




JOANNA GELLNER

 <http://orcid.org/0000-0002-7976-2344>

Muzeum Krakowa

Dział Fotografii Krakowskiej

Nie tylko „zaczarowana dorożka” – koń w przestrzeni miejskiej XIX-wiecznego Krakowa

Не только «завороженные дрожки» –
лошадь в городском пространстве
Кракова XIX века

Абстракт

Главная тема статьи – размышление о присутствии лошадей в городском пространстве Кракова. Эти животные составляют неотъемлемую часть городского пейзажа, так как их каждый день можно встретить на улицах Кракова. В тексте рассматривается вопрос использования лошадей в качестве тягловой силы в городском транспорте, пожарных командах или службах безопасности. Положение лошадей представлено в контексте зарождающегося движения за заботу о животных, восходящего к XIX веку. Такое широкое использование лошадей привело к огромным злоупотреблениям по отношению к этим животным.

Ключевые слова: история Кракова, история фотографии, общественный транспорт, лошади, дрожки, *animal studies*

Not only “the Magic Cab”:
The Horse in the Urban Space
of 19th-century Kraków

Abstract

The main goal of this article is to ponder the presence of horses in the urban space of Kraków. Due to their common presence on the streets, horses constitute an integral part of Kraków’s cityscape. Joanna Gellner treats the issue of using horses as draft force in urban transport, by fire brigades and order services. She discusses the situation of horses in the context of the emerging animal welfare movement, which dates to the nineteenth century. The large scale of using horses caused a similarly large scale of abuse against them.

Keywords: Krakow’s history, history of photography, public transport, horses, horse trams, carriages, animal care, *animal studies*

Badanie historii koni żyjących w miastach wydaje się doskonałą okazją do wcielenia w życie projektu historii peryferyjnej, propagowanej i z powodzeniem realizowanej przez profesora Érica Barataya¹. Wówczas zwierzę zyskuje należne mu miejsce aktora w dotąd nadmiernie humanizowanej historii.

W narracjach dotyczących obecności koni w mieście znamienne są określenia, jakie padają w odniesieniu do tych zwierząt. Najczęściej nazywane są one żywymi maszynami, żyjącymi silnikami czy tanią siłą napędową. Bez wątpienia życie tych zwierząt z chwilą pojawienia się w mieście zmieniało się diametralnie i przyjmowało formę trudnej i monotonnej egzystencji. Codzienny żywot zwierzęcych proletariuszy obarczony był dodatkowo ogromem cierpień i męczarni. Ludzie, komentując obecność koni w przestrzeni miejskiej, zwracali uwagę przede wszystkim na kłopotliwy brud na ulicach, zużyte bruki czy zagrożenie wypadkami.

Kiedy w 1898 roku w Nowym Jorku zorganizowano po raz pierwszy międzynarodową konferencję urbanistyczną, okazało się, że została ona całkowicie zdominowana przez kwestię zupełnie innej natury. Chodziło o narastający w dynamicznie rozwijających się aglomeracjach problem z nadmiarem końskiego nawozu na ulicach. W miastach znacznie szybciej przybywało koni niż ludzi, a tak liczna ich obecność niosła ze sobą poważne konsekwencje². Praca nad historią koni polega na mozolnym wyszarpywaniu z ludzkiej historii kawałek po kawałku kolejnych informacji o tych zwierzętach. Wiąże się ona z niezbędnym wyczuleniem badacza już na etapie krytyki źródeł. Fragmenty zwierzęcej historii najczęściej zawarte są w urzędowych dekretach, wzmiankach prasowych, spisach ludności czy rachunkach miejskich. Całość uzupełniają subiektywne obserwacje ujęte we wspomnieniach czy publikacjach z epoki. Ogromny potencjał kryją w sobie także źródła ikonograficzne, a zwłaszcza fotografie. W sposób dokładny dokumentują one zmieniającą się przestrzeń miejską, której nieodłączną częścią były także konie. W tym kontekście warto wspomnieć o niezwyklej kolekcji klisz szklanych, która znajduje się w zbiorach Muzeum Krakowa. Owa bezcenna kolekcja ośmiu tysięcy klisz pochodzi z zakładu fotograficznego rodziny Kriegerów. Zakład ten istniał w sercu Krakowa w jednej z przyrynkowych kamienic i działał nieprzerwanie od lat 60. XIX wieku do 1926 roku. Takie usytuowanie zakładu wpłynęło na bogactwo ujęć pochodzących z tej pracowni. Częstym tematem było więc miasto i jego mieszkańcy³.

¹ É. Baratay: *Zwierzęcy punkt widzenia. Inna wersja historii*. Przeł. P. Tarasewicz. Wydawnictwo w Podwórku Szmit, Danecki, Ogonowska, Gdańsk 2014.

² A. Holdys: *Końska pułapka*. „Wiedza i Życie” 2012, nr 2. <https://www.wiz.pl/8,372.html> [dostęp: 25.11.2018]; C. McShane, J.A. Tarr: *The Horse in the City. Living Machines in the Nineteenth Century*. Johns Hopkins University Press, Baltimore 2007.

³ Ignacy Krieger (1820–1889). Oprac. E. Gaczoł, T. Kwiatkowska. Muzeum Historyczne Miasta Krakowa, Kraków 2017, s. 3–5.

W kontekście pracy nad historią zwierząt wartość klisz z zakładu Kriegerów jako źródła jest ogromna. Dla nas współczesnych są one *sui generis* mostem pomiędzy przeszłością a teraźniejszością. W tym konkretnym wypadku tak różnorodne wykorzystanie XIX-wiecznych ujęć możliwe jest dzięki brawurowej technice zastosowanej przez Ignacego Kriegera. Najstarsze i najcenniejsze klisze wykonane zostały w technice mokrego kolodionu, jednej z najstarszych technik szlachetnych, i one też posiadają ogromny potencjał badawczy. Poddane odpowiedniej konserwacji, a następnie cyfryzacji stanowią współcześnie doskonałą encyklopedię wiedzy o minionym mieście⁴. Wielokrotne powiększenia cyfrowych odwzorowań umożliwiają zaś dokładną analizę detalu, a zarazem pozwalają też na uchwycenie obecności zwierząt w urbanistycznym krajobrazie. We wszystkich wspomnianych źródłach nader symptomatyczny jest sposób traktowania koni – niezwykle przedmiotowy, a momentami zakrawający na reifikację.

Według spisu ludności w 1880 roku w Krakowie zamieszkiwało 59 828 osób. W tym samym spisie odnotowano w mieście liczbę 493 koni⁵. Dla porównania w Warszawie, mniej więcej w tym samym czasie, liczbę koni szacowano na około 17 tys.⁶, a na początku XX wieku wahała się koło 15 tys.⁷ W Krakowie sytuacja ulega znaczącej zmianie na początku XX wieku. Wtedy spis powszechny z 1900 roku wykazał 1202 konie, a kolejny w 1910 roku zarejestrował obecność 1771 zwierząt⁸. Ten ostatni spis przeprowadzony został tuż po rozpoczęciu realizacji planu zagospodarowania przestrzennego, którego efektem miało być powstanie tzw. Wielkiego Krakowa. Wówczas, zgodnie z koncepcją prezydenta Juliusza Leo, w obręb miasta zaczęto wcielać kolejne wsie, które otrzymywały status dzielnic⁹. Skok liczebności koni pomiędzy 1900 a 1910 rokiem był znaczny i sięgnął prawie 40%. Jak zauważyli ówczesni analitycy, wynikał on w dużej mierze ze wzrostu popularności zarobkowania za pomocą tych zwierząt, głównie poprzez wynajem furmanek i dorożek oraz popularność świadczonych w tej materii usług¹⁰.

⁴ E. Gaczol, D. Pilch: *Konserwacja negatywów kolodionowych na podłożu szklanym*. „Wiadomości Konserwatorskie” 2018, nr 55, s. 141–152.

⁵ „Dziennik Rozporządzeń dla Stołecznego Miasta Krakowa” 1881, nr 7, s. 9.

⁶ M.: *Zwierzęta domowe*. „Przyjaciel Zwierząt” 1892, nr 1, s. 8.

⁷ H. Polańska: *Konie w ruchu miejskim Warszawy w XIX i XX w.* W: *Jaki koń jest, nie każdy widzi: koń w polskiej kulturze miejskiej i wybranych tekstach piśmienniczych od antyku do współczesności*. Red. M. Lisiewicz, A. Łysiak-Łątkowska. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego–Muzeum Sopotu, Gdańsk–Sopot 2017, s. 23–39.

⁸ K.W. Kumaniecki: *Tymczasowe wyniki spisu ludności w Krakowie z 31 grudnia 1910 roku*. „Statystyka Miasta Krakowa opracowana przez Miejskie Biuro Statystyczne” 1912, z. 12, s. 67.

⁹ C. Bąk-Koczarska: *Juliusz Leo, twórca wielkiego Krakowa*. Zakład Narodowy im. Ossolińskich–Wydawnictwo Polskiej Akademii Nauk, Wrocław–Kraków 1986.

¹⁰ K.W. Kumaniecki: *Tymczasowe wyniki spisu ludności w Krakowie...*, s. 66.

W tej liczbie dominującą rolę odgrywały konie pociągowe, które na co dzień większość swojego życia spędzały, pracując na krakowskich ulicach. Stanowiły bowiem główną siłę napędową pojazdów prywatnych, zarówno tych zbytkowych (dorożki, powozy), jak i tych użytkowych (dyliżanse, omnibusy, tramwaje, furmanki). Przede wszystkim jednak były wykorzystywane na szeroką skalę przez służby i przedsiębiorstwa działające na terenie miasta, np. straż pożarną, służby oczyszczania miasta, pogotowie ratunkowe czy spółkę tramwajową. W tym względzie Kraków nie różnił się zapewne od innych miast. Początek XX wieku także tutaj przynosi stopniowe wypieranie transportu konnego z ulic na rzecz zastępującej go komunikacji elektrycznej, a w dalszej kolejności – samochodowej. Choć konie były powszechne na ulicach miast, to ich wartość była znaczna. W Krakowie konie robocze, nazywane także „chłopskimi”, można było zakupić średnio za 15, a nawet 10 zł reńskich. Cena dobrego konia roboczego sięgała nawet 40 zł reńskich. Jeszcze droższe były lepsze konie pociągowe, które określano także „pańskimi” – one osiągały ceny od 50 do 100 zł reńskich. Niewielu nabywców w mieście znajdowały konie wierzchowe, których cena sięgała nawet 130 zł reńskich¹¹.

Obecność koni w mieście bardzo często była postrzegana jako element zagrożenia. Mieszkańców na każdym kroku wyczulano i nakazywano im często nadmierną ostrożność, by nie paść ofiarą nieszczęśliwego wypadku. Potwierdzają to liczne wzmianki prasowe z tamtego okresu. W sposób szczególnie dyskusja toczyła się wokół obecności na ulicach Krakowa wozów jednodyszlowych:

Dochodzą nas coraz liczniejsze skargi na wozy jednokonne o jednym dyszlu, o których usunięcie z miasta dopominaliśmy się i dopominać nie przestaniemy. Świeżo znowu taki wóz rozpędzony galopem najechał na prywatny ekwipaż; nadzwyczajna przytomność umysłu stangreta sprawiła, iż obeszło się tym razem bez szkody. We czwartek w południe wdzieliśmy zaś na własne oczy taki wóz pędzący galopem przez Rynek wzdłuż pałacu Spiskiego i linii A–B. Jeżdżenie galopem po mieście jest, o ile wiemy, zakazane; miałyżby te obdarte indywidua posiadać przywilej uwalniający od zachowania wszelkich najelementarniejszych przepisów porządku publicznego? Władze miejskie przez wzgląd na bezpieczeństwo mieszkańców powinny koniecznie wejść bliżej w tę rzecz i starać się o usunięcie tak krzyczących nadużyć. Jeżeli wozy jednokonne o jednym dyszlu mają pozostać nadal ozdobą Krakowa, to niech przynajmniej nie wolno będzie tego rodzaju zaprzęgom kursować inaczej po ulicach jak stępa. Tylko tym sposobem te wozy przestaną być ciąglem i nieustannym zagrożeniem dla przechodniów i przejeżdżających¹².

¹¹ J. Demel: *Stosunki gospodarcze i społeczne Krakowa w latach 1846–1853*. Towarzystwo Miłośników Historii i Zabytków Krakowa, Kraków 1951, s. 205.

¹² „Kuryer Krakowski” 1876, nr 16, s. 1.

W wyżej omówionym przypadku negatywne emocje, które wiązały się z woźnicami zjeżdżającymi do Krakowa, przechodziły także na same zwierzęta, budując wokół nich samych negatywne skojarzenia. Zdarzały się też liczne przypadki porzucania zaprzęgów konnych na ulicach, co niejednokrotnie skutkowało spłoszeniem się zwierzęcia i atakiem paniki:

W niedzielę przy ul. Sławkowskiej woźnica jednokonki nr 40 odszedł, zostawiając konia bez dozoru. Koń przeląkłszy się czegoś w nowym zaprzęgu dzwonkowym, pobiegł szybkim klusem i wpadł na trzech przechodzących, z których jeden dostał dyszlem w szyję i zwicznął sobie nogę, drugi został nieszkodliwie potrącony, trzeci zaś p. Zieliński, urzędnik Towarzystwa Wzajemnych Ubezpieczeń i porucznik straży ochotniczej, pochwycił konia i zapobiegł dalszym nieszczęściom, jakoby z tej nieostrożności woźnicy wyniknąć mogły. Woźnica spostrzegłszy co się stało, zamiast podziękować złajał jeszcze za to poturbowanych przechodniów¹³.

W opisie tej krótkiej sytuacji mieści się nieskończenie wiele bezrefleksyjnego i nieodpowiedzialnego podejścia do zwierząt, na które konie były często narażone. Liczne konflikty z woźnicami jednokonnych dorożek wymusiły reakcję ze strony urzędu miasta. Ostatecznie sposób prowadzenia zaprzęgów konnych w mieście uregulowano stosownym rozporządzeniem. Litera prawa nakazywała, aby wozy, które zaprzężone są w jednego konia, były dwudyszłowe i oświetlone latarkami. Jednodyszłowe mogły pozostać wozy ciężarowe, ale woźnice zobowiązani byli prowadzić konie za uzdę bez względu na porę dnia i obciążenie wozu. Podczas jazdy nakazano używać podwójnych lejców, zamiast powszechnego dotąd jednego lejca – postronka¹⁴.

Dorożki

Nieodłącznym elementem XIX-wiecznych widoków Krakowa były dorożki, które najczęściej zajmowały miejsca na postoju przy Rynku Głównym. Niestety, wbrew temu, co pisał Konstanty Ildefons Gałczyński, nie były to „zaczarowane dorożki i zaczarowane konie”, wręcz odwrotnie, egzystencja tych zwierząt była często wieloaktowym dramatem. W 1850 roku w Krakowie zarejestrowanych zostało 29 dorożek. Zajęły one miejsce popularnych dotąd dwukonnych wozów fiakierskich, często starych i wysłużonych, nazywanych pogardliwie „familijnymi kuczami”. Dorożkarze mieli obowiązek świadczyć usługi przewozowe

¹³ „Kuryer Krakowski” 1876, nr 25, s. 2.

¹⁴ „Dziennik Rozporządzeń dla Stołecznego Miasta Krakowa” 1882, nr 8, s. 5.

gościom na obszarze zamkniętym rogatkami miasta i w tych granicach obowiązywał cennik przewozowy regulowany przez Magistrat Krakowski. Wszelkie dalsze kursy miały być opłacane dodatkowo¹⁵.

W 1855 roku na krakowskich ulicach pojawiają się dorożki jednokonne, o lekkiej konstrukcji, które od nazwiska Jana Cypcera, przedsiębiorcy, który jako pierwszy je wprowadził, nazywane były „cypcerówkami”:

Dziś po raz pierwszy ukazały się nam w mieście nowego rodzaju dorożki, zakryte, jednokonne, lekkie, które przez wzgląd, iż powozy pocztowe Steinkellera nazywano u nas niegdyś „steinkelerkami” ośmielamy się przezwzać od ich przedsiębiorcy: „cypcerówkami”. Od dawna wyglądaliśmy powozów publicznych, któreby niekoniecznie były zajędzonymi i stłuczonymi prywatnymi koczami, dla których trzebaby przynajmniej dobrej czwórki, aby flegmatycznym kłusem miejskim wlec się po ulicach. Tymczasem para koni zwykle zaprzęgana była do ciężkich dorożek¹⁶.

W tym kontekście warto przytoczyć jeszcze jeden krótki komentarz do pojawienia się cypcerówek, którego autorem jest Ambroży Grabowski, historyk, antykwariusz, badacz dziejów Krakowa:

3 marca pierwszy raz pojawiły się na rynku krakowskim nowo zaprowadzone jednokonne dorożki. Te niezbędne ku wygodzie publicznej powozy dotąd zaprzęgano niepotrzebnie parą koni, kiedy jeden tąż samą usługę dopełnić może, a oszczędność przy żywieniu drugiego konia będzie znaczną¹⁷.

Ton tej wypowiedzi kryje w sobie typowe dla tamtych czasów podejście do konia jako żywego silnika, którego podstawową wartością są koszty jego eksploatacji. Tego obrazu dopełnia regulamin korzystania z dorożek, w którym o koniu mówi się jedynie w kontekście należytego dbania o porządek w mieście. Dorożkarzom zakazywano pojenia i karmienia zwierząt w oczekiwaniu na gościa, a na postojach nakazywano bezwzględne zakładanie koniom worków na głowy, żeby uniknąć zaśmiecania chodników owsem¹⁸. Podobnie jak w przypadku wozów jednokonnych liczne były wypadki z udziałem koni dorożkarskich, które, pracując w niezwykle trudnych i nienaturalnych warunkach miejskich, często wpadały w przerażenie:

Dorożki krakowskie, szczególnie jednokonne, potrzebują ściślejszej kontroli. Nigdy nie było w Krakowie tylu brudnych dorożek jak teraz, a co gorsza za-

¹⁵ J. Demel: *Stosunki gospodarcze i społeczne Krakowa w latach 1846–1853...*, s. 88.

¹⁶ *Kronika miejscowa i zagraniczna*. „Czas” 1857, nr 51, s. 3.

¹⁷ A. Grabowski: *Wspomnienie z Krakowa*. Nakładem Autora, Kraków 1869, s. 311.

¹⁸ *Kalendarz Krakowski Józefa Czecha na rok 1877*. Nakładem i Czcionkami Drukarni „Czasu”, Kraków 1878, s. 67.

Nie tylko „zaczarowana dorożka”...

przegają do nich konie znarowione tak, iż często jadący wysiadać muszą, bo albo koń iść nie chce, albo wyprawia niebezpieczne skoki. Nie zbyt dawno złamała się dorożka z jadącymi osobami, a teraz często można spotkać się z dorożką, do której istotnie obawa wsiadać¹⁹.

W Krakowie główny postój dorożek znajdował się przy studni między kościołem Mariackim a Sukiennicami. Stali tam rzędem fiakrzy „z tymi powozami i końmi co zdaje się nigdy nie miały swej wiosny”²⁰.

Tramwaje konne

Największy nakład końskiej pracy w mieście dotyczył z pewnością tramwajów konnych, które z powodzeniem sprawdzały się jako publiczna komunikacja jeszcze zanim doszło do ich elektryfikacji. W 1875 roku wprowadzono w Krakowie pierwsze omnibusy konne kursujące od mostu Podgórskiego do dworca kolejowego przez Rynek Główny. Był to wstęp do dalszych działań na rzecz organizacji sieci tramwajowej. W 1881 roku organizacji tramwaju konnego podjęło się Towarzystwo Belgijskie (Société Générale de Tramways). Pierwszą linię oddano do użytku w 1882 roku. Miała ona 2,8 km długości, a przejazd całości trasy trwał 18 minut. 31 października 1882 roku odbył się pierwszy uroczysty przejazd tramwaju konnego z Rynku Głównego do dworca kolejowego²¹. Podstawą funkcjonowania tego typu komunikacji były konie, które ciągnęły wozowagony po torowisku do złudzenia przypominającym współczesne. W chwili rozpoczęcia budowy kolei konnej szacowano konieczność utrzymania 8 wagonów, które ze względu na łagodność terenu mogły być ciągnięte przez jednego konia, przy trzykrotnym przeprężaniu dziennie. Takie założenia wymagały więc utrzymania rezerwy 30 koni wraz z obsługą 10 furmanów i 3 pomocników stajennych²². W rozbudowanej umowie, którą podpisano z Towarzystwem Belgijskim, o koniach wspomniano jedynie w dwóch artykułach. W art. XII określono, że „wagony winny zawierać dwie klasy, nie mogą być szersze niż dziewięćdziesiąt centymetrów i powinny być przez jednego konia ciągnięte”. W innym miejscu, art. XVII zastrzegano, że w razie wynalezienia i rozpowszechnienia innych sposobów siły pociągowej aniżeli zwykła siła końska, przedsięwzięcie zobowiązane

¹⁹ „Kuryer Krakowski” 1876, nr 3, s. 2.

²⁰ J. Demel: *Stosunki gospodarcze i społeczne Krakowa w latach 1853–1866*. Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław–Kraków 1958, s. 131.

²¹ *Kronika miejscowa i zagraniczna*. „Czas” 1882, nr 250, s. 2.

²² *Droga żelazna konna (tramwaj) w Krakowie. Sprawozdanie urzędowe Dyrektora budownictwa M. Moraczewskiego*. Gmina Miasta Krakowa–Drukarnia A. Koziańskiego, Kraków 1881, s. 13.

jest zastosować się do tego bezwzględnie²³. W 1882 roku w taborze tramwajów konnych utrzymywano 25 koni, którym zapewniano paszę, kucie, lekarstwa i sól oraz pokrywano koszty wszelkich napraw rymarskich. Potwierdzają to szczegółowe pozycje w budżecie miejskim²⁴. Ta liczba zwierząt utrzymywana była na stałym poziomie, co kilka lat zasilana młodymi źrebakami, np. w 1883 roku w stajniach taboru pojawiło się 6 młodych koni²⁵.

Obecność koni na ulicach rezonowała w mieście nad wyraz pragmatycznym podejściem do tych zwierząt. Już w 1883 roku zaczęto Towarzystwu Belgijskiemu zwracać uwagę, że wbrew pierwotnym ustaleniom wozy tramwajowe są często ciągnięte przez dwa konie, a nie przez jednego, co powoduje większe uszkodzenia bruków miejskich²⁶. W ostatnim roku swojego istnienia tramwaj konny wykonał 370 tys. wozokilometrów i przewiózł 1,7 mln pasażerów, co przy stanie zaludnienia 70 tys. osób dawało 24 jazdy rocznie na jednego mieszkańca²⁷. Pierwsze tramwaje elektryczne wjechały na ulice Krakowa 16 marca 1901 roku²⁸.

Konie w straży pożarnej

Działająca w Krakowie straż pożarna najpierw, jako straż ogniowa, podlegała policji, a od 1848 roku – Radzie Miejskiej. W początkowym okresie strażakami byli przede wszystkim rzemieślnicy. Wodę potrzebną na wypadek pożaru mieli rozwozić piwowarzy, a fiakrzy pracujący na ulicach mieli obowiązek wypożyczyć konie. Po wielkim pożarze Krakowa w 1850 roku na miasto spadł deszcz zarządzeń przeciwpożarowych i wtedy też powołano specjalną komisję mającą usprawnić działania straży²⁹. Przy tak zorganizowanym systemie reagowania na zagrożenie pożarem podstawowym problemem był fakt, że bardzo często brakowało koni. Choć w instrukcjach dla dorożkarzy ten aspekt został także ujęty, to w praktyce unikali oni narażania na niebezpieczeństwo własnych koni, a zarazem źródła zarobku. Przepisy obowiązujące dorożkarzy nakazywały, aby w przypadku pożaru jeden dwukonny dorożkarz udał się pod gmach Dyrekcji Policji, drugi – przed siedzibę Starostwa, a trzeci – pod Magistrat. Mieli się

²³ „Dziennik Rozporządzeń dla Stołecznego Miasta Krakowa” 1882, nr 5, s. 5.

²⁴ „Dziennik Rozporządzeń dla Stołecznego Miasta Krakowa” 1882, nr 1, s. 7.

²⁵ „Dziennik Rozporządzeń dla Stołecznego Miasta Krakowa” 1883, nr 2, s. 8.

²⁶ „Dziennik Rozporządzeń dla Stołecznego Miasta Krakowa” 1883, nr 8, s. 2.

²⁷ T. Polaczek-Kornecki: *Zarys monografii Komunikacji Wewnętrznej Komunikacji Miasta Krakowa. Opracowany z okazji XXII-go Kongresu Międzynarodowego dla spraw tramwajownictwa, kolejnictwa dojazdowego i komunikacji autobusowej w Warszawie w dniach od 29 czerwca do 6 lipca 1930 r.* Krakowska Kolej Elektryczna, Kraków 1930, s. 7.

²⁸ Ibidem, s. 10.

²⁹ J. Demel: *Stosunki gospodarcze i społeczne Krakowa w latach 1846–1853...*, s. 82.

tam udać zgodnie z kolejnością, którą zajmowali na postoju. Jeśli zostaliby wykorzystani do jazdy wówczas mieli otrzymać wynagrodzenie według taryfy³⁰.

Najtrudniej było dziś o konie do sikawek i dorożkarze, których obowiązkiem takowych dostarczyć, zmykają zwykle z Rynku na pierwszy znak ognia, bo lubo dostawa taka bywa wynagradzana, wszakże konie co ledwie lekki powóz wloką po bruku, muszą gnać co sił starczy z ciężką sikawką, a i szory zwykle stare nieraz ucierpią. Konie do oczyszczenia miasta przeznaczone, jadły właśnie obrok w stajni dawnej żandarmerii pod S. Idzim, lubo przy strażnicy ogniowej obszerna stajnia mogłaby je mieć wygodnie. Pochwymano więc konie od wozów miejskich, których jako w dzień targowy było dość na rynku i pospieszono z jedną sikawką, do drugiej wzięto dopiero nadeszłe konie skarbowe³¹.

Straż Pożarna Miejska zorganizowana została na podstawie uchwały Rady Miasta z 1873 roku. Składała się z trzech oddziałów: pompierów, pomocników i oddziału pociągów. W sumie naczelnikowi podlegało 100 osób, w tym 40 pompierów (włącznie z trębaczami wieżowymi), 50 pomocników, 9 woźniców. Dodatkowo na wyposażeniu straży znajdowało się 11 sikawek, 20 beczkowsów dwudziestowiadrowych, dwa wozy ratunkowe z pełnym wyposażeniem do gaszenia pożarów oraz dwa aparaty respiratory do gaszenia pożarów w miejscach trudno dostępnych³².

Na początku 1880 roku w straży pożarnej służyło 18 koni³³, a pod koniec tego roku – 25³⁴. O konie w straży dbano w sposób szczególny, były bowiem jedynym środkiem zapewniającym szybkie dotarcie strażaków do potrzebujących pomocy:

Skoro tylko w koszarach rozległ się dzwonek alarmowy, momentalnie przypinano wyekwipowane w uprzęż konie, strażacy wskakiwali na wóz, a konie pędem ruszały z kopyta, przez stale otwartą bramę, na miasto. Była to brawurowa jazda. Konie pędziły jak szalone, iskry sypały się spod kopyt, a brzuchami zdawały się dotykać ziemi, Strażnik lejcami musiał je raczej hamować niż popędzać, gnał je bowiem furkot czerwonego sztandaru na froncie i trąbka wydająca przeciągły sygnał trąbki³⁵.

³⁰ *Kalendarz Krakowski Józefa Czecha na rok 1877...*, s. 67.

³¹ *Kronika miejscowa i zagraniczna*. „Czas” 1852, nr 103, s. 4.

³² „Statuta Urządzenia Straży Pożarnej dla miasta Krakowa”. [s.n.], Kraków 1875, s. 4.

³³ „Dziennik Rozporządzeń dla Stołecznego Miasta Krakowa” 1880, nr 1, s. 8.

³⁴ „Dziennik Rozporządzeń dla Stołecznego Miasta Krakowa” 1880, nr 4, s. 17.

³⁵ L.K. Górski: *Wyjazd straży do pożaru ongiś a dziś*. W: *Jubileuszowa księga pamiątkowa Krakowskich Straży Pożarnych: 1873–1925, 1865–1925*. Komitet Jubileuszowy, Kraków 1925, s. 71–74.

Na przykład w 1882 roku Rada Miasta zwracała uwagę naczelnikowi straży, aby pod żadnym pozorem nie wynajmować zaprzęgów końskich stronom prywatnym³⁶. Strażakom, którzy na co dzień pracowali z końmi, zwracano szczególną uwagę, że zwierzęta te ulegają różnym urazom, zwłaszcza podczas szybkiej jazdy czy dowożenia wody przy pożarze. W związku z tym w instrukcjach pożarniczych zawarto też sposób postępowania przy udzielaniu pierwszej pomocy także koniom, a obok apteczki przeznaczonej dla ludzi strażacy mieli obowiązek posiadania także apteczki dla zwierząt³⁷. Pierwsze samochody, które zaczęły stopniowo zastępować konie, pojawiają się w krakowskiej straży pożarnej w 1914 roku, a głównym powodem motoryzacji były zbyt duże odległości do pokonania w stale rozrastającym się mieście. Samochody bardzo szybko zaczęły zastępować naturalną siłę pociągową. W 1914 roku sprowadzono do Krakowa kilka wozów, które zostały specjalnie na ten cel zbudowane w austriackich warsztatach samochodowych Wiener Neustadt, a w koszarach strażackich stajnie przebudowano na nowoczesne garaże³⁸.

Tabor oczyszczania miasta

Konie na krakowskich ulicach pracowały także w służbach zajmujących się utrzymaniem porządku na ulicach. W 1880 roku obowiązki te wykonywał oddział pomocników działający przy Miejskiej Straży Pożarnej. Liczył on 50 ludzi i oszacowano, że tabor obsługiwał obszar 49 kilometrów. Na wyposażeniu oddziału poza sprzętem było 18 koni, z których 12 pracowało przy wywozie śmieci, błota i śniegu. Na bieżąco zwracano uwagę na konieczność powiększania taboru i pod koniec 1880 w służbach oczyszczania miasta pracowało 25 koni³⁹. W 1905 roku prezydent Juliusz Leo uznał odczyszczenie miasta za jedno z najważniejszych zadań swego urzędowania i obiecał użyć w tym celu wszystkich możliwych środków. Dzięki temu powstały podwaliny pod Zakład Czyszczenia Miasta, który jako oddzielna jednostka został utworzony w 1906 roku. Do pracy w nowej jednostce zatrudniono 240 osób, w tym wszystkich dotychczas zajmujących się oczyszczaniem ulic. Do obowiązków pracowników zakładu doszło jeszcze usuwanie nieczystości stałych z nieruchomości, które

³⁶ „Dziennik Rozporządzeń dla Stołecznego Miasta Krakowa” 1883, nr 1, s. 10.

³⁷ *Taktyka pożarna. Cz. 4: Pomoc sanitarna dla ludzi i koni.* Oprac. J. Tuliszkowski. Nakładem Autora–Zakłady Graficzne Kooperatywy Pracowników Drukarskich, Warszawa 1929, s. 30–40.

³⁸ J. Obidowicz: *Historja Straży pożarnej miejskiej.* W: *Jubileuszowa księga pamiątkowa Krakowskich Straży Pożarnych...*, s. 7–22.

³⁹ „Dziennik Rozporządzeń dla Stołecznego Miasta Krakowa” 1880, nr 2, s. 2.

Nie tylko „zaczarowana dorozka”...

było jednym z głównych zadań. Oprócz ręcznego zamiatania ulic sprzątano także przy użyciu specjalnych pojazdów konnych z zamontowanymi szczotkami. Do wywozu odpadów, głównie popiołu z domowych pieców węglowych oraz tzw. zmiotków domowych, służyły wozy konne kryte i przystosowane do przewozu 30 blaszanych skrzynek o pojemności 100 litrów⁴⁰. Konie obsługiwały zarówno beczkowszy, wozy do czyszczenia dołów kloacznych systemem Talarda, jak i pługi, które na co dzień wykorzystywano do utrzymania czystości na krakowskich ulicach.

Pogotowie ratunkowe

Służba koni w pogotowiu ratunkowym była równie istotna jak w straży pożarnej. W jednym i drugim przypadku nadrzędnym czynnikiem decydującym o ich znaczeniu był czas, który zaprzęgi końskie pozwalały skrócić do minimum. Krakowskie Ochotnicze Towarzystwo Ratunkowe powstało 6 czerwca 1891 roku, jako pierwsze w Polsce; osiem lat po założeniu najstarszego europejskiego pogotowia w Wiedniu. Swoją siedzibę miało w koszarach straży pożarnej.

Dziś już pełnią służbę medycy i oni objeżdżali miasto z nowym wozem ratunkowym. Wóz to bardzo praktycznie skonstruowany, mieszczący wewnątrz rodzaj łoża dla dotkniętego nieszczęściem; łoże to można zamienić na nosze w razie potrzeby. Wewnątrz wozu jest ławka dla medyków, oraz wszystkie potrzebne przyrządy, na wierzchu drabiny i dalsze przyrządy ratunkowe⁴¹.

W początkowym okresie funkcjonowania pogotowie posiadało na wyposażeniu dwukonną karetkę oraz pięć par noszy. Pierwsze automobile sanitarne zaczęły się pojawiać w 1917 roku, ale ostatnie konne karetki wykorzystywane były jeszcze w 1927⁴².

⁴⁰ W. Tyrański: *Zakład Czyszczenia Miasta pod władzą Magistratu (1906–1950) oraz pod nadzorem państwa*. W: *Miejskie Przedsiębiorstwo Oczyszczania w Krakowie. 150 lat polskiego samorządowego modelu oczyszczania miasta*. Red. P. Hapanowicz, T. Bator, P. Odorczyk. Grupa Tomami, Kraków 2017, s. 76–91.

⁴¹ *Kronika. Kraków 6 czerwca*. „Czas” 1891, nr 127, s. 3.

⁴² M. Popławska: *Krakowskie Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe*. W: *Krakowska Izba Lekarska 1893–1945. Wypisy z dziejów samorządu lekarskiego i medycyny Krakowa*. Red. S. Ciepły. Okręgowa Izba Lekarska, Kraków 2013, s. 139–146.

Zauważone

Pod koniec XIX wieku dochodzi do narodzin swojego rodzaju polityki wrażliwości, która skutkuje stopniowym uwrażliwianiem mieszczan na cierpienia zwierząt. Nowo powstałe towarzystwa opieki nad zwierzętami stanowczo i bezkompromisowo stają przede wszystkim w obronie koni. W 1879 roku krakowska policja ukarała 47 osób za znęcanie się nad zwierzętami, z tego aż 39 – za wykroczenia wobec koni. Pole do działania było więc ogromne, podobnie jak nadzieje związane z towarzystwem⁴³.

Powyższy krótki przegląd sytuacji koni w XIX-wiecznym Krakowie rzuca nieco światła na historię tych zwierząt. Przede wszystkim jednak ukazuje on ogrom nadużyć wobec tych zwierząt i nadmiernych przeciążeń dotyczących je niemal na każdym kroku. Kolejne lata przyniosą stopniową zmianę w podejściu do koni, kulminacją będzie okres dwudziestolecia międzywojennego, kiedy w Krakowie za sprawą Związku Opieki nad Zwierzętami kilkakrotnie zostanie zorganizowany Dzień Konia.

Bibliografia

- Baratay, Éric. *Zwierzęcy punkt widzenia. Inna wersja historii*. Translated by Paulina Tarasewicz. Gdańsk: Wydawnictwo w Podwórku Szmit, Danecki, Ogonowska, 2014.
- Bąk-Koczarska, Celina. "Juliusz. Leo, twórca wielkiego Krakowa." Wrocław-Kraków: Zakład Narodowy im. Ossolińskich–Wydawnictwo Polskiej Akademii Nauk, 1986.
- Demel, Juliusz. *Stosunki gospodarcze i społeczne Krakowa w latach 1846–1853*. Kraków: Towarzystwo Miłośników Historii i Zabytków Krakowa, 1951.
- Demel, Juliusz. *Stosunki gospodarcze i społeczne Krakowa w latach 1853–1866*. Wrocław-Kraków: Zakład Narodowy im. Ossolińskich, 1958.
- Droga żelazna konna (tramway) w Krakowie. Sprawozdanie urzędowe Dyrektora budownictwa M. Moraczewskiego*. Kraków: Gmina Miasta Krakowa–Drukarnia A. Koziańskiego, 1881.
- Dziennik Rozporządzeń dla Stołecznego Miasta Krakowa*, no. 7 (1881).
- Dziennik Rozporządzeń dla Stołecznego Miasta Krakowa*, nos. 1, 2, 4 (1880).
- Dziennik Rozporządzeń dla Stołecznego Miasta Krakowa*, nos. 8, 5 (1882).
- Dziennik Rozporządzeń dla Stołecznego Miasta Krakowa*, nos. 1, 2, 8 (1883).
- Gaczoł, Ewa, and Daria Pilch. "Konserwacja negatywów kolodionowych na podłożu szklanym." *Wiadomości Konserwatorskie*, no. 55 (2018): 141–152.
- Górski, Ludwik Karol. "Wyjazd straży do pożaru ongiś a dziś." In *Jubileuszowa księga pamiątkowa Krakowskich Straży Pożarnych: 1873–1925, 1865–1925, 71–74*. Kraków: Komitet Jubileuszowy, 1925.

⁴³ „Przyjaciel Zwierząt” 1879, nr 7 i 8, s. 66.

- Grabowski, Ambroży. *Wspomnienie z Krakowa*. Warszawa: Nakładem Autora, 1869.
- Hołdys, Andrzej. “Końska pułapka.” *Wiedza i Życie*, no. 2 (2012). Accessed November 25, 2018. <https://www.wiz.pl/8,372.html>.
- Ignacy Krieger (1820–1889), edited by Ewa Gaczoł, and Teresa Kwiatkowska. Kraków: Muzeum Historyczne Miasta Krakowa, 2017.
- Kalendarz krakowski Józefa Czecha na rok 1877*. Kraków: Nakładem i Czcionkami Drukarni „Czasu”, 1878.
- “Kronika miejscowa i zagraniczna.” *Czas*, no. 103 (1852): 3–4.
- “Kronika miejscowa i zagraniczna.” *Czas*, no. 51 (1857): 3.
- “Kronika miejscowa i zagraniczna.” *Czas*, no. 250 (1882): 2.
- “Kronika. Kraków 6 czerwca.” *Czas*, no. 127 (1891): 2–3.
- Kumaniecki, Kazimierz Władysław. “Tymczasowe wyniki spisu ludności w Krakowie z 31 grudnia 1910 roku.” *Statystyka Miasta Krakowa opracowana przez Miejskie Biuro Statystyczne*, vol. 12 (1912): 3–362.
- Kuryer Krakowski*, nos. 3, 16, 25 (1879).
- M. “Zwierzęta domowe.” *Przyjaciel Zwierząt*, no. 1 (1892): 8.
- McShane, Clay, and Joel A. Tarr. *The Horse in the City. Living Machines in the Nineteenth Century*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2007.
- Obidowicz, Jan. “Historja Straży Pożarnej Miejskiej.” In *Jubileuszowa księga pamiątkowa Krakowskich Straży Pożarnych: 1873–1925, 1865–1925, 7–22*. Kraków: Komitet Jubileuszowy, 1925.
- Polaczek-Kornecki, Tadeusz. *Zarys monografii Komunikacji Wewnętrznej Komunikacji Miasta Krakowa. Opracowany z okazji XXII-go Kongresu Międzynarodowego dla spraw tramwajownictwa, kolejnictwa dojazdowego i komunikacji autobusowej w Warszawie w dniach od 29 czerwca do 6 lipca 1930 r.* Kraków: Krakowska Kolej Elektryczna, 1930.
- Polańska, Hanna. “Konie w ruchu miejskim Warszawy w XIX i w XX w.” In *Jaki koń jest, nie każdy widzi: koń w polskiej kulturze miejskiej i wybranych tekstach piśmienniczych od antyku do współczesności*, edited by Anna Łysiak-Łątkowska, and Małgorzata Lisiewicz, 23–39. Gdańsk–Sopot: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego–Muzeum Sopotu, 2017.
- Popławska, Małgorzata. “Krakowskie Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe.” In *Krakowska Izba Lekarska 1893–1945. Wypisy z dziejów samorządu lekarskiego i medycyny Krakowa*, edited by Stefan Ciepły, 139–146. Kraków: Okręgowa Izba Lekarska, 2013.
- Przyjaciel Zwierząt*, nos. 7 and 8 (1879).
- Statuta urzędzenia straży pożarnej dla miasta Krakowa*. Kraków: [s.n.], 1875.
- Statystyka Miasta Krakowa opracowana przez Miejskie Biuro Statystyczne*, vol. 12 (1912).
- Taktyka pożarnicza*. Vol. 4: *Pomoc sanitarna dla ludzi i koni*, edited by Józef Tuliszkowski, 30–40. Warszawa: Nakładem Autora–Zakłady Graficzne Kooperatywy Pracowników Drukarskich, 1929.
- Tyrański, Władysław. “Zakład Czyszczenia Miasta pod władzą Magistratu (1906–1950) oraz pod nadzorem państwa.” In *Miejskie Przedsiębiorstwo Oczyszczania w Krakowie. 150 lat polskiego samorządowego modelu oczyszczania miasta*, edited by Piotr Hapanowicz, Tomasz Bator, and Piotr Odorczyk, 76–91. Kraków: Grupa Tomami, 2017.

Joanna Gellner – mgr historii i archeologii. Obecnie adiunkt w Dziale Fotografii Krakowskiej Muzeum Krakowa. Współkuratorka wystawy *Jak pies z kotem* (prezentowanej w Muzeum Krakowa w 2016 roku). Zainteresowania: problematyka historii zwierząt, sytuacji psów i kotów w XIX-wiecznym Krakowie, rola i znaczenie zwierząt w historii Krakowa i historii fotografii, narodziny ruchu opieki nad zwierzętami w Krakowie, organizacje działające na rzecz ochrony praw zwierząt w okresie międzywojennym.

Joanna Gellner – MA in history and archaeology; currently assistant professor in the Kraków Photography Department of the Museum of Kraków. Co-curator of the exhibition *Jak pies z kotem* (presented at the Museum of Kraków in 2016). Her interests include animal history, the situation of dogs and cats in 19th-century Kraków, the role and importance of animals in the history of Kraków and the history of photography, the birth of the animal welfare movement in Kraków, animal rights organizations in the interwar period.