. Właściciele nienaganych ubrań i dorożek odsprzedawali je bowiem lub wypożyczali tym dorożkarzom, którzy ze względów formalnych nie przeszliby pozytywnie badania na placu Stefańskim. Kontracją władz na ten proceder było stemplowanie pojazdów i strojów, które w ten sposób przypisane były tylko do jednej osoby²⁴.

O skali problemu, jakim było unikanie przez dorożkarzy kontroli, świadczą częste ostrzeżenia zamieszczane w prasie, iż ci, którzy nie przybędą na plac Stefański, zostaną srogo ukarani²⁵. Przestrogi te nie były pustymi frazesami. Kary rzeczywiście nakładano na tych, którzy zostali zatrzymani przez policję podczas jazdy bez wymaganych zaświadczeń²⁶. Prócz stosowania represji władze miasta wychodziły też z inicjatywą sprzyjającą właścicielom pojazdów, ustalając niekiedy termin drugiej kontroli. Miało to umożliwić przybycie tym, którzy z różnych przyczyn nie mogli wziąć udziału w pierwszej²⁷.

Jeden z dziennikarzy „Kurier Litewskiego” w 1905 r. zaproponował finansowy bonus jako formę zachęty do stawienia się na przegląd: „Powtóre, zarząd miejski nic by nie stracił na tem, gdyby przy rewizjach koni i inwentarza dorożkarskiego, jakie mają odbyć się w dniach 3–10 listopada, odznaczał okazalsze egzemplarze koni, wydając właścicielom ich niewielkie nagrody pieniężne”²⁸. Wydaje się mało prawdopodobne, by skłoniło to opornych do przyjazdu na plac

¹⁶ Przegląd dorożek. 1907a; Przegląd dorożek. 1907b, s. 2.

¹⁷ Ukaranie. 1907, s. 2.

¹⁸ Rewizja dorożek. 1905, s. 3.

¹⁹ W sprawie. 1912, s. 2.

²⁰ Rewizja dorożek. 1905, s. 3.

²¹ Rewizja dorożek. 1908a, s. 2.

²² Rewizja dorożek. 1908b, s. 2.

²³ Gańko K.W., Lubrzyński Ł. 2016, s. 47–50.

²⁴ Rewizja dorożek. 1908b, s. 2.

²⁵ Ukaranie. 1907, s. 2.

²⁶ Kary. 1906, s. 2.

²⁷ Przegląd dorożek. 1913, s. 2.

²⁸ W sprawie. 1905, s. 2.



Ryc. 2. *Wilno, Plac Teatralny*, pocztówka sprzed roku 1914, BN, nr DŹS XII 8b/p.95/7, Poczt. 7027

Fig. 2. *Vilnius, Teatralny Square*, postcard before the year 1914, BN, no. DŹS XII 8b/p.95/7, Poczt. 7027

Stefański. Unikali kontroli przecież ci dorożkarze, którzy chcieli zaoszczędzić kilka rubli na podatku, lub ci, którzy musieli wynająć pojazd i odzież od lepiej prosperujących kolegów po fachu, zaś ich zwierzęta nie były w najlepszej kondycji. Pomysł wyrażony w periodyku, mimo dobrych intencji, adresowany był zatem do tych dorożkarzy, którym powodziło się lepiej.

W badanym okresie w Wilnie istniał podział dorożek na dwie klasy²⁹. Przypisanie danego pojazdu do którejś z nich uzależnione było od jakości świadczonych usług. Dokładne rozróżnienie pomiędzy klasami było jednak wynikiem arbitralnej decyzji osób oddelegowanych przez miasto do przeprowadzenia oceny. Można przypuszczać, że różnice polegały głównie na komforcie jazdy oferowanej pasażerom. Istotny był zapewne wygląd wehikułu, krzepa konia, o prezencji dorożkarza nie wspominając. Zaliczenie pojazdu do danej grupy miało ogromne znaczenie dla właścicieli i użytkowników. Konne taksówki pierwszej klasy były sporo droższe od drugiej, co oznaczało wyższe zarobki dla powożących. Za ceną kursu musiała iść jakość świadczonych usług³⁰. Stąd nie dziwnego, że wielu woźniców chciało pracować jako furmani lepszej kategorii.

III. Dorożkarze

Pracę dorożkarza mógł wykonywać w zasadzie każdy mężczyzna pomiędzy 18 a 65 rokiem życia. Ani narodowość, ani wyznanie czy stan społeczny nie stanowiły barier, które by uniemożliwiały wejście do tego zawodu. Zdarzali się również młodszy woźnicy, w wieku około 14 lat, którzy pracowali bez żadnych uprawnień. O kobietach parających się tą profesją przebadane źródła pisane milczą. Fach ten w Wilnie, podobnie jak w stolicy Królestwa Polskiego, stawał się z czasem domeną konkretnej rodziny; pokrewieństwo między furmanami było standardem³¹.

²⁹ Furmaństwo. 1907, s. 3.

³⁰ Taryfami za przejazd na terenie Wilna (i nie tylko), zajmę się w dalszej części artykułu.

³¹ Bójka. 1910, s. 3.

Niewiele wiadomo na temat języka, jakim posługiwali się wileńscy konni taksówkarze. Można założyć, że obsługiwali oni przedstawicieli wszystkich narodowości i grup etnicznych zamieszkujących i odwiedzających miasto, o ile podróżnych stać było na tę usługę. W jakiś sposób byli w stanie się z nimi porozumieć, chociażby odnośnie do miejsca docelowego i kosztów transportu. W Wilnie mówiono po rosyjsku (język oficjalny), po polsku, w jidysz, po litewsku, białorusku i niemiecku. Trudno ustalić, czy dorożkarze w rozmowach między sobą posługiwali się jakimś specyficznym żargonem, i czy słowa któreś z tych nacji w nim przeważały. Z przebadanych źródeł wynika, że dorożkarze z reguły byli milczący, a cała ich ekspresja wyrażała się w obsłudze podróżnych³².

Wileńscy woźnice w większości zamieszkiwali na przedmieściach, podobnie jak pracujący w Warszawie — na obrzeżach miasta³³. Niezbędne było posiadanie odpowiedniego pomieszczenia dla koni oraz na pojazd. O ile woźnica miał własny dom lub inną nieruchomość wydaje się, że łatwiej rozwiązywał te problemy. W przypadku wynajmowania mieszkania musiał też postarać się o stajnię lub o inne miejsce, gdzie mógłby zostawić zwierzę i ponosił związane z tym koszty.

Do wykonywania pracy konnemu taksówkarzowi niezbędny był sam pojazd. Mógł kupić go na miejscu, sprowadzić z innej części Imperium lub wypożyczyć od lepiej prosperującego dorożkarza. Ceny dorożek w Warszawie w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych XIX w. w zależności od tego, czy nabywano tylko pojazd (nowy lub używany), czy też cały zestaw zawierający wehikuł, strój roboczy i wykupioną licencję, wahał się w granicach od 150 do 350 rubli. W latach dziewięćdziesiątych pojazdy podróżowały — cena oscylowała ok. 450 rubli³⁴. Dla porównania, cena działki o powierzchni 0,5 ha wraz z domem w odległości ok. 4 km od stacji kolejowej Datnów w guberni kowieńskiej w roku 1907 kosztowała 1600 rubli³⁵. Ceny w Wilnie prawdopodobnie nie różniły się diametralnie od tych w Warszawie. Kwota za nowy pojazd była wysoka, dlatego dorożkarze częściej nabywali swoje pojazdy na rynku wtórnym, po niższych cenach³⁶. Niektórzy pracowali na wypożyczonym sprzęcie. Wówczas woźnica był zatrudniony u właściciela dorożki, który pobierał od niego część zarobków.

By poruszać się po mieście, poza pojazdem dorożkarz potrzebował jeszcze kilku rzeczy. Jedną z ich był charakterystyczny strój, który różnił się od ubrań woźniców kierujących innymi pojazdami. Dorożkarze widoczni na ówczesnych fotografiach nosili długie, ciemne płaszcze, a na głowach specjalne czapki z daszkiem (por. ryc. 1, 3).

Mieszkańcy Wilna narzekali, że wygląd dorożkarzy bardziej odstraszał niżli zachęcał do skorzystania z ich usług³⁷. W roku 1907 na jednej z sesji rady miasta powzięto zatem decyzję, aby „uporządkować dorożki wileńskie i zgodzono się na zaprowadzenie [...] nowych ubiorów dla dorożkarzy, który będą wyglądać może wreszcie po europejsku. Projektowane ubranie nie różni się prawie od ubrania dorożkarzy warszawskich, jak to można było sądzić z wystawionego w sali manekinu”³⁸. Po tym zarządzeniu konni taksówkarze zimą zakładali kurtki z sukna z futrzanym kołnierzem, latem zaś ich znakiem rozpoznawczym była jedynie czapka z daszkiem³⁹. Do zakupu takiej odzieży zobligowany był każdy z pracowników, w jednym z licznych sklepów

³² Przejechania. 1909, s. 2.

³³ Gańko K.W., Lubryczyński Ł. 2016, s. 47–50.

³⁴ Gańko K.W., Lubryczyński Ł. 2016, s. 54–55.

³⁵ Dom. 1907, s. 4.

³⁶ Gańko K.W., Lubryczyński Ł. 2016, s. 54.

³⁷ Ener. 1905, s. 1.

³⁸ K.P. 1907, s. 4.

³⁹ Zmiana. 1907, s. 3.



Ryc. 3. *Wilno, ul. Szopenowska*, pocztówka z lat 1915–1918, BN, nr DŻS XII 8b/p.95/49, Pocz. 7226

Fig. 3. *Vilnius, Szopenowska Street*, postcard from the years 1915–1918, BN, no. DŻS XII 8b/p.95/49, Pocz. 7226

galanteryjnych lub zakładów krawieckich. Od 1906 r. było to możliwe w sklepie prowadzonym przez Towarzystwo Dorożkarskie, gdzie ceny były niższe niż na wileńskim rynku⁴⁰.

Wykonywanie zawodu dorożkarza wiązało się z koniecznością zakupu lub wydzierżawienia konia, który powinien być nie tylko sprawny i silny, ale także przeszkolony do pracy w mieście. Odgłosy w Wilnie, od kościelnych dzwonów poczynając, na krzykach przekupniów kończąc, nie mogły mieć wpływu na zachowanie zwierzęcia, spowodować, by stał się narowisty i nieprzewidywalny. Zwierzęta musiały umiejętnie poruszać się ze zmienną prędkością po różnej nawierzchni, po ulicach o różnym nachyleniu. Z relacji prasowych wynika, że dorożkarze pracujący w Wilnie nierzadko jeździli szybko i bywali nieostrożni: „To dorożki pędzą po najwięcej uczęszczanych, a jednocześnie największych ulicach, po Wielkiej i Zamkowej, z szybkością błyskawiczną, co prawda, w jednym tylko kierunku, z góry na dół! Urządzą się nawet wyścigi pomiędzy dorożkarzami, w czasie których nieszczęśliwi przechodnie umykają do pierwszej lepszej bramy”⁴¹.

Okazją do zakupu koni były przede wszystkim cyklicznie odbywające się jarmarki na placu Łukiskim⁴² lub na Antokolu, w okolicach kościoła św. Piotra i Pawła. Poza tym wybór potrzebnego zwierzęcia możliwy był podczas corocznych pokazów organizowanych na przełomie XIX i XX w. przez Wileńskie Towarzystwo Rolnicze. Przyznawano wtedy nawet nagrody dla najlepszych wystawców⁴³.

⁴⁰ Zgromadzenie. 1906, s. 3.

⁴¹ F.J. 1907, s. 2.

⁴² A.R.Z. 1904, s. 13.

⁴³ Jurkowski R. 2001, s. 318–372.

Przed rozpoczęciem pracy każdy dorożkarz był zobligowany do załatwienia szeregu formalności. Najważniejsze było uzyskanie tzw. „numeru”. Była to liczba porządkowa, dzięki której identyfikowano danego dorożkarza. Wehikuł musiał być zaopatrzony w tablice z tym oznaczeniem przymocowane w widocznych miejscach. Każdy powożący był również zobowiązany do posiadania blaszanego znaczka z wytłoczonym „numerem”, który okazywał na żądanie klienta⁴⁴. Koszt tegoż „numeru” w sezonie letnim 1907 r. to 16 kopiejek⁴⁵. Konkretnie symbole nadawano dorożkom różnych klas, tzn. numery od 1 do 400 otrzymywały dorożki klasy pierwszej, zaś dalsze — od 401 do 1000, odnosiły się do drugiej klasy przewoźników⁴⁶. Poza opłatą, którą należało uiścić za wystawienie „numeru”, woźnica musiał uregulować inne świadczenia na rzecz miasta, które pobierano podczas rewizji. W roku 1905, w sezonie zimowym (od listopada do maja) za każdy posiadany przez dorożkarza pojazd należność wynosiła 3 ruble za okres sześciu miesięcy. Przedłużenie koncesji na „numer” wiązało się z podatkiem o wartości 30 kopiejek⁴⁷. Ponadto wymagana była odpłatność za każdego posiadanego konia w wysokości 6 kopiejek.

Koncesja dająca uprawnienia do określonego „numeru”, podatki za konia i dorożkę były prawdopodobnie identyczne dla właścicieli pojazdów zarówno pierwszej, jak i drugiej klasy. W analizowanych źródłach brak bowiem informacji, by pomiędzy obu grupami istniała dysproporcja w wysokości nakładanych przez miasto obciążeń finansowych. Chociaż wydawałoby się logiczne, aby dorożkarze należący do pierwszej klasy, z racji świadczenia usług na wyższym poziomie i kosztowniejszych, uzyskujący też wyższe dochody, płacili więcej niż przedstawiciele klasy drugiej, dającej mniejsze przychody.

System komunikacji dorożkarskiej w Wilnie działał niezmiennie — w dzień i w nocy, we wszystkie święta religijne i państwowe⁴⁸. Przewóz był możliwy bez względu na termin, a zależał głównie od tego, ile potencjalny klient był w stanie zapłacić za żądany kurs⁴⁹. Dorożkarz, zważywszy na wadliwy system kontroli spowodowany opieszałością policji⁵⁰, zasadniczo mógł pracować przez 24 godziny na dobę, siedem dni w tygodniu. Jedynymi przeszkodami była fizyczna wytrzymałość woźnicy i konia. Niemniej, to sam dorożkarz wybierał godziny pracy. Każdorazowo, przed wyruszeniem w trasę, woźnica powinien wykonać kilka podstawowych czynności: zadbać o konia — wyczyścić go, napoić i nakarmić, sprawdzić stan techniczny pojazdu i dostosować go do pogody panującej na zewnątrz. Zimą, a niejednokrotnie jeszcze późną wiosną lub bardzo wczesną jesienią, gdy miasto zasypane było śniegiem, zamiast dorożki podpinano sanie. W chłodnym porach roku ochronę przed zimnem zapewniały pasażerom koce, którymi się okrywali, niezbędny element wyposażenia wozu wehikułu⁵¹.

Dorożki w Wilnie oczekiwały na klientów w wyznaczonych punktach postojowych. Miejsca te, wybrane przez włodarzy miasta, odpowiadały aktualnym potrzebom potencjalnych klientów. Znajdowały się one m.in. przed dworcem kolejowym, obok teatru, na placu przy ulicy Świętojerskiej. Dorożkarze ustawieni byli w kolejce⁵². Nie oznacza to jednak, że dorożki zatrzymywały się wyłącznie na postojach. Klienci mogli poprosić o podwiezienie przejeżdżający obok, wolny wehikuł. Zamówiony pojazd mógł udać się dokądkolwiek, zgodnie z życzeniem pasażera, nie tylko w obrębie miasta, ale także poza nim. Warunkiem było uiszczenie stosownej opłaty. Największe natężenie ruchu kołowego panowało w centralnych dzielnicach miasta i w pobliżu dworca kolejowego. Poza tym okresowo do różnych miejsc na terenie Wilna kursowała większa

⁴⁴ Nasi dorożkarze. 1906, s. 3.

⁴⁵ Przegląd dorożek. 1907c, s. 2.

⁴⁶ Rewizja dorożek. 1905, s. 3.

⁴⁷ Podatek. 1905, s. 3.

⁴⁸ Wstrzymanie jazdy. 1906, s. 3.

⁴⁹ Nowa taksa. 1906, s. 2.

⁵⁰ F.J. 1907, s. 2.

⁵¹ Z trzosem. 1908, s. 5.

⁵² Gańko K.W., Lubryczyński Ł. 2016, s. 57–68.



Ryc. 4. *Wilno, Teatr Miejski*, pocztówka sprzed roku 1914, BN, nr DŹS XII 8b/p.95/55, Pocz. 7029

Fig. 4. *Vilnius, the City Theatre*, postcard before the year 1914, BN, no. DŹS XII 8b/p.95/55, Pocz. 7029

niż przeciętnie liczba dorożek, np. do teatru i „cyrku Szumana”⁵³, do których przyjeżdżano gremialnie na różne przedstawienia. Z kolei podczas świąt religijnych udawano się do świątyn⁵⁴, a w cieplejszych miesiącach rzesze wilnian skorych do odpoczynku na łonie natury kierowało się do gajów antokolskich, korzystając z transportu kołowego zapewnianego przez dorożkarzy⁵⁵. Inne niecodzienne wydarzenia również przyciągały tłumy widzów, np. rewia wojskowa, która odbyła się w 1912 r. nieopodal miasta. Wszędzie tam dojeżdżały miejscowe dorożki.

Zarobki konnego taksówkarza uzależnione były od kursów, jakie wykonał. W roku 1909 w ciągu jednego dnia dorożkarz był w stanie zarobić od 1 do 2,5 rubla⁵⁶. To przykładowe dane, niemal z końca badanego tu okresu; brak niestety innych źródeł zawierających informacje o średnim dziennym zarobku dorożkarza. Czy taki dochód to kwota duża czy mała? W rozważaniach na ten temat przede wszystkim trzeba uwzględnić niestałość takiego sposobu zarobkowania. O ile cena pojedynczego kursu zależała od taryfikatora ustalonego przez miasto, to liczba i długość zrealizowanych dziennie kursów od przypadku — można było wykonać ich wiele i zarobić mało, lub zrealizować jeden i uzyskać sumę równą kilku dniówkom. Eskapada na wspomnianą rewię wojskową w roku 1912 organizowaną pod Wilnem oznaczała wydatek rządu 25 rubli, co było sumą niebagatelną. Dla porównania roczna prenumerata „Kuriera Litewskiego” w 1910 r. kosztowała bowiem 8 rubli⁵⁷.

Zarobek dorożkarza zależał także od tego, skąd pasażer ruszał i dokąd się udawał; na wysokość opłaty miała też wpływ klasa dorożki. Wilno podzielone było na dwie strefy — cen-

⁵³ Z trzosem. 1908, s. 5.

⁵⁴ Wstrzymanie jazdy. 1906, s. 3.

⁵⁵ En. 1906, s. 3.

⁵⁶ Statystyka dorożek. 1910, s. 3.

⁵⁷ Warunki. 1910, s. 1.

tralną, wyznaczoną arbitralnie obranymi przez magistrat ulicami, oraz podmiejską, gdzie za transport płacono wedle ustnej umowy zawieranej przed podróżą. Miejski cennik (cytowany poniżej) przewidywał inny koszt za jazdę w ciągu dnia, inny zaś w nocy. Inaczej obliczano należność za podróż z przystankami (np. na zakupy), a inaczej za ciągłą przejażdżkę. Istniała również możliwość zamówienia dorożki na godziny, a wydatek za taką usługę także został przewidziany. Poza tym ratusz regulował płatność za przejazd określoną trasą — pomiędzy dworcem kolejowym a centrum Wilna. Za bagaże, przystanki na żądanie, dodatkowych pasażerów, naliczano dodatkowe sumy.

Tak przedstawiał się taryfikator wileński za przejazd dorożką w roku 1906, który obowiązywał do 1913: „Za kurs w obrębie miasta, ograniczony punktami następującymi: Antokół (do most na rzece Wilejce), ul. Kalwaryjska (do ul. Siergiewskiej), zauł. Piramocki (do ul. Piotrowodzkiej), ul. Wilkomirska (do Zwierzęcej), Łukiszki (do Objazdowej), Pohulanka, Nowogrodzka, Kijowska i Połtwaska (do Aleksandrowskiego bulwaru), Stefańska, (do pl. t. im.), Ostrobramska do linii kolei, Rossa (do mostu kamiennego), Sierocka (do kościoła), Popławska (do Kopanicy) ul. Zarzeczna (do rynku) — płaca dorożkarzowi I klasy od g. 7 rana do 12 w nocy 20 kop.; II rzędu — 5 kop., taniej. Od punktów wyżej oznaczonych na dworzec kolei dzienna taksa dla dorożkarzy I rzędu 30 kop., nocna 36 kop. Dla dorożk. II rz. O 5 kop. mniej. Za kursa sięgające poza punkta pomienione, płaci się zależnie od umowy. Za jazdę od godziny; za pierwszą godz., 50 kop., za następną 40, za następny kwadrans 15 kop., dorożkarzowi I rz. w dzień; w nocy zaś o 10 kop. drożej. Dorożkarzowi II rz. — 40 kop. 35 i 10 kop.”⁵⁸

Zmianę w tym cenniku wprowadzono w roku 1913. Zlikwidowano wówczas podział na dwie klasy dorożek, dzięki czemu ceny zostały uśrednione. Strefy centralna i podmiejska pozostały bez zmian, wprowadzono tylko korektę ich granic. Podział na taksę dzienną i nocną zmieniono o jedną godzinę do tyłu względem wcześniejszych rozporządzeń. Za jazdę od godziny 6 rano do 23 ustalono opłatę w wysokości 20 kopiejek, w nocy — kopiejek 30. „Za przejazd na dworzec kolejowy z punktów w określonym wyżej obrębie — z bagażem lub bez bagażu płaci się w dzień 35 kop. w nocy — 40 kop. Za godzinę jazdy ze sprawunkami z postojem płaci się 50 kop. w dzień i 60 kop. w nocy — pierwszą godzinę, za następne o 5 kop. mniej. Za jazdę spacerową — płaci się 1 rubla za godzinę. Za postój 5 minutowy dopłaca się 5 kop. W dni przejazdu Najwyższego [sic!], na Nowy Rok, pierwszy dzień Wielkiej Nocy i Boże Narodzenie płaci się według umowy”⁵⁹.

Jak wcześniej wspomniano, średnie zarobki dorożkarza za dzień pracy wynosiły od 1 do 2,5 rubla. W 1908 r., aby zarobić 1 rubla, konny taksówkarz musiałby wykonać 5 kursów po 20 kopiejek. Kwotę 2,5 rubla mógłby uzyskać, gdyby został wynajęty na 6 godzin ciągłej jazdy przez jednego pasażera. Oczywiście zdarzały się dni lepsze i gorsze pod względem dochodu. Uśredniając zatem dniówkę — w wysokości 1,75 rubla, można przyjąć, że miesięczny dochód z tej profesji (licząc 26 dni roboczych w miesiącu) mógł wynieść ok. 45,5 rubla. Od wzmiankowanej sumy należało jednak odjąć należności przeznaczone na pokrycie różnych wydatków związanych z wykonywanym zawodem — utrzymaniem konia i pojazdu, m.in. opłaceniem czynszu za korzystanie ze stajni lub miejsca postojowego, zakupem paszy, uregulowaniem podatków oraz opłat za dzierżawę, jeżeli woźnica nie dysponował własnym wehikułem i wierzchowcem.

O sposobie spędzania czasu wolnego przez przedstawicieli tej profesji omawiane źródła milczą. Jedyną wzmiankę, którą można by z tym wiązać, zamieszczono w „Kurierze Litewskim” w 1910 r.: „W czwartek wieczorem w jednej z knajp na Łoteczku pomiędzy pijanym dorożkarzem Leonardem Olszewskim a jego kuzynem powstała sprzeczka, podczas której Olszewski

⁵⁸ Nowa taksa. 1906, s. 2.

⁵⁹ Taksa. 1913, s. 2.

dał swemu kuzynowi policzek. W odpowiedzi na to kuzyn rozbił mu na głowie 2 butelki od piwa. Silnie poranionemu Olszewskiemu pomocy lekarskiej udzielono na stacji Pogotowia⁶⁰.”

W 1906 r. powstało „Towarzystwo Dorożkarskie i Woźnicowe”, które istniało do końca omawianego okresu, czyli do wybuchu Wielkiej Wojny w 1914 r. Pierwsze znane próby podjęcia współpracy przez dorożkarzy w imię wspólnego celu miały miejsce już wcześniej. Wskazuje na to relacja w jednym z numerów pisma „Kraj” z 1883 r.: „[...] wileńscy dorożkarze zmówili się nie wyjeżdżać na miasto, aż ich skarga i prośba będą uwzględnione. Przynosząc w ofierze zarobek na chleb powszedni, godnie zaprotestowali przeciwko nadużyciom pewnego oficera, pełniącego obowiązki policyjanta. [...] Opinia publiczna w przeważnej większości jest po stronie dorożkarzy, tylko nieliczni upatrując w tej znowie nielegalny protest, nie pochwalają strajku”⁶¹. Wspólny front konnych taksówkarzy odniósł skutek, a ich akcja musiała być na tyle spektakularna, że znalazła oddźwięk w wychodzącej aż w Petersburgu gazecie.

„Towarzystwo Dorożkarskie i Woźnicowe” było z założenia niezależne, jawne i miało bronić interesów tych grup zawodowych, poprzez wybieranych ze swojego grona przedstawicieli. Zapewne były to osoby zarówno mające rozeznanie w stosunkach panujących w mieście, jak i cieszące się poważaniem wśród innych dorożkarzy. Na zbudowanie prestiżu wśród ludzi tego samego zawodu potrzeba bowiem czasu i zaangażowania. Może to świadczyć, iż jakaś hierarchia wśród wileńskich dorożkarzy istniała już wcześniej.

Pierwsze prośby dotyczące powołania wyżej wymienionego towarzystwa kierowane były do generał-gubernatora już od 1901 r. Oficjalną zgodę wydano 20 grudnia 1905 r. Zezwalała ona na otwarcie „Towarzystwa Dorożkarskiego i Woźnicowego” z dniem 6 stycznia kolejnego roku. W skład organizacji chodzili przedstawiciele zarządu i zwykli członkowie. Zarząd składał się z prezesa i czterech starostów oraz czterech kandydatów, którzy pełnili funkcję zastępczą względem starostów, łącznie dziewięć osób⁶². Szeregowi przedstawiciele związku mogli uczestniczyć w obradach, które odbywały się raz na pół roku, mieli wówczas prawo głosu na zebraniach plenarnych. Członkostwo nie było obligatoryjne. Przez pierwsze 6 miesięcy działalności do Towarzystwa wstąpiło jedynie 90 wileńskich dorożkarzy, czyli 10% wszystkich aktywnych zawodowo, gdyż: „Większość woźniców, oczywiście jest na tyle nieświadomiona, że nie rozumie korzyści zrzeszenia się, nie pojmuje, że Związek może przyjść z pomocą materialną i duchową”⁶³.

Członkom Towarzystwa przysługiwały liczne przywileje i ulgi: udzielano im niskoprocentowanych kredytów i pożyczek (które spłacało się do roku od zaciągnięcia) oraz mogli robić zakupy w jednym z pięciu składów Towarzystwa po atrakcyjnych cenach (składy skupowały hurtowo najpotrzebniejsze towary dla dorożkarzy, takie jak siano, owies, ogumienie, a następnie z niską marżą odsprzedawały je członkom). Związek pomagał też swoim podopiecznym w sprawach sądowych, w szczególności w konfliktach z policją. Zabiegał o nadanie dorożkarzom immunitetu, dzięki czemu popełnione przez nich wykroczenia mogły być rozpatrywane przez sąd Towarzystwa. Głos zjednoczonych dorożkarzy miał wpływ także na przebieg obrad rady miejskiej, np. w 1906 r., gdy debatowano nad zmianami w taryfikatorze cen za przejazd konnymi taksówkami⁶⁴.

Dane finansowe Towarzystwa za pierwszy rok jego działalności znane są dzięki ich przedrukowi w ówczesnych gazetach. Obrót gotówkowy wyniósł 5395 rubli, z czego czystego dochodu wykazano 554 rubli. Przychód, poza oprocentowaniem pożyczkowym, generowany był

⁶⁰ Bójka. 1910, s. 3.

⁶¹ Sosna J. 1883, s. 8.

⁶² Związek. 1906, s. 2.

⁶³ Zgromadzenie. 1906, s. 3.

⁶⁴ Związek. 1906, s. 2.

przez składki członkowskie w wysokości 10 kopiejek za tydzień oraz ze sprzedaży artykułów przez sklepy związkowe⁶⁵.

IV. Klienci dorożek

W ustaleniu, kim byli klienci dorożek, pomocne są ówczesne statystyki i raporty dotyczące wypadków. Jeśli były one kompletne, zawierały wiele cennych informacji: imię i nazwisko dorożkarza, jego numer porządkowy, dane o osobie lub osobach, które przewoził, miejsce kolizji. Ponadto odnotowywano rodzaj obrażeń, jakich doznały osoby biorące udział w zdarzeniu, czasem też dokąd przewieziono rannych celem hospitalizacji. Przykładowy opis takiego incydentu z 1910 r.: „We czwartek na rogu ulicy Niemieckiej i zaułka Mikołajewskiego dorożkarz, wiozący staruszkę, Sarę Baron, z synem, wyrzucił dorożkę, wskutek czego oboje wypadli na bruk, odnosząc silne uszkodzenia; pierwsza- nogi prawej, drugi- nosa i twarzy. Poszkodowanym udzieliło pomocy lekarskiej Pogotowie ratunkowe”⁶⁶.

W Wilnie na początku XX w. były zaledwie dwie sprawne karetki, trzech sanitariuszy i kilku lekarzy pełniących rotacyjne dyżury. Dlatego też, na mocy rozporządzenia wydanego przez administrację, dorożkarze zostali zobligowani do użyczania swoich wehikułów poszkodowanym, jeżeli w pobliżu nie było sprawnej karetki. To samo dotyczyło się osób nietrzeźwych, których należało zawieźć do najbliższego cyrkułu. Usługa ta miała być bezpłatna. Policjanci wystawiali jednak specjalne „marki”, które można było potem wymienić na gotówkę⁶⁷.

Dla wilnian kolizje z udziałem dorożek były na porządku dziennym. Ówczesne gazety wielokrotnie pisały o konnych taksówkarzach, którzy nie zważając na nic pędzili swoimi wehikułami po ciasnych uliczkach miasta⁶⁸. W tej kwestii negatywnie oceniano działalność oddziałów policji. Brak skuteczności stróżów prawa tłumaczono ich marazmem i apatią, np.: „Nigdy się jednak nie zdarzyło widzieć, żeby stójkowy zrobił choćby najmniejszą uwagę numerowanym sportsmenom. Przecież tego rodzaju popisy należą do szyku iście wschodniego, przyczyniają się do nadania miastu wyglądu, pożądanego przez niektóre sfery. Jeżeli się zwykłym dorożkarzom nie zabrania niebezpiecznej jazdy, cóż mamy mówić o najwyższym strózu bezpieczeństwa publicznego! Trudno od stójkowych żądać na przykład, żeby zatrzymali lot swego zwierzchnika. Skądinąd trzeba przyznać, że wyjazdy na miasto policmajstra wileńskiego przedstawiają dla jego podwładnych niezmiernie wdzięczne pole do wykazania niepospolitych zdolności i niespożytej energii, o któreby w innych okolicznościach nikt ich nie mógł posądzić. Niech się tylko zdaleka ukáže dorożka tego dygnitarza, wnet zwykle apatyczni, drzemający stójkowi, wpadają w szał niesłychanej czynności: przy zastosowaniu środków psychologii policyjnej”⁶⁹.

Doniesienia prasowe na temat zdarzeń drogowych rzadko jednak zawierały informacje, kto był winien kolizji. Większość owych „piratów” pozostawało bezimiennych; w „rubryce sprawca” określano ich enigmatycznie jako „jacyś dorożkarze”⁷⁰. Wedle dziennikarzy winę za spowodowanie kolizji lub innego zdarzenia na jezdni prawie w ogóle nie ponosili piesi lub inni użytkownicy ruchu drogowego, lecz zwykle obarczano nią woźniców⁷¹, co wydaje się wszak mało realne.

W latach 1905–1914 na łamach trzech periodyków: „Kurieria Litewskiego”, „Dziennika Wileńskiego”, „Gońca Wileńskiego” zamieszczono wzmianki o 185 wypadkach z udziałem dorożek. Najczęściej (w 166 przypadkach) polegały one na przejechaniu przechodniów przez

⁶⁵ Zgromadzenie. 1906, s. 3.

⁶⁶ Nieostrożna jazda. 1910, s. 2.

⁶⁷ Zgromadzenie. 1906, s. 3.

⁶⁸ Np.: F.J. 1907, s. 2.

⁶⁹ F.J. 1907, s. 2.

⁷⁰ Przejechanie. 1909a, s. 3.

⁷¹ Przejechanie. 1909b, s. 3.

pojazd. Niewiele zdarzeń (bo tylko 14) było spowodowanych wskutek spłoszenia konia. Spordycznie zdarzały się także karambole; w uwzględnionym okresie (9 lat) były w Wilnie dwa⁷². Rannymi w wyniku tych wypadków najczęściej byli mężczyźni (105 razy), rzadziej kobiety (83 razy). W opisywanych zdarzeniach pomocy poszkodowanym udzieliło wileńskie pogotowie ratunkowe. Na ogół (150 razy) lekarze opatrywali ich na miejscu, a 35 razy potrzebna była pomoc specjalistyczna. Oznacza to, iż w 81% rany odniesione podczas wypadków były powierzchowne i nie wymagały hospitalizacji, tylko zaś w jednym z pięciu wypadków konieczne było przewiezienie uczestnika kolizji do szpitala.

Przeważnie odnotowane zdarzenia miały miejsce w centrum Wilna. Pod tym względem do najniebezpieczniejszych ulic można zaliczyć: Wielką, Ostrobramską, Nowogrodzką i prospekt Świętojerski. Do kolizji dochodziło często także na trakcie wiodącym do dworca kolejowego. W śródmieściu usytuowane były niemal wszystkie ważniejsze budynki użyteczności publicznej, tu zagęszczenie zabudowy i liczba przechodniów były też największe.

Nie każdego mieszkańca Wilna było jednak stać na podróż dorożką. Świadczą o tym np. relacje z „Kuriera Litewskiego” z 1907 r. W czasie budowy nowego mostu łączącego Zwierzyniec z centrum połączenie między obu brzegami rzeki było utrudnione i wiele osób, mieszkających po przeciwnej stronie Wilii, musiało nadkładać drogi poruszając się pieszo. Nie stać ich było bowiem — jak jedną z rozgoryczonych, piszących do redakcji kobiet — na codzienny przejazd tym środkiem transportu⁷³. Nie zmienia to jednak faktu, że konne taksówki cieszyły się niemałym zainteresowaniem w Wilnie. Wedle spisu dorożek z roku 1907 było ich w mieście przeszło 1000⁷⁴.

Klienci różnie odbierali dorożkarzy i oceniali ich usługi. W artykułach prasowych rozwodzono się niejednokrotnie o tym, że przejazd był drogi, np. w 1905 r.: „Kiedy się ma możnego przyjaciela można sobie od czasu do czasu pozwolić na większą przejażdżkę po mieście w mocno trzęsącej dorożce, zaprzężonej w dychawiczną szkapę. Ale ekwipaż niby- prywatny i ze śladami liberji na kozłach”⁷⁵. Na początku 1883 r. sporo miejsca poświęcono opisom konfliktów między woźnicami a policją, która starała się wymóc na dorożkarzach schludny wygląd ich samych oraz ich wehikułów: „Oficer policyjny, niejaki p. Rimskij-Korsakow, otrzymał od policmajstra p. Archangielskiego zlecenie czuwania nad dorożkarzami. P. R.-K. wziął się do wypełniania rozkazu w nader oryginalny sposób: jeżeli odzież dorożkarza lub jego poduszki powozu nie były w porządku, p. R.-K. rznął je w kawałki, dorożkarzy karał cielesnie w policyi, a oprócz tego nie obeszło się bez szturchańców i połajanek”⁷⁶. Ta drastyczna akcja nie powiodła się, a na skutek skarg dorożkarzy wzmiankowany policjant został zwolniony z pracy⁷⁷.

Zdarzało się, o czym donosiła prasa, że dorożkarze wyłudzali lub kradli pieniądze od naiwnych pasażerów⁷⁸. Bywało też, że nie respektowali nałożonych przez ratusz obowiązków, takich jak okazanie „numeru”⁷⁹. Prócz takich negatywnych opinii, zamieszczano jednak także pochlebne sądy na ich temat: „Uważając, że opłaciłem go dostatecznie i myśląc, że chce otrzymać więcej, nie zwracałem uwagi i szedłem dalej. Ale on ciągle postępował za mną i powtarzał, że pieniąż jest nieodpowiedni. Odwróciłem się i z wielkiem zdziwieniem zobaczyłem w wyciągniętej ręce dorożkarza złotą pięciurubliówkę. Noc była ciemna, dorożkarz

⁷² Ostatnie trzy przypadki zostaną pominięte, z racji trudności zaklasyfikowania ich do jakiegokolwiek z grup.

⁷³ Poklewska-Koziełł M. 1906, s. 2.

⁷⁴ Furmaństwo. 1907, s. 3.

⁷⁵ Ener. 1905, s. 1.

⁷⁶ Z Wilna. 1883, s. 11.

⁷⁷ Sosna J. 1883, s. 8.

⁷⁸ Dorożkarz złodziejem. 1910, s. 2.

⁷⁹ Nasi dorożkarze. 1906, s. 3.

mógł łatwo skorzystać z mojej nieuwagi ale jako uczciwy człowiek nie chciał skorzystać z niezasłużonej zapłaty⁸⁰.

Pierwsze symptomy końca supremacji dorożek na ulicach Wilna wiązały się z uruchomieniem konkurencyjnych środków komunikacji. W latach osiemdziesiątych XIX w. oddano do użytku tramwaje konne, które łączyły newralgiczne punkty miasta, a podróż nimi była tańsza niż dorożkami. Przed Wielką Wojną podejmowano również próby zainstalowania pojazdów spalinowych⁸¹. Poza tramwajami na zmianę krajobrazu komunikacyjnego miasta miała też wpływ większa liczba autobusów i dostępność samochodów. Sytuacja ta wyglądała podobnie jak w Warszawie, gdzie rozwój zbiorowej komunikacji elektrycznej, a potem spalinowej, był przyczyną końca transportu konnego⁸². Utylitarność i względy ekonomiczne innych pojazdów sprawiły, że i dorożkarzy z roku na rok było w Wilnie coraz mniej. W międzywojennych przewodnikach umieszczano jeszcze dorożkarskie taryfy, ale obok cenników biletów miejskiej komunikacji tramwajowej i autobusowej⁸³.

Zaprezentowane powyżej rozważania to próba naszkicowania złożonego obrazu problematyki wileńskich dorożkarzy na przełomie XIX i XX w. Rozwinięcia wymagają niektóre, niedostatecznie jeszcze poznane kwestie, m.in. jak wyglądała codzienność konnych taksówkarzy i poziom ich życia, jakim językiem się posługiwali oraz jak w praktyce działało „Towarzystwo Dorożkarskie i Woźnicowe”. To zagadnienia do wyjaśnienia w toku dalszych, poszerzonych badań, z wykorzystaniem również innych kategorii źródeł.

Adres Autora:

mgr Paweł Lesisz

Studium Doktoranckie

Instytut Historii PAN

Rynek Starego Miasta 29/31

00-272 Warszawa

paw.lesisz@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-9283-4592>

BIBLIOGRAFIA

Źródła i opracowania publikowane

Aleksandravičius Egidijus, Kulakauskas Antanas. 2003. *Pod władzą carów Litwa w XIX wieku*, Kraków.

A.R.Z. 1904. *Wilno*, „Kraj”, nr 12, s. 13.

Bójka. 1910. *Bójka*, „Kurier Litewski”, nr 24, s. 3.

Briedis Laimonas. 2008. *Vilnius City of strangers*, Vilnius.

Dąbrowski Przemysław. 2011. *Siła w kulturze, jedność w narodzie*, Gdańsk.

Dom. 1907. *Dom*, „Kurier Litewski”, nr 252, s. 2.

Dorożkarz złodziejem. 1910. *Dorożkarz złodziejem*, „Kurier Litewski”, nr 152, s. 2.

Droga do Kalwarji. 1906. *Droga do Kalwarji*, „Kurier Litewski”, nr 137, s. 3.

Dwa młode konie. 1862. *Dwa młode konie*, „Kuryer Wileński. Gazeta urzędowa, polityczna i literacka”, nr 5, s. 42.

En. 1906. *Dni świąteczne*, „Kurier Litewski”, nr 75, s. 3.

Ener. 1905. *Ze spraw miejskich*, „Kurier Litewski”, nr 18, s. 1.

⁸⁰ Uczciwy dorożkarz. 1913, s. 2.

⁸¹ Lesisz P. 2018, s. 487–501.

⁸² Gańko K.W., Lubryczyński Ł. 2016, s. 73–79.

⁸³ Kłos J. 1937, s. 298.

- Fabryka powozów. 1910. *Fabryka powozów*, „Kurier Litewski”, nr 27, s. 4.
- Fedorowicz Irena. 2005. *W służbie ojczyzny. Czesław Jankowski w życiu kulturalnym Wilna lat 1905–1929*, Kraków.
- F.J. 1907. *W sprawie gumy*, „Dziennik Wileński”, nr 110, s. 2.
- Gańko Karolina Wanda, Lubryczyński Łukasz. 2016. *Dorożkarstwo warszawskie w XIX wieku*, Warszawa.
- Furmaństwo. 1907. *Furmaństwo w Wilnie*, „Kurier Litewski”, nr 36, s. 3.
- Jackiewicz Mieczysław. 2013. *Wilno w XX wieku. Ludzie i wydarzenia*, Bydgoszcz.
- 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.
- Jurkowski Roman. 2001. *Ziemiaństwo polskie Kresów Północno-Wschodnich*, Warszawa.
- Kary. 1906. *Kary na dorożkarzy*, „Dziennik Wileński”, nr 23, s. 2.
- Kirkor Adam Honory. 1880. *Przewodnik historyczny po Wilnie i jego okolicach*, Wilno.
- Kłos Juliusz. 1937. *Wilno przewodnik krajoznawczy*, Wilno.
- Kmieciak Zenon. 1976. *Prasa polska w latach 1864–1918*, Warszawa.
- K.P. 1907. *W radzie miejskiej*, „Kurier Litewski”, nr 68, s. 4.
- Lebecki Henryk. 1999. *Wilno krajobraz miejski w fotografiach XIX i pocz. XX w.*, Warszawa.
- Lesisz Paweł. 2018. *Tramwaje konne w Wilnie (1887–1914)*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”, R. LXVI, nr 4, s. 487–501.
- Nasi dorożkarze. 1906. *Nasi dorożkarze*, „Kurier Litewski”, nr 46, s. 3.
- Nieostrożna jazda. 1910. *Nieostrożna jazda*, „Kurier Litewski”, nr 170, s. 2.
- Nowa taksa. 1906. *Nowa taksa dorożkarska*, „Kurier Litewski”, nr 3, s. 2.
- Place. 1906. *Place miejskie*, „Kurier Litewski”, nr 114, s. 2.
- 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.
- Plater-Zyberk Małgorzata. 1999. *Spojrzenia na Wilno*, Warszawa.
- Podatek. 1905. *Podatek dorożkarski*, „Kurier Litewski”, nr 78, s. 3.
- Poklewska-Kozieł M. 1906. *W sprawie komunikacji ze Zwierzyniecem*, „Kurier Litewski”, nr 51, s. 2.
- Przegląd dorożek. 1907a. *Przegląd dorożek*, „Kurier Litewski”, nr 79, s. 3.
- Przegląd dorożek. 1907b. *Przegląd dorożek*, „Kurier Litewski”, nr 221, s. 2.
- Przegląd dorożek. 1907c. *Przegląd dorożek*, „Kurier Litewski”, nr 249, s. 2.
- Przegląd dorożek. 1913. *Przegląd dorożek*, „Kurier Litewski”, nr 211, s. 2.
- Przejechania. 1909. *Przejechania*, „Goniec Wileński”, nr 185, s. 2.
- Przejechanie. 1909a. *Przejechanie*, „Goniec Wileński”, nr 141, s. 3.
- Przejechanie. 1909b. *Przejechanie*, „Kurier Litewski”, nr 90, s. 3.
- Rewizja dorożek. 1905. *Rewizja dorożek*, „Kurier Litewski”, nr 54, s. 3.
- Rewizja dorożek. 1908a. *Rewizja dorożek*, „Goniec Wileński”, nr 45, s. 2.
- Rewizja dorożek. 1908b. *Rewizja dorożek*, „Kurier Litewski”, nr 73, s. 2.
- Romanowski Andrzej. 1999. *Młoda Polska wileńska*, Kraków.
- Ruszczyc Ferdynand. 1994. *Dziennik część pierwsza ku Wilnu*, Warszawa.
- Sosna Józef. 1883. *Wilno*, „Kraj”, nr 10, s. 8.
- Sprawy miejskie. 1908. *Sprawy miejskie*, „Kurier Litewski”, nr 189, s. 3.
- Statystyka dorożek. 1910. *Statystyka dorożek*, „Kurier Litewski”, nr 36, s. 3.
- Taksa. 1913. *Taksa dorożkarska*, „Kurier Litewski”, nr 187, s. 2.
- Teraźniejszość Przyszłość. 1907. *Teraźniejszość Przyszłość*, „Plotka Wileński”, nr 4, s. 6.
- Uczciwy dorożkarz. 1913. *Uczciwy dorożkarz*, „Kurier Litewski”, nr 232, s. 2.
- Ukaranie. 1907. *Ukaranie dorożkarzy*, „Dziennik Wileński”, nr 34, s. 2.
- Ulewa. 1906. *Ulewa czwartkowa*, „Kurier Litewski”, nr 122, s. 2.
- Warunki. 1910. *Warunki prenumeraty*, „Kurier Litewski”, nr 44 s. 1.

- Wołkanowski Waldemar. 2015. *Michał Węstawski*, Opole.
- W sprawie. 1905. *W sprawie dorożkarzy*, „Kurier Litewski”, nr 51, s. 2.
- W sprawie. 1912. *W sprawie dorożkarzy*, „Kurier Litewski”, nr 83, s. 2.
- Wstrzymanie jazdy. 1906. *Wstrzymanie jazdy*, „Kurier Litewski”, nr 74, s. 3.
- Zgromadzenie. 1906. *Zgromadzenie dorożkarzy*, „Dziennik Wileński”, nr 22, s. 3.
- Zmiana. 1907. *Zmiana zaprzęgu*, „Kurier Litewski”, nr 36, s. 3.
- Z porządków. 1906. *Z porządków ulicznych*, „Kurier Litewski”, nr 164, s. 4.
- Z trzosem. 1908. *Z trzosem*, „Plotka Wileńska”, nr 6, s. 5.
- Związek. 1906. *Związek dorożkarski*, „Kurier Litewski”, nr 5, s. 2.
- Z Wilna. 1883. *Z Wilna*, „Kraj”, nr 7, s. 11.
- http://demoscope.ru/weekly/ssp/rus_lan_97.php?reg=133 (dostęp 26.11.2019 r.).

Cabs in Vilnius in the years 1864–1914

At the turn of the 20th c. the population and territory of Vilnius were growing. Before the outbreak of the Great War, the city had almost 200 000 inhabitants. In the period researched in this paper cabs were the only means of public transport available round the clock, also on holidays. Various models were available: from old-fashioned narrow “sausages”, through modern “Milodras”, to spacious “Victorias”, which could carry four people. Cabs were divided into the first and second class, according to the quality of service. The class was assigned by municipal clerks on the basis of compulsory cyclic inspections, which concerned the looks and condition of the cab, the driver and the horse. All the vehicles had to be equipped with lights and an identification number, which was assigned by the authorities. Other equipment depended on the owner’s invention and financial standing. Cab-drivers were obliged to pay the municipal authorities for assigning the number, for the vehicle and for extending the concession. They came from various social classes. They wore characteristic uniforms: dark long overcoats and peaked caps (see figs 1–4).

Horse cabs waited for customers in specially designated places; a cab could also be waved to stop anywhere if it was free. Passengers were carried in any direction within the city and outside, at a fixed hour or with stops, the only condition being the payment of the appropriate fare. The fares differed according to the class of the vehicle, the time of the day and the zone the city (the centre or the outskirts). The prices were decided by the municipal authorities. The drivers’ earnings depended on the number and distance of fares, which were difficult to predict.

In 1906 The Association of Cab-drivers and Coachmen was established to unite those two professional groups. Its members had to pay a fee, but were granted various economic concessions. The association was led by a democratically elected board.

Even though cabs were the most popular means of public transport, hiring one was quite an expense for an average city-dweller. Press relations indicate that cabs sometimes had accidents but passengers were usually not seriously injured.

Since horsecars appeared in Vilnius in 1893, the popularity of cabs gradually decreased; nevertheless, throughout the period in question cabs were a major section of public transport.

Proofread by
Izabela Szymańska