

TOMASZ SIELICKI
Uniwersytet Wrocławski
ORCID: [0000-0002-8751-5482](https://orcid.org/0000-0002-8751-5482)

NOWATORSTWO CZY *FALSE START*? PIERWSZE OMNIBUSY KONNE WE WROCŁAWIU¹

INVENTIVENESS OR FALSE START? FIRST HORSE-DRAWN OMNIBUSES IN WROCLAW

ABSTRACT: The following article introduces the beginnings of public transport in Wrocław, dating back to 1840, when, thanks to Conrad Kißling and Julius Lange, first regular horse-drawn omnibus lines were launched – first to towns on the outskirts of Wrocław, and then in inner city center.

KEYWORDS: Wrocław, public transport, horse-drawn omnibuses, droshkies, Conrad Kißling, Julius Lange

Zanim we Wrocławiu pojawiły się tramwaje konne, z powodzeniem funkcjonowały omnibusy², które śmiało można uznać za przodka autobusów. Były to pojazdy kursujące – w odróżnieniu od fiaków czy dorożek – regularnie po ustalonych liniach w określonych godzinach i służące do przewozu większej liczby

¹ Niniejszy artykuł jest rozwinięciem badań Autora opublikowanych w monografii na temat tramwajów konnych w stolicy Śląska (por. Tomasz S i e l i c k i, *Wrocławskie tramwaje konne*, Łódź 2017, s. 17–20) prowadzonych w ramach rozprawy doktorskiej pod kierunkiem prof. dr. hab. Grzegorza Straucholda *Rozwój komunikacji zbiorowej we Wrocławiu w latach 1893–1945*.

² Słowo *omnibus* pochodzi z języka łacińskiego. Jest celownikową formą liczby mnogiej zamknięcia *omnes*, tj. *wszyscy* i oznacza *dla wszystkich*, co podkreśla właśnie masowy charakter tego środka transportu. Określenie przyjęło się w wielu językach. Również od tego słowa pochodzi nazwa *bus* lub *autobus*. W tym drugim przypadku przedrostek *auto-* pochodzi z kolei od słowa *automobil*. W języku niemieckim słowo *der Omnibus* funkcjonuje nadal i obecnie oznacza autobus (omnibus konny często występuje pod doprecyzowanym pojęciem *der Pferdeomnibus*). W pierwszej połowie XX w. autobus określano mianem *der Kraftomnibus* – omnibus silnikowy.

osób. W połowie lat 70. XIX w. w stolicy Śląska funkcjonowało dziesięć linii omnibusowych. Cztery z nich były liniami miejskimi, przebiegającymi w centrum, które służyły głównie do obsługi komunikacyjnej wewnątrz miasta. Sześć pozostałych to linie podmiejskie, wybiegające do podwrocławskich miejscowości, takich jak Popowice, Osobowice, Borek. Jednak początki omnibusów konnych we Wrocławiu sięgają roku 1840 – stosunkowo wcześnie na tle innych miast niemieckich. Jeśli chodzi zaś o organizację omnibusowego transportu wewnątrzmijskiego, stolicę Śląska należy postawić wśród pionierów, mimo że te pierwsze eksperymenty, jak się prędko okazało, nie wytrzymały próby czasu.

Wynalazek wyprzedzający swoją epokę

Zanim przejdziemy do kwestii inauguracji działalności wrocławskich omnibusów, warto przyjrzeć się genezie tego środka transportu. Za pierwszy system miejskiego transportu zbiorowego uznaje się omnibusy w Paryżu, które uruchomiono w 1662 r. Co ciekawe, ich pomysłodawcą był Blaise Pascal. Wybitny filozof nie dysponował jednak wystarczającymi funduszami, dlatego zainteresował tą ideą swojego przyjaciela. Książę Artus Gouffier de Roannez zebrał udziałowców z grona arystokracji i założył przedsiębiorstwo transportowe Société Carrosses à Cinq Sols – Towarzystwo Karet za Pięć Groszy (dosłownie za pięć sol, fr. sing. *sol*, plur. *sols*, później *sou*, *sous* – 1/20 część liwra). Jak sama nazwa wskazywała, bilet kosztować miał jedynie pięć *sou*, niezależnie od tego, ile osób jechało pojazdem. Ideą Pascala było bowiem stworzenie taniego, dostępnego dla szerokich kręgów społeczeństwa środka transportu. W przeciwieństwie do funkcjonujących w Paryżu od 1645 r. fiaków – pojazdów wynajmowanych na godziny – karety za pięć groszy miały służyć także mniej mającym mieszkańcom. Różnica między fiakrem (lub dorożką) a omnibusem była mniej więcej taka, jak dziś między takśówką a autobusem. Omnibusy jako pojazdy, które miały jeździć z ustaloną częstotliwością oraz po wyznaczonej trasie, stały się pierwszym przykładem komunikacji masowej – większa liczba pasażerów oznaczała w praktyce niższe koszty pojedynczego przejazdu. Na tym polegała rewolucyjność omnibusu. Pomysł Pascala przypadł na czasy panowania Ludwika XIV, który udzielił przedsiębiorstwu zgody na działalność. Inauguracja pierwszej linii omnibusowej miała miejsce 18 III 1662 r. Połączyła ona Pałac Luksemburski z Bramą Saint-Antoine. Pojazdy kursowały co siedem minut. W kolejnych miesiącach pojawiły się następne relacje,

tak że w lipcu tego roku w Paryżu funkcjonowało już pięć linii omnibusowych o łącznej długości około 23 km. Jedną z nich była linia okólna, podzieloną na sześć stref taryfowych. Karety za pięć groszy kursowały od 7.00 do 20.00. Pojazdy malowano na różne kolory, oznaczające obsługiwane relacje. Również uniformy woźnicy i konduktora – o granatowej barwie – miały wyróżniające kolorowe elementy tożsame z linią, na której omnibus jeździł. Na burtach każdego pojazdu, liczącego osiem miejsc siedzących i ciągniętego przez dwójkę koni, widniały herby miasta Paryża oraz króla Ludwika XIV. Do obsługi omnibusów firma posiadała 50 koni. Karoce za pięć groszy zyskały wśród paryżan sporą popularność. Wszystko zmieniło się, gdy w działalność przedsiębiorstwa zaczął ingerować parlament paryski, zakazując podróży omnibusami żołnierzom, lokajom i wszystkim osobom noszącym jakiegokolwiek liberie, aby w ten sposób zachować miejsca dla bardziej majątnych mieszkańców. To doprowadziło nawet do protestów wykluczonych warstw społeczeństwa. Po podwyżce ceny biletów na sześć sou zanotowano znaczny odpływ pasażerów. Przedsiębiorstwo działało 15 lat. Pod koniec lat 70. XVIII w. zostało rozwiązane³. Idea Pascala okazała się wyprzedzać swoją epokę, ale co ciekawe powodem niepowodzenia omnibusów nie były kwestie techniczne, ale społeczne i polityczne. Warto zwrócić na ten wątek uwagę, gdyż pojawi się on również wiele lat później w przypadku Wrocławia. Do idei omnibusów powrócono w pierwszej połowie XIX w. W Paryżu pojawiły się one ponownie w 1828 r. Nieco wcześniej regularne linie omnibusowe zaczęły kursować w Nantes (1826) i Manchesterze (1924). Paryż wyprzedziła także stolica Prus.

Pierwsza linia omnibusowa w Prusach została uruchomiona w 1825 r. w Berlinie. Połączyła ona Bramę Brandenburską z Charlottenburgiem. Warto zatrzymać się na tym przedsięwzięciu dłużej ze względu na jego twórcę, pochodzącego ze śląskiej stolicy. Z pewnością postacią ta – niemal całkowicie dziś zapomniana – zasługuje na oddzielne omówienie. Simon Kremser – syn żydowskiego kupca z Białej (Prudnickiej), urodzony we Wrocławiu w 1775 r. – pełnił podczas wojen wywoleńczych funkcję królewskiego komisarza wojennego pod zwierzchnictwem pruskiego feldmarszałka Gebharda Leberechta von Blüchera. Odznaczony Krzyżem Żelaznym zyskał przychyłość pruskiego dworu. Chociaż wrocławianin nie

³ *Carrosses à cinq sol, the first public transport system of the World*, <https://partylike1660.com/carrosses-a-cinq-sol-the-first-public-transport-system-of-the-world/> (dostęp: 14 IV 2020), por. Louis Jean Nicolas Monmerqué, *Les Carrosses à cinq sols où les Omnibus du dix-septième siècle*, Paris 1828.

posiadał jeszcze obywatelstwa miasta Berlina, otrzymał od gabinetu króla Fryderyka Wilhelma III pozwolenie na oddanie „do użytku publicznego wozów, które biegą na stalowych osiach i spoczywają na resorach”. Ruch na pierwszej linii otwarto 20 V 1825 r. Wozy Kremsera (*Kremserwagen*) lub po prostu *kremsery* – bo nazwisko Ślązaka prędko zakorzeniło się w języku niemieckim w znaczeniu omnibusu – tym różniły się od wcześniejszych powozów rogatkowych (*Thorwagen*, powozów stacjonujących przy rogatkach miejskich), że miały ustaloną trasę, rozkład jazdy i taryfę. Woźnicom przydzielano numery służbowe, a same *kremsery* były numerowane, co ułatwiało ich nadzorowanie. Wprowadzono nadto system zabezpieczania rzeczy pozostawionych w wozach przez pasażerów. Omnibusy Kremsera zapewniały przyzwoity komfort podróży, m.in. dzięki odpowiedniemu resorowaniu zestawów kołowych czy też zadaszeniu pojazdu. Pojazd mógł zabrać do 24 pasażerów. Uruchomienie regularnej linii omnibusowej do Charlottenburga przyniosło przełom w transporcie publicznym, regularnie kursujący tam od 1817 r. statek był bowiem dla znacznej części berlińczyków zbyt drogi. Wkrótce uruchomiono kolejne połączenia: od Hallesches Tor w kierunku przedmieść⁴. Omnibusy służyły pierwotnie przede wszystkim do przejazdu na dość duże odległości – do leżących na obrzeżach albo przedmieściach miejsc o charakterze rekreacyjnym, jak lasy, parki, lokale rozrywkowe *etc.* Spośród miast niemieckich, w których stosunkowo wcześniej zorganizowano komunikację omnibusową, należałoby jeszcze wymienić Drezno (1838)⁵ oraz Hamburg (1839)⁶. We wszystkich tych przypadkach linie omnibusowe były prywatnymi inicjatywami. W podobnym czasie ten środek transportu zawitał do śląskiej stolicy.

Początki transportu zbiorowego we Wrocławiu

Pierwszą zorganizowaną formą transportu w stolicy Śląska były dorożki⁷, których działalność zainaugurowano jeszcze w XVIII w., gdy miasto było szczelnie zamknięte pierścieniem fortyfikacji. W roku 1754 Johann Gottfried Bernholdt

⁴ Maritta Adam-Tkalec, *Pferdebusse: Wie der Berliner Nahverkehr erfunden wurde*, „Berliner Zeitung”: <https://www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/pferdebusse-wie-der-berliner-nahverkehr-erfunden-wurde-li.20148> (dostęp: 14 IV 2020).

⁵ Michael Rothe, *Von Kutschern und Kondukteuren*, Dresden 2012, s. 11.

⁶ Rolf Heyden, *Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in Hamburg von den Anfängen bis 1894*, Hamburg 1962, s. 14–16.

⁷ Wyraz *dorożka* pochodzi z języka rosyjskiego – *дoroжка* – i pierwotnie oznaczał lekki resorowany powóz (lub sanie) używany przez arystokrację na dworach m.in. w Sankt Petersburgu czy

otrzymał przywilej królewski na obsługę dorożek we Wrocławiu. Trzy, wzorowane na berlińskich, powozy miały codziennie stać na miejscu wyznaczonym przez policję i być powszechnie dostępne dla mieszkańców. Nie można wykluczyć, że wspomniany przywilej porządkował kwestię funkcjonujących już wcześniej w mieście dorożek i dostosowywał przepisy do tych obowiązujących w Berlinie. Dorożki umożliwiły przemieszczanie się tym wrocławianom, którzy nie posiadali swoich powozów – to zarezerwowane było oczywiście wyłącznie dla warstw najbogatszych. Z dorożki mogło skorzystać od jednej do czterech osób. Cena za przejazd na terenie Wrocławia – włączając w to Ostrów Tumski i Wyspę Piaskową – wynosiła cztery srebrne grosze (dalej: grosze). W przypadku oczekiwania na pasażera pobierano za każdą godzinę kolejne cztery grosze. Dodatkowo podróżni zobowiązani byli uiszczać opłaty za użytkowanie mostów, szos i dróg. Bernholdt prawdopodobnie nie miał kontynuatorów, bo w pierwszej połowie XIX w. dorożki w stolicy Śląska już nie funkcjonowały. Część społeczeństwa narzekała nawet na ich brak, o czym będzie mowa w dalszej części tekstu.

Na podobnej zasadzie jak dorożki funkcjonowały fiakry⁸ – ten środek transportu działał we Wrocławiu od roku 1814. Chodziło o lekki, w połowie zadaszony, chroniący przed wiatrem dwukonny pojazd. Ruch fiaków był ściśle regulowany odpowiednim dokumentem. Wymagał on, aby pojazdy były z tyłu ponumerowane. To samo dotyczyło woźniców (zwanych także fiakrami). Numery mieli nosić na czapkach. Dokument określał ponadto taryfę. Za przejazd na terenie miasta należało zapłacić – przed wejściem do fiakra – 2 grosze. Oczekiwanie na pasażera wymagało dodatkowo 10 groszy za każdą godzinę. Jazda na przedmieścia była droższa – wynosiła 4 grosze. Kurs do Szczytnik oraz Rakowca kosztował sześć groszy, a do Osobowic – aż 8 groszy. Poza tym podróżny nie był zobowiązany dawać woźnicom napiwku. Fiakry miały postój na Placu Solnym, ale wrocławianie mogli z nich skorzystać także i w innych lokalizacjach, m.in. przy nieistniejącym teatrze „Kalte Asche” w rejonie skrzyżowania dzisiejszych ulic Oławskiej i Piotra Skargi oraz przy *établissement* Liebicha znajdującym się przy obecnej

Warszawie. W XIX w. słowo zakorzeniło się również z niemieźnie jako *die Droschke* dla oznaczenia pojazdu oddanego do użyteczności publicznej.

⁸ Nazwa *fiakier* (niem. *der Fiaker*, fr. *Fiacre*) pochodzi od paryskiej Rue de Saint Fiacre (ul. św. Fiakriusza, pustelnika z Brie), przy której handlarz końmi Nicolas Souvage od roku 1662 prowadził wynajem powozów. Pojazdy oraz ich woźnice zaczęto nazywać fiakrami. Określenie *der Fiaker* charakterystyczne jest dla Austrii czy Bawarii. Północne Niemcy używają słowa *die Droschke*. Podobna różnica językowa występuje między gwarami krakowską (fiakier) a warszawską (dorożka).

ul. J. Piłsudskiego. Zarówno dorożki, jak i fiakry nie były środkiem transportu zbiorowego, a jedynie ekwiwalentem indywidualnego. Były wykorzystywane na wyraźne życzenie osoby chcącej przebyć konkretny dystans w czasie, jaki jej odpowiadał. Większe grupy osób pragnących wspólnie udać się do jakiegoś miejsca także mogły skorzystać z wynajmu pojazdu. Do tego służyły tzw. powozy towarzyskie (*Gesellschaftswagen*). Działy na podobnej zasadzie jak dorożki i fiakry.

Pierwszym przykładem transportu noszącego znamiona zorganizowanych regularnych linii były tzw. żurnaliery (fr. *journalière*, codzienne), których działalność we Wrocławiu zainaugurowano 8 VII 1816 r.⁹ Były to czterokonne powozy przeznaczone do przewozu maksymalnie 15 osób na wygodnych, tapicerowanych siedzeniach. Podczas złej pogody można było je zadaszyć. Stacjonowały w określonych punktach miasta i udawały się w kurs w konkretnych kierunkach w określonym dniu tygodnia oraz wyznaczonej godzinie. Powozy codzienne kursowały początkowo do podwrocławskich miejscowości: Maślic, Osobowic, Popowic, Złotnik, a także Skarszyna, Szczodrego oraz Trzebnicy. Dziennie odbywał się jeden kurs (wczesnym rankiem) albo – dwa (dodatkowo popołudniem). Pojazd podstawiano w ustalone miejsce kwadrans przed odjazdem. Odjeżdżał zaś na dźwięk dzwonu zegarowego, niezależnie od tego, ile miejsc było zajętych. Funkcjonowanie tego typu pojazdów świadczyło już o stałych kierunkach podróżowania wrocławian na spore odległości poza centrum miasta. To właśnie organizacja połączeń podmiejskich, głównie w celach rekreacyjnych zapoczątkowała publiczny transport zbiorowy.

Na pierwszą połowę XIX stulecia przypadła zmiana stylu życia wrocławian, w którym ważne miejsce zajęła potrzeba coraz częstszego przemieszczania się na coraz większe dystanse. Było to owocem panujących wówczas romantycznych idei bliskości człowieka z naturą, bezpośredniego obcowania z przyrodą. Iwona Bińkowska w monografii pt. *Natura i miasto. Publiczna zieleń miejska we Wrocławiu od schyłku XVIII do początku XX wieku* zauważa, że właśnie na początku XIX w. mieszczanie coraz częściej oddawali się nowym formom spędzania wolnego czasu: zabawom zbiorowym, turniejom, spotkaniom na łąkach i pastwiskach lub w prywatnych ogrodach, którym towarzyszyły kawiarnie lub inne założenia rozrywkowe, a także wędrownikom i spacerom po podwrocławskich lasach – szczególnie Lesie Osobowickim, lesie w okolicach Popowic (obecnie park Popowicki) oraz parku Szczytnickim. Kluczową rolę w popularyzowaniu podmiejskich wycieczek

⁹ Por. Bohdan Dyakowski, *Koń. Towarzysz człowieka*, Warszawa 1911, s. 147; *Bekanntmachung betr. Einrichtung der Journalieren*, Breslau 1816.

na łono natury odegrało pismo kulturalno-literackie „Breslauer Erzähler”, wychodzące w latach 1800–1809¹⁰.

Był to także okres silnych przemian urbanistycznych nadodrzańskiego miasta. Zajęta w 1807 r. przez wojska napoleońskie twierdza wrocławska została zlikwidowana, a imponujące fortyfikacje, stanowiące do tej pory barierę w rozwoju stolicy Śląska, uległy w kolejnych latach rozbiórce. Tym samym wrocławianie przestali być „więźniami” własnego miasta i z niemałą satysfakcją udawali się w kierunku dawnych przedmieść. Na terenach pofortyfikacyjnych zaczęły powstawać ogrody, pałace bogatszych mieszczan, a także tereny zielone – ogród botaniczny Uniwersytetu Wrocławskiego czy Promenada Staromiejska wkomponowana w pozostałości fosi miejskiej. Wprowadzenie ordynacji miejskiej w 1808 r. doprowadziło do włączenia w obręb Wrocławia – do tej pory zajmującego obszar 133 ha (a więc teren Starego Miasta w obrębie fosi oraz wyspy odrzańskie) – przedmieść: Oławskiego, Świdnickiego, Mikołajskiego, Odrzańskiego oraz Piaskowego, co zwiększyło powierzchnię miasta kilkunastokrotnie – do 2046 ha. Na dawnych przedmieściach zapanował intensywny ruch budowlany – miasto rozszerzało się, a odległości między poszczególnymi punktami były coraz większe. Wzrastało także tempo życia – wrocławianie mieli do załatwienia coraz więcej spraw w różnych rejonach miasta. Mieszkańców również przybywało. W 1822 r. stolicę Śląska zamieszkiwało 78 622 osób, w 1831 r. było ich już 82 894, a w 1840 r. ponad 97 tysięcy¹¹. Nie może zatem dziwić fakt, że w tak dynamicznie rozwijającym się mieście, jednym z największych w krajach niemieckich, rychło podjęto próby organizacji publicznego transportu zbiorowego w postaci omnibusów.

Transport we Wrocławiu w 1838 r.

Na podstawie opisu Wrocławia autorstwa Gustava Rolanda można odtworzyć, jak wyglądało poruszanie się po mieście w przededniu uruchomienia omnibusów. Regularnej komunikacji publicznej nie było. Mieszkańcy mogli wynająć powóz wraz z woźnicą na dzień lub pół dnia albo skorzystać ze wspomnianych już fiaków. W 1838 r. we Wrocławiu wynajmem powozów i koni trudniło się około 120 osób.

¹⁰ Iwona Bińkowska, *Natura i miasto. Publiczna zieleń miejska we Wrocławiu od schyłku XVIII do początku XX wieku*, Wrocław 2011, s. 81–82.

¹¹ Teresa Kulak, *Historia Wrocławia*, t. II: *Od twierdzy fryderycjańskiej do twierdzy hitlerowskiej*, Wrocław 2001, s. 169.

Cena za całodobowe wynajęcie powozu zaprzęgniętego w dwójkę koni wynosiła około 3 talarów Rzeszy (w niedziele nieco więcej), ale do tej kwoty należało doliczyć jeszcze wynagrodzenie woźnicy, słomę dla koni oraz napiwek w wysokości 5 groszy. Za jedno popołudnie koszt wahał się pomiędzy 20 groszami a 1 talarem i 10 groszami. Można było również wynająć zaprzęg jednokonny, wprawdzie nieresorowany, ale mogący przewieźć do pięciu osób. Cena (nie wliczając napiwku) za cały dzień wynosiła 1–2 talary Rzeszy, za pół dnia – 20–25 groszy. Istniała również możliwość wynajęcia samego konia do jazdy wierzchem.

Na placach – według współczesnych nazw: Solnym, Jana Pawła II, T. Kościuszki, bpa Nankiera czy Dominikańskim – oczekiwały na pasażerów wspomniane już fiakry. Cena za przejazd po mieście i w jego otoczeniu wynosiła 5 groszy za osobę przy podróży jednej lub dwóch, trzy osoby płaciły łącznie 12 groszy i 6 fenigów, a cztery osoby – 15 groszy. Za dłuższą podróż – do odleglejszych rejonów przedmieść: za nowy cmentarz na Przedmieściu Mikołajskim, za klasztor bonifratrów na Przedmieściu Oławskim, za zajazd „Zum russischer Kaiser” na Przedmieściu Odrzańskim, a także do Zatumia lub do Nowych Szczytnik jedna osoba płaciła 7 groszy i 6 fenigów. Za zamówienie fiakra pod dom lub jego oczekiwanie trzeba było uiścić dodatkową opłatę. Można było również wynająć fiakry na godziny za cenę 15 groszy w przypadku podróży jednej bądź dwóch osób oraz 20 groszy, jeśli w powozie jechały trzy bądź cztery osoby. Pasażerowie płacili także wszystkie opłaty celne za przejazd przez mosty i drogi. Wspomniane wcześniej żurnaliery służyły w latach 30. XIX w. do podróży do oddalonych od Wrocławia miast śląskich: Nysy, Brzegu, Świdnicy, Oławy, Oleśnicy, Opola, Kłodzka, Legnicy, Jeleniej Góry, Kluczborka, Dzierżoniowa, Ząbkowic Śląskich czy Szczawna-Zdroju, czyli pełniły funkcję, którą od lat 40. XX w. zaczęła przejmować kolej. Nie jest znana dokładna data, kiedy zaczęły obsługiwać trasy dalekobieżne, ale nastąpiło to najdalej w 1831 r.¹²

Co najmniej od lat 30. XIX w. istniał w stolicy Śląska jeszcze jeden rodzaj pojazdu. Do przejazdów krótkodystansowych, w kierunku podmiejskich miejscowości wrocławianie wykorzystywali kaludery. Ten środek transportu można nawet uznać za pewnego rodzaju symbol swojej epoki, budzący we współczesnych oraz potomnych jednak niezbyt przychylnie skojarzenia. Przytoczę słowa Juliusa Krebsa, który w wydany w 1836 r. przewodniku po Wrocławiu malował taki oto obraz

¹² Michael Morgenbesser, *Breslau und seine Merkwürdigkeiten. Ein Taschenbuch für Fremde und Einheimische*, Breslau 1831, s. 48–50; Gustav Roland, *Vollständige Topographie von Breslau*, Breslau 1840, s. 413–414, 418–419.

wrocławskiego transportu zbiorowego: „kilku obdartych furmanów ze swymi mizernymi wozami i ledwo dychającymi szkapami otacza nas, oferując podróż powrotną. Wozami tymi, potocznie zwanymi »kaluderami«, można wyjątkowo tanio dojechać do Osobowic czy Różanki”¹³. Kaluder był prymitywnym wozem, często krytym plandeką naciągniętą na stalowe wręgi i nie zapewniał wysokiego komfortu jazdy. Cena grała w tym przypadku decydującą rolę. Częstą sceną ówczesnego Wrocławia było poszukiwanie ostatnich pasażerów, aby zapełnić pojazd – w przeciwnym razie kaluder nie ruszał się z miejsca, gdyż kurs nie byłby opłacalny dla woźnicy. Również prowadzący te pojazdy nie cieszyli się wśród wrocławian zbyt dużą estymą. Bywali opryskliwi, niesłowni, cena za przejazd także nie była uregulowana. Kaludery stacjonowały przeważnie przy rogatkach i udawały się właśnie w kierunku przedmieść przyciągających mieszczan przyrodą albo innymi atrakcjami. Działalność tego środka transportu pozostawiała wiele do życzenia. Niekiedy wliczano je w poczet fiaków, jednak z pełną świadomością, że był to pojazd gorszego sortu, skoro nakazywano woźnikom kaluderów stacjonowanie w najodleglejszych rejonach przedmieść oraz poza rogatkami. To również była cecha charakterystyczna tego typu pojazdów – można je było spotkać poza centrum miasta – w okolicach rogatek właśnie, stąd – podobnie jak w Berlinie – nazywano je wozami rogatkowymi. Instytucja kaluderów we Wrocławiu miała długą tradycję, a jeszcze w księdze adresowej na rok 1860/61 przy opisie wsi Osobowice pojawiła się następująca informacja: „Dojazd tam powozem zapewniony jest przez liczne jednokonne zaprzęgi, które stoją przed rogatką i za małą opłatą oraz przy życzliwej trosce o system kostny i nerwowy czynią tam co godzinę kurs”¹⁴.

W pierwszej połowie XIX w. transport publiczny we Wrocławiu oparty był w zasadzie wyłącznie na fiakrach oraz pojazdach, które można było wynająć do użytku indywidualnego lub do wspólnego przejazdu grupy osób. Ceny za przejazd nie należały jednak do najniższych. Tylko stałe kierunki obsługiwane były przez powozy o niskim komforcie jazdy – kaludery, kursujące nieregularnie, bez określonych jasnych zasad. Ich jedyną zaletą była niska cena, dzięki czemu znajdowały liczną klientelę.

¹³ Julius Krebs, *Wanderungen durch Breslau und dessen Umgebungen nebst weitem Ausflügen*, Breslau 1836, s. 321.

¹⁴ *Adreß- und Geschäftshandbuch der Haupt- und Residenz-Stadt Breslau für das Jahr 1860/61*, Breslau [1860], s. 609. W tekście oryginalnym: „Zu Wagen dahin zu gelangen, ist durch zahlreiche Einspanner gesorgt, die vor dem Thore halten und gegen billiges Entgelt, unter liebenswürdiger Berücksichtigung des Knochen- und Nervensystems, alle Stunden die Fahrt dahin machen“.

Omnibusowe linie podmiejskie

Zaskakuje to, że historia pierwszych omnibusów we Wrocławiu do tej pory nie została należycie zbadana i opisana. W powszechnej świadomości funkcjonuje jedynie kilka podstawowych informacji. Istotnie, początki tego środka komunikacji należy wiązać z postacią pochodzącego z Bawarii Conrada Kißlinga, który w 1835 r. osiadł we Wrocławiu i założył w piwnicy kamienicy rynkowej pierwszą w stolicy Śląska piwiarnię, gdzie serwowano warzone na miejscu piwo bawarskie (*echt Bairisch Bier*). Dzięki korzystnym wynikom firmy Kißling rozwijał swoją działalność. W 1839 r. nabył on gospodę oraz 150 mórg gruntu w Podgórzu koło Rościszawic w powiecie wołowskim, gdzie zorganizował restaurację oraz kawiarnię¹⁵. To właśnie znaczna odległość od Wrocławia skłoniła właściciela do organizowania wyjazdów rekreacyjnych (*Spazierfahrten*). W tym celu Kißling zakupił dwa omnibusy¹⁶. Było to bardzo nowoczesne jak na owe czasy przedsięwzięcie. Termin *omnibus* tak objaśniano czytelnikom na łamach „Schlesische Zeitung”: „W Londynie, Paryżu, Berlinie, Dreźnie itd. pod tą nazwą istnieją już od lat duże powozy dla towarzystwa. Niebawem pan Kißling (Rynek 1) także u nas wprowadzi dla wygody publiczności podobny omnibus. Za pomocą równie eleganckiego, co wygodnego pojazdu będzie można za małe pieniądze przejechać dużą odległość. Głównym celem pozyskania tych pojazdów jest uczynienie dostępniejszym dla tutejszych mieszkańców w okresie letnim swojej posiadłości – wzniesienia Podgóra, na którym znajdują się nowo urządzone kawiarnia i restauracja. Oprócz tego ma on zamiar udostępniać pojazdy te wielokrotnie w tygodniu odwiedzającym okolice Wrocławia. Oby to kosztowne przedsięwzięcie służące dobru powszechnemu zostało życzliwie przyjęte i znalazło zasłużony sobie odbiór”¹⁷.

Conrad Kißling 9 V 1840 r., na dzień przed inauguracją ruchu, poinformował wrocławian o swoim przedsięwzięciu na łamach tej samej gazety: „OMNIBUS. Mam zaszczyt niniejszym ogłosić, że pod tym określeniem uruchomione zostaną przeze

¹⁵ Na temat działalności Kißlinga i jego firmy ukazało się do tej pory kilka pozycji zarówno w j. niemieckim, jak i polskim: por. Waclaw Sobociński, *Conrad Kissling Kom. Ges. Bierstuben*, [w:] *Piwo we Wrocławiu*, red. Halina Okólska, Wrocław 2002, s. 83–88; Georg Conrad Kissling, *Familien- und Firmengeschichte der Firma Conrad Kissling, Bierstuben*, Breslau 1935; *idem*, *Kissling Chronik*, Breslau 1935.

¹⁶ W księdze adresowej miasta Wrocławia na rok 1841 Kißling figuruje wśród woźniców do wynajęcia (*Lohnkutscher*) jako właściciel omnibusów (*Besitzer der Omnibus*), por. *Adressbuch der Haupt- und Residenz-Stadt Breslau*, Breslau 1841 s. 208.

¹⁷ *Omnibus*, „Schlesische Zeitung”, nr 98 z 27 IV 1840.

mnie powozy, przeznaczone do przejazdu do Podgóry oraz do bliżej leżących miejscowości. Do czasu nadejścia cieplejszej pogody (zwłaszcza z rana) oraz do czasu ukończenia trwających w Podgórzu różnorodnych prac budowlanych, instalacji wyposażenia i modyfikacji kursy będą od ręki ograniczone do Borka, Szczytnik i Ogrodu Zimowego, Popowic, Osobowic itd. Odjazd stąd odbywać się będzie od godziny 13.00 co godzinę, równo z biciem zegara. Jest to o tyle wygodne, że można liczyć na równie korzystną podróż powrotną o określonej godzinie, np. jeśli później wystąpią deszcze. Jedna osoba płaci 2,5 grosza. Miejsca postoju omnibusów to: do Szczytnik i Ogrodu Zimowego – przy Moście Piaskowym przed Królewskim Wyższym Sądem Krajowym, do Borku – z prawej strony pl. T. Kościuszki, do Popowic – przy Moście Królewskim [w rejonie pl. Jana Pawła II] i do Osobowic – przy zajęzdzie »Zur Sonne« przed Bramą Odrzańską. W niedzielę, 10 b.m. oraz w następane dni (jeśli nie pojawi się żadne inne ogłoszenie) o godzinie 13.00, a później co godzinę jeden omnibus pojedzie do Popowic, a drugi do Szczytnik obok Ogrodu Zimowego, przy którym będzie można wysiąść. Konduktor jest poinstruowany podczas jazdy zatrzymać się na żądanie i otworzyć pojazd, także aby zabierać ludzi po drodze, jeśli znajdzie się miejsce. Polecam moje omnibusy życzliwej uwadze. C. Kißling¹⁸.

W niedzielę 10 V 1840 r. miały zatem miejsce dwa przejazdy omnibusowe: do Popowic oraz do Szczytnik (przez Ogród Zimowy). Gwoli uzupełnienia, Popowice, a szczególnie Szczytniki przyciągały wrocławian parkami, o czym już wcześniej była mowa, ale także lokalami gastronomicznymi. Na terenie Popowic leżało kilka kawiarni, ale najstynniejszym lokalem była gospoda „Zum Schwarzer Bär” (leżąca w okolicy obecnej ul. Niedźwiedziej)¹⁹. Podobnie w Szczytnikach czekały na wrocławian prócz parku liczne kawiarnie²⁰, a ponadto istniejący tam (dokładnie w miejscu obecnej Hali Stulecia) od roku 1833 tor wyścigów konnych. Ogród Zimowy z kolei był tłumnie odwiedzanym *établissementem* Josefa Krolla, leżącym przy ul. Szczytnickiej. Krollowi nie można było odmówić pomysłowości w organizowaniu rozrywek – od koncertów i spektakli po pokazy fajerwerków. Tam również odbywały się rokrocznie słynne jarmarki bożonarodzeniowe (*Christmarkt*). Nie może zatem dziwić, że wśród wrocławian Ogród Zimowy cieszył się bardzo dużą popularnością²¹.

¹⁸ Ogłoszenie C. Kißlinga: *Omnibus*, „Schlesische Zeitung”, nr 109 z 9 V 1840; „Breslauer Zeitung”, nr 109 z 9 V 1840.

¹⁹ Roland, *Vollständige Topographie*, s. 457–458.

²⁰ *Ibidem*, s. 441–442.

²¹ Por. Bożena Grzegorzczak, *Architektura i budownictwo teatralne we Wrocławiu od około 1770 roku do schyłku XIX wieku*, Wrocław 2000, s. 158–165.

Następnie, w środę 13 maja zorganizowano przejazd do Osobowic – do Szwedzkiego Szańca. Omnibus ruszył o godzinie 13.00 z zajazdu „Zur Sonne” przy Bramie Odrzańskiej, a cena za bilet wynosiła 5 groszy²². Zapowiadane kursy do Podgóry koło Rościszawic zainaugurowano dnia następnego, w czwartek 14 maja. Kißling zachęcał do przejazdu wzmianką o kwitnących drzewach. Omnibus ruszył o godzinie 5.00 rano spod piwiarni na rogu Rynku i ul. św. Mikołaja. Cena za przejazd tam i z powrotem wynosiła 20 groszy. Bilety można było nabyć w lokalu dzień wcześniej. Ustalono, że omnibusy kursują codziennie, z wyjątkiem sobót. W czwartki organizowano przejazd do Rościszawic, natomiast w pozostałe dni odbywały się kursy do Popowic oraz Szczytnik co godzinę, począwszy od godziny 14.00 (powrót także co godzinę od 14.30)²³. Najwyraźniej tak dalekie wycieczki nie cieszyły się zbyt dużym zainteresowaniem wrocławian, ponieważ już 19 maja Kißling zamieścił ogłoszenie o następującej treści: „Pozytywny odbiór, jaki znalazły moje omnibusy dla przejazdów w najbliższych okolicach Wrocławia, skłania mnie do tego, aby ich kursowanie ograniczyć jedynie do nich, a kursy do Podgóry całkowicie zawiesić”²⁴.

W kolejny czwartek zorganizowano przejazd do podwrocławskiej Leśnicy. Odjazd miał miejsce o godzinie 14.00 sprzed Mostu Królewskiego, a powrót o godzinie 19.00. Bilet kosztował 10 groszy w przypadku zakupu dzień wcześniej w piwiarni Kißlinga lub 15 groszy – przy odjeździe²⁵. Później regularnie zapraszano wrocławian na przejażdżki, które często uzależnione były od ładnej pogody. Niekiedy organizowano kursy poranne, jak np. w niedzielę 24 maja, kiedy można było udać się do Szczytnik w godzinach 6.00 i 7.00 (powrót o godzinie 9.00) oraz od 14.00 co godzinę do Szczytnik i Popowic (powrót, jak wcześniej, od 14.30 co godzinę)²⁶. W czwartek oba omnibusy realizowały kurs do Popowic od godziny 14.00 w odstępach co pół godziny²⁷. Zaprzęgnięte w czwórkę koni pojazdy Kißlinga zdobyły sporą popularność, stając się nawet pewnym symbolem nowych czasów: „Wrocław wciąż staje się coraz bardziej i bardziej wielkomiejski. To znaczy na zewnątrz, bo w środku wrocławianie nadal w większości są drobnomieszczańscy. Z radosnym zachwytem widzimy od niedawna parę omnibusów toczących się

²² Ogłoszenie C. Kißlinga: *Omnibus-Fahrt*, „Schlesische Zeitung”, nr 111 z 12 V 1840.

²³ Ogłoszenie C. Kißlinga: *Omnibus*, „Schlesische Zeitung”, nr 115 z 18 V 1840.

²⁴ Ogłoszenie C. Kißlinga: *Omnibus*, „Schlesische Zeitung”, nr 116 z 19 V 1840.

²⁵ Ogłoszenie C. Kißlinga: *Omnibus-Fahrt*, „Schlesische Zeitung”, nr 117 z 20 V 1840.

²⁶ Ogłoszenie C. Kißlinga: *Omnibus-Fahrt*, „Schlesische Zeitung”, nr 120 z 23 V 1840.

²⁷ Ogłoszenie C. Kißlinga: *Omnibus*, „Schlesische Zeitung”, nr 123 z 27 V 1840.

przez nasze ulice” – zauważył dziennikarz „Breslauer Blättern”²⁸. Z kolei piszący dla „Breslauer Beobachter” poświęcił tej nowince o wiele więcej miejsca, słusznie zresztą zauważając, że wprowadzają one całkiem nową jakość we wrocławskim transporcie. Pojazdy określono jako „urządzone w najbardziej wygodny sposób”. Podkreślano także, iż „punktualnie, bez względu na liczbę pasażerów odchodzą te omnibusy o określonych godzinach, a podczas złej pogody nie następuje podwyżka cen biletów”, co nierzadko miało miejsce przy korzystaniu z fiakrów czy kaluderów. Dziennikarz zasugerował, że omnibusy powinno się wyposażyć w dzwoneczek, dzięki któremu będzie słyszany on już z daleka²⁹. Co ciekawe z czasem Kißling poszedł za tą radą, o czym będzie jeszcze mowa.

Omnibusowe linie wewnętrzne

Trzeba podkreślić, że Conrad Kißling przejawiał bardzo nowoczesne podejście do kwestii transportu. Jego przedsięwzięcie było wciąż rzadkością, którą można było spotkać w największych miastach. Wrocław dołączył zatem do dość elitarnego grona. Wizjonerstwo przedsiębiorcy sięgało jeszcze dalej – o wiele dalej nawet niż pozwalały na to ówczesne realia śląskiej stolicy. Linie dowozowe do miejscowości oddalonych od dużych ośrodków, stanowiących dla nich bazę wycieczkową – lasy i różnego rodzaju założenia restauracyjno-rozrywkowe – były dość popularne. Omnibusy wprowadzały w ten sposób transport na o wiele wyższy poziom niż wcześniej dostępne fiakry czy kaludery. Niewątpliwym *novum* było jednak wykorzystanie omnibusu w komunikacji wewnątrz miasta. Dopiero w takim wypadku można mówić o regularnej publicznej komunikacji miejskiej. Pierwszeństwo należy się omnibusom berlińskim, które od 1840 r. realizowały kursy wewnętrzne. Warto podkreślić, że także Kißling w tym samym roku uruchomił we Wrocławiu taką miejską linię obsługiwaną przez jeden omnibus, chociaż zaznaczył, że otwiera ją na próbę. Jej inauguracja miała miejsce 17 XI 1840 r., o czym poinformował w ogłoszeniu na łamach „Schlesische Zeitung”: „Dla wygody publiczności na próbę od 17 listopada codziennie, z wyłączeniem niedziel, od godziny 8.00 rano do godziny 7.00 wieczorem nieprzerwanie kursować będzie jeden omnibus od Wielkiego Cmentarza przed Bramą Mikołajską [przy obecnej ul. Legnickiej, w okolicach ul. Inowrocławskiej], przez ul. św. Mikołaja,

²⁸ *Fortschritte. Omnibus. Conditoreien*, „Breslauer Blättern”, nr 23 z 6 VI 1840 Beilage.

²⁹ *Lokales*, „Breslauer Beobachter”, nr 60 z 19 V 1840.

Rynek, obecną ul. W. Stwosza, obok teatru »Kalte Asche« do pl. W. Wróblewskiego przed Bramą Oławską, a następnie ul. Oławską i ul. Ruską z powrotem. Dzwonek na omnibusie będzie oznajmiał jego zbliżanie się i będzie zapraszał do wejścia w każdym dowolnym miejscu tej trasy. Jedna osoba płaci jeden grosz³⁰.

W odstępie raptem paru dni podobne przedsięwzięcie zainaugurował drugi przewoźnik – Julius Lange. Tym bardziej zatem przypadek Wrocławia na tle miast ówczesnych krajów niemieckich zasługuje na wyróżnienie. Lektura kolejnych numerów „Schlesische Zeitung” pozwala poznać szczegóły obu przedsięwzięć, w tym wygląd samych pojazdów, które wywierały na ówczesnych spore wrażenie: „Od kilku dni przez ulice naszego miasta kursuje i to, jak się zdaje, z dobrym skutkiem omnibus pana C. Kißlinga i zabiera za umiarkowaną cenę jednego grosza wszystkich zmęczonych i obciążonych oraz tych, których brzydzą prawdziwie wrocławskie nieczystości obecnie szpecące ulice. Od niedzieli, 22 listopada, dojdą do tego jeszcze dwa całkiem nowe omnibusy przedsiębiorcy, pana J. Langego, o których tutaj z przyjemnością informujemy. Jeden z nich, »Merkur«, będzie jechał na linii z pl. T. Kościuszki na Zatumie, drugi, zwany »Minerva«, obierze kierunek linii kißlingowej, z Przedmieścia Mikołajskiego do pl. W. Wróblewskiego. Oba będą kursować ulicami nieprzerwanie od godziny 7.00 rano do godziny 10.00 wieczorem. Omnibusy odznaczają się elegancją i wytrzymałością. Zostały zbudowane na wzór modeli londyńskich przez tutejszego mieszczanina i budowniczego powozów pana C. Schildbacha i udowadniają, że dobrych produktów wcale nie trzeba daleko szukać. Jeżeli dodamy do tego jeszcze to, że wnętrza tych olbrzymich pojazdów zostały urządzone tak szykownie, jak komfortowo, że siedziska wyposażono w sprężyny oraz że ten ruchomy dom zdobi lustro i zegar z przeźroczystym cyferblatem, a całość jest tak wyśmienicie zaprojektowana, że praktycznie uniemożliwia wypadek, to wystarcza, aby zwrócić uwagę publiczności na przedsięwzięcie, które przez swoją wspaniałość oraz użyteczność w pełni na to zasługuje³¹.

Trzy miejskie linie – jedna Kißlinga oraz dwie Langego – łączyły podstawowe kierunki: wschód–zachód oraz północ–południe. Chociaż dziennikarz nie określił dokładnego przebiegu trasy omnibusu „Merkur”, to jednak należy założyć, że z pl. T. Kościuszki jechał on przez ul. Świdnicką, Rynek, ul. W. Stwosza i dalej

³⁰ Ogłoszenie C. Kißlinga: *Omnibus*, „Schlesische Zeitung”, nr 269 z 16 XI 1840.

³¹ *Gemeinnütziges*, „Breslauer Zeitung”, nr 274 z 21 XI 1840; *Gemeinnütziges*, „Schlesische Zeitung”, nr 274 z 21 XI 1840. W tym drugim artykule po frazie „całość jest tak wyśmienicie zaprojektowana, że praktycznie uniemożliwia wypadek” – „Auch die Bauart des Ganzen so trefflich eingerichtet ist, daß ein Unfall fast unmöglich (?)”, redakcja zamieściła – skądinąd słuszny – pytajnik.

zapewne przez Nowy Targ, Wyspę Piaskową i Ostrów Tumski. Rynek stał się zatem węzłem komunikacyjnym – rzecz to oczywista. Zresztą w późniejszym czasie układ komunikacyjny miasta kształtował się według tego jak najbardziej naturalnego założenia. Należy ponadto uzupełnić, że dokładnie *vis-à-vis* wspomnianego Wielkiego Cmentarza przed Bramą Mikołajską – na ul. Legnickiej 13 – znajdowało się sporych rozmiarów założenie restauracyjne pod nazwą „Deutscher Kaiser”, powstałe kilkanaście lat wcześniej, należące do najpopularniejszych miejsc rozrywkowych Wrocławia³². To ono stanowiło zapewne magnes na tyle licznie przyciągający wrocławian w rejon Przedmieścia Mikołajskiego, że obaj przedsiębiorcy uznali te potoki pasażerskie za wystarczające do uruchomienia regularnych linii. Podobnie jak linia Kißlinga, tak i linie Langego nie posiadały stałych przystanków, a wsiadać i wysiadać można było w dowolnym miejscu. W tym celu woźnica zwalniał przy narożach ulic. Był jednak jeden wyjątek. Omnibusy „Merkur” i „Minerva” – jak podał do wiadomości Lange w połowie grudnia 1840 r. – przy każdym przejeździe przy cukierni Orlanda, znajdującej się przy obecnej ul. W. Stwosza 5, zatrzymywały się w tym miejscu „na kilka sekund”³³, co można uznać za ustanowienie pierwszego stałego przystanku.

Uruchomione połączenia cieszyły się sporym powodzeniem, stąd szczególnie w południe oraz wieczorami pojemne, wygodne, a przy tym tanie omnibusy jeździły zatłoczone. Julius Lange zlecił zatem wykonanie czterech kolejnych pojazdów, które obsługiwać miały nowe linie zaplanowane przez dzisiejsze ulice Kuźniczą i Jedności Narodowej, Kępę Mieszczańską oraz przez ulice św. Mikołaja i W. Stwosza, aby „połączyć wszystkie najważniejsze miejsca Wrocławia ze sobą”³⁴. A jednak nie wszyscy podzielali entuzjazm dla tak chętnie używanych przez wrocławian omnibusów. Niemal natychmiast po uruchomieniu linii Kißlinga i Langego na łamach wrocławskiej prasy przetoczyła się dyskusja na temat transportu w mieście. Co ciekawe, duża część tekstów była nieprzychylna omnibusom. Może o tym świadczyć na przykład artykuł z „Breslauer Blättern” o skądinąd znamionym tytule *Wrocław staje się coraz większy!*: „We wtorek, 17 b.m. miał miejsce pierwszy kurs omnibusu przez ulice naszego miasta. Kolejny krok do przodu. Od tej chwili przez cały dzień pojazd dzwoni mi pod oknami. Przeważnie jest on całkiem zapełniony. Już pierwszego ranka, aby przydać miastu dobrej opinii w oczach

³² Por. Grzegorzycyk, *Architektura*, s. 155–158.

³³ Ogłoszenie J. Langego: *Omnibus*, „Schlesische Zeitung”, nr 297 z 18 XII 1840.

³⁴ *Lokales*, „Schlesische Zeitung”, nr 278 z 26 XI 1840.

przedsiębiorcy omnibusowego oraz przydać omnibusom dobrej opinii w oczach gapiących się na nie z ciekawością mieszkańców, poświęciłem się i odbyłem pierwszą przejażdżkę od Bramy Oławskiej przez ul. Oławską do Bramy Mikołajskiej i z powrotem przez ulice św. Mikołaja i W. Stwosza. O jakichś nadzwyczajnych przeżyciach nie mogę nic opowiedzieć. Bardzo przydatne byłoby, gdyby zawsze znało się w miarę dokładny czas, kiedy omnibus jedzie przez poszczególne ulice, aby móc kierować się nimi przy korzystaniu z pojazdów. Zaczekać kilka minut naturalnie nie stanowiłoby problemu. Dlaczego żaden zmyślny człowiek nie zorganizuje dorożki, cena za przejazd dwa grosze. Z pewnością byłaby rentowna”³⁵.

Zaproponowany pomysł zorganizowania dorożek podjął M. Bauschke, którego obszerny tekst trafił na szpalty „Breslauer Zeitung” dnia 24 listopada. Nie kwestionował on, co prawda, potrzeby istnienia połączeń omnibusowych, ale stał na stanowisku, że Wrocław o wiele bardziej potrzebuje nowoczesnych dorożek, takich jak w Berlinie. Inauguracja miejskich omnibusów miała miejsce jesienią, gdy ślota powodowała, że chodzenie po wrocławskich ulicach i placach, pokrytych błotnistą mazią stanowiło dla mieszkańców codzienny problem. Taka pogoda według autora tekstu była dla nowych przedsięwzięć transportowych w najwyższym stopniu korzystna. „Omnibusy są dobre, wychodzą naprzeciw uciążliwościom, łagodzą je, ale ich nie leczą. To potrafią tylko dorożki! – Omnibusy są bardzo dobre, bardzo przyjemne, bardzo przydatne, ale dorożki są jeszcze lepsze, dorożki są więcej niż przydatne, dorożki są konieczne!” – stwierdzał Bauschke, wymieniając, słusznie skądinąd, wady komunikacji omnibusowej. Przede wszystkim zwracał uwagę na zbyt małą liczbę obsługiwanych kierunków. Wskazywał też relacje, które według niego warto było utworzyć np. z ul. Świdnickiej przez Plac Solny, ul. Odrzańską do Bramy Odrzańskiej (okolice skrzyżowania dzisiejszych ulic B. Drobnera i S. Dubois) albo spod budynku Urzędu Poczтового (przy ul. W. Stwosza) przez nieistniejący obecnie most w miejscu obecnej ul. bł. Czesława do skrzyżowania ulic Oławskiej i P. Skargi. Dystans nie był co prawda wielki, ale połączenie miałyby całkiem inny walor: „zasługiwałyby na spore uznanie, czym bowiem jest jeden grosz w obliczu męczarni i niebezpieczeństwa na tych brudnych oraz wąskich przejściach, gdzie przy domach lub murze mostu imponujące wozy pocztowe zagrażają przechodniom zmiążdżeniem”. Piszący te słowa uważał, że omnibusowe linie podmiejskie sprawdziły się, natomiast wewnątrzmijskie nie zdawały

³⁵ *Breslau wird immer größer!*, „Breslauer Blättern”, nr 47 z 21 XI 1840 Beilage.

egzaminu. Stał na stanowisku, że przewaga dorożek nad omnibusami była bezsprzeczna. Dorożkę można było bowiem zamówić do dowolnego punktu, o wygodnej dla siebie godzinie, można było nią jechać dowolną trasą do wskazanego przez siebie miejsca. Łatwiej też przewieźć nią większy bagaż – np. paczkę z poczty. W przypadku omnibusów należało pilnować czasów odjazdu i nie wiadomo było, czy w pojeździe nie są już zajęte miejsca. Dorożka dawać miała poczucie niezależności, w przypadku omnibusów – przeciwnie – było się zależnym od wielu rzeczy. Kluczową sprawą było również towarzystwo podróży: „należy wierzyć, że większości wrocławian nie jest to obojętne, gdy widzi się tę powagę, tę ciszę, tę nieprzyjazność pasażerów do siebie nawzajem. Całkiem inaczej jest w Austrii oraz całych południowych Niemczech!”. Dopiskiem na końcu tekstu Bauschke podsumował inaugurację linii omnibusowych w następujący sposób: „To, że w niedzielę 22 listopada oba całkiem eleganckie i wygodne, wyglądające prawdziwie z angielska nowe omnibusy – »Minerva« i »Merkur« – jak też starsze Kiblinga zazwyczaj były na tyle zapełnione, że ci, którzy przybyli później, nie znaleźli już żadnego miejsca, jeszcze nie dowodzi, iż jest to dla nas prawdziwa potrzeba. Tą są jedynie dorożki!”³⁶.

Po kilku dniach „entuzjasta dorożek” (*ein Enthusiast für Droschken*), jak został nazwany Bauschke, otrzymał replikę w tej samej gazecie. Człowiek podpisujący się jako „Kein Droschken-Mann” zwrócił uwagę, że dorożki w zaproponowanej formie nie byłyby rentowne przy cenie dwu groszy za przejazd. Uważał on, że osoby majątne i tak nie korzystały z omnibusów, ale też nie korzystałyby z dorożek, ponieważ do podróży służyły im własne ekwipaże. A wśród przedstawicieli klasy średniej prędzej znalazłoby się 50 osób, które zapłaciłaby jeden grosz, aniżeli jedna, która wydałaby dwa grosze za bilet. Zaproponował on – bardziej lub mniej poważnie – że lepszym pomysłem niż powołanie dorożek byłoby przywrócenie starej tradycji lektyk, co zresztą w tamtych czasach praktykowane było jeszcze w Dreźnie³⁷. Ten sarkastyczny ton nie pozostał bez – co oczywiste – długiej oraz emocjonalnej odpowiedzi Bauschkego, którą można było przeczytać na początku grudnia. Pomijając oburzenie porównaniem dorożek i lektyk, Bauschke zawarł w tekście tezę, że omnibusy przeżywały obłędzenie wynikające jedynie z chęci zaspokojenia ciekawości wrocławian nowinką transportową i że z czasem ich popularność zmaleje. Stał na stanowisku, że Wrocław jest zbyt mały, aby utrzymać frekwencję na stałym wysokim poziomie na określonych kierunkach.

³⁶ *Omnibus und Droschken*, „Breslauer Zeitung”, nr 276 z 24 XI 1840.

³⁷ *Omnibus und Portechaisen*, „Breslauer Zeitung”, nr 280 z 28 XI 1840.

Uważał także, że omnibusy są zbyt wielkimi pojazdami – kolosalnymi i ociężałymi, z którymi należy walczyć w imię humanitarnego traktowania koni³⁸.

O tym, że instytucja omnibusów nie miała łatwego startu we Wrocławiu, niech świadczy jeszcze jeden artykuł z gazety „Breslauer Blättern”, zamieszczony na początku grudnia: „Wydaje się, że, jak na razie, nasze omnibusy robią niezły interes. Łączy się z nimi także wiele niedogodności, deszcz, bród, radość z nowinki oraz – »menelskie« groszówki. Tylko biednych koni mi żal, z pewnością należą one do kasty pariasów, których przodkowie w rajku spożywali zakazany owies. Dwójka to zbyt mało dla takiego olbrzymiego, »wyglądającego z angielska« pudła, zwłaszcza gdy jest on tak zapchany ludźmi, jak na przykład miało to miejsce ubiegłej niedzieli. Pojechałem kursem, gdy w pojeździe, w którym 12 osób wygodnie, 14 niewygodnie, a 16 prawie w ogóle nie może siedzieć, było nie mniej niż 19 osób. Cztery z nich naturalnie musiały stać, prawdziwa przyjemność, także dla pozostałych siedzących, którzy co chwilę muszą uważać, żeby któryś lub któraś nie upadła im na kark. Jeden z moich przyjaciół jechał nawet, gdy w omnibusie były 22, słownie dwadzieścia dwie osoby. Przy takim niezdyscyplinowaniu publiczności, żądającej możliwości wejścia do pojazdu, w którym nie ma wolnych miejsc, nie dziwota, że w niedzielę pękła oś jednego z nowych omnibusów. Na szczęście nie zdarzyło się przy tym żadne nieszczęście. Koniecznie konduktorzy powinni być poinstruowani, by nie przyjmować więcej osób niż jest w wozie miejsc siedzących. Ostatnio nieomal nie wypadła pewna dama, która jako 19. osoba była tak przyciśnięta do drzwi, że jak je otworzył konduktor, dziewczę tylko dzięki jego wysiłkowi zostało przytrzymane. Była na wpół żywa z przerażenia i musiała potem znieść porządne wyśmianie przez współpasażerów”³⁹.

Tymczasem omnibusy cieszyły się niesłabnącą popularnością. W grudniu omnibus „Merkur” zamiast do katedry kursował aż do Ogrodu Zimowego, w którym organizowano jarmark bożonarodzeniowy. Aby zachować punktualność kursowania na czas trwania jarmarku, od godziny 14.00 jeździły według zmienionego rozkładu jazdy, tj. od Rynku (skrzyżowanie ulic Oławskiej i Świdnickiej). Przedpołudniami obowiązywał normalny rozkład jazdy, a więc z okolic dawnej Bramy Świdnickiej⁴⁰ powóz ruszał o pełnych godzinach i po półgodzinie docierał do katedry. Z kolei

³⁸ *In Sachen Droschken contra Omnibus*, „Breslauer Zeitung”, nr 288 z 8 XII 1840.

³⁹ *Einheimisches*, „Breslauer Blättern”, nr 49 z 5 XII 1840 Beilage.

⁴⁰ Dosłownie „vom Prätoriusshen Hause vor'm Schweidnitzer Thore“: por. ogłoszenie J. Langeo: *Omnibus*, „Schlesische Zeitung”, nr 297 z 18 XII 1840.

„Minerva” wyruszała o pełnych godzinach z dzisiejszego pl. W. Wróblewskiego i dojeżdżała do etablisementu „Deutscher Kaiser” przy ul. Legnickiej po półgodzinie. Z zachowanych relacji prasowych wynika, że omnibusy – a przynajmniej kursujący do Ogrodu Zimowego „Mercur” – cieszyły się sporą popularnością. „O tym, że panowie Kießling [zapis oryginalny – T.S.] i Lange poprzez wprowadzenie omnibusów zaspokoiли prawdziwą potrzebę, świadczy udział publiczności, który w sposób najbardziej zdecydowany wyraża się przez najbardziej ożywiony ruch szczególnie w niedziele”⁴¹ – przedstawił dziennikarz „Breslauer Zeitung” w połowie grudnia 1840 r. Warto podkreślić, że w artykule mowa jest o niedzieli – oznacza to, że w okresie jarmarku bożonarodzeniowego omnibusy Kießlinga kursowały również w ten dzień tygodnia, który wcześniej był wolny od komunikacji wewnętrznej.

Przed samymi świętami Bożego Narodzenia doszło do incydentu – jeden z omnibusów Langego padł ofiarą napaści, o czym poinformowała „Breslauer Zeitung”: „Wczoraj wieczorem złośliwość lub zawiść doprowadziła do czynu, który łatwo mógł spowodować nieszczęście. Omnibus »Mercur« podczas jazdy do Ogrodu Zimowego dotarł do Rynku, gdy raptem dwa kamienie wielkości pięści jeden za drugim zostały weń rzucone. Jeden z nich pozostał w powozie, a drugi przeleciał tuż przy samych głowach pewnego pana i pewnej damy przez szybę przeciwnej burty. Sprawcę przyłapano na gorącym uczynku. Został on tymczasowo aresztowany przez policję, a z jego stanu można wywnioskować, że prawdopodobnie zawiść popchnęła go do występku, który łatwo mógł kosztować życie paru ludzi”⁴². Nie wiadomo, na ile opisane wydarzenie było jedynie przykrym przypadkiem, a na ile zaplanowanym występkiem, wymierzonym w omnibus. Sądząc jednak po dość szeroko zakrojonej nagonce na działalność Kießlinga i Langego, nie można wykluczyć tej drugiej możliwości.

Dorożki

Transportowa polemika w prasie przyniosła wymierny skutek. W święta Bożego Narodzenia 1840 r. omnibusy zyskały konkurencję. We Wrocławiu pojawiły się cztery dorożki, które zafascynowały część społeczeństwa⁴³. Trzy z nich

⁴¹ *Omnibus-Scene*, „Breslauer Zeitung”, nr 292 z 12 XII 1840.

⁴² „Breslauer Zeitung”, nr 301 z 23 XII 1840.

⁴³ [*Lokales*], „Breslauer Beobachter”, nr 1 z 2 I 1841; *Droschken*, „Breslauer Blättern”, nr 6 z 19 I 1841.

stacjonowały w Rynku, czwarta – na ul. Świdnickiej⁴⁴. Taki był skromny początek działalności dorożkarskiej Quirinusa Waltera (ul. Biskupia 7), którą wzorował na podobnych przedsięwzięciach w Berlinie. Wygodne i praktycznie urządzone powozy jednokonne zabierały do trzech osób. Jeden pasażer płacił 2 grosze i 6 fenigów za podróż na terenie miasta oraz przedmieść:

- od Bramy Oławskiej do klasztoru bonifratrów,
- od ul. Świdnickiej do karczmy „Angerkretschan” przy obecnej ul. J. Piłsudskiego,
- od Bramy Mikołajskiej do etablissement „Deutscher Kaiser” przy ul. Legnickiej,
- od Bramy Odrzańskiej do zajazdu „Russischer Kaiser” (okolice dzisiejszych ulic Jedności Narodowej i J. Kilińskiego) lub „Zu Drei Linden” (okolice obecnej ul. Pomorskiej) oraz
- od Bramy Piaskowej do katedry lub zajazdu „Russischer Kaiser”.

W przypadku gdy dwie lub trzy osoby przejeżdżały ten sam dystans, cena za pojedynczy przejazd wynosiła jedynie 2 grosze. Do miejscowości bardziej od Rynku oddalonych obowiązywały wyższe stawki – do Rakowca, Czerwonej Karczmy (właściwie Karczmy Rothów – Rothkretschan), Borku, Dworku, Popowic i Różanki – 7 groszy i 6 fenigów, a do Osobowic, Szczytnik i Dąbia – 10 groszy⁴⁵.

Wrocławskie gazety zdawały się bardziej przychylnie wobec nowo uruchomionych dorożek⁴⁶, które istotnie ceniono za lekką budowę oraz elastyczność podróży. Omnibusy zaś – pojazdy o wiele większe – gorzej radziły sobie na zaśnieżonych ulicach, co nie umknęło uwadze wrocławian: „W Nowy Rok około godziny 7.00 wieczorem omnibus »Minerva« w okolicy teatru zatrzymał się w trakcie biegu. Zlane potem konie były w stanie jedynie człapiąc, z ledwością przeciągnąć pojazd przez pokryte śniegiem i lodem ulice. Wielu pasażerów dobrowolnie wysiadło, zanim dotarło do celu swojej podróży, a tłum przechodzący obok, który zlitował się nad umęczonymi zwierzętami, zmusił woźnicę omnibusowego do przyprowadzenia świeżych koni. – Powstaje pytanie, czy dwójka koni jest w stanie

⁴⁴ *Standplätze der einspännigen Droschken*, „Breslauer Zeitung”, nr 13 z 16 I 1841.

⁴⁵ *Ogłoszenie: Einspänniges Droschken-Fuhrwerk*, „Breslauer Zeitung”, nr 2 z 4 I 1841.

⁴⁶ *Omnibus und Droschken*, „Breslauer Beobachter”, nr 8 z 27 I 1841; *Die Droschken*, „Breslauer Beobachter”, nr 103 z 28 VIII 1841; *Die Droschken*, „Breslauer Beobachter”, nr 104 z 31 VIII 1841; *Die Droschken*, „Breslauer Beobachter”, nr 105 z 2 IX 1841; *Die Droschken*, „Breslauer Beobachter”, nr 106 z 4 IX 1841; *Die Droschken*, „Breslauer Beobachter”, nr 107 z 7 I X 1841.

nawet na najlepszych drogach utrzymać w kłusie olbrzymie powozy »Minerva« i »Merkur«, nie forsując się i nie będąc zameczonymi”⁴⁷.

Pomimo otwarcia linii miejskich, które, jak pokazuje powyższy przykład, w obliczu niesprzyjających warunków pogodowych faktycznie nie były w stanie funkcjonować bez zarzutu, utrzymywano połączenia podmiejskie o charakterze rekreacyjnym. Pod koniec grudnia Kißling organizował podmiejskie wycieczki omnibusowe, dość nietypowe, bo obsługiwane saniami po zamrzniętej Odrze. W zimie na rzece pojawiali się łyżwiarze, ale można było również wynająć sanie krzeselkowe (*Stuhlschlitten*) – była to popularna wśród wrocławian rozrywka o tej porze roku. Najczęstszy cel stanowiły Dąbie, a nawet znacznie oddalone Trestno. I właśnie do tych dwóch miejscowości Kißling zabierał pasażerów omnibusem, który przydawał się szczególnie przy mniej sprzyjającej pogodzie, np. podczas śnieżycy lub silnego wiatru. Przejazd do Dąbia kosztował 2,5 grosza⁴⁸, a do Trestna – 10 groszy (tam i z powrotem). Do Trestna omnibus wyruszał spod piwiarni Kißlinga w Rynku 1 o godzinie 14.00. „Do tego najodleglejszego celu omnibus ze swoimi czterema rączymi końmi jedzie z Rynku wszystkimi odcinkami po lodzie równo godzinę” – opisywała „Breslauer Zeitung”⁴⁹. W styczniu pojazdem Kißlinga można było się wybrać jeszcze do Złotnik i z powrotem za 10 groszy lub do Borka za 2,5 grosza⁵⁰. Z kolei 9 I 1841 r. oba omnibusy Langego w południe udały się do Ogrodu Zimowego⁵¹.

Również Lange zaczął organizować dłuższe wycieczki. Z początku odbywały się one w niedziele. Do pierwszego przejazdu doszło 31 I 1841 r. „Merkur” wyruszył o godzinie 8.00 z ul. Oławskiej, spod gospody „Zum Rautenkrantz” w podróż do Brzegu. Przejazd trwał cztery godziny. Po drodze, w Oławie zorganizowano półgodzinną przerwę. Powrót z Brzegu nastąpił o godzinie 18.00. Cena za przejazd dla jednej osoby w obie strony wynosiła jeden talar. Bilety można było nabyć albo w domostwie pana Langego na rogu obecnych ulic T. Kościuszki

⁴⁷ „Breslauer Zeitung”, nr 2 z 4 I 1841.

⁴⁸ Ogłoszenie C. Kißlinga: *Omnibusfahrten*, „Schlesische Zeitung”, nr 303 z 28 XII 1840.

⁴⁹ Ogłoszenia C. Kißlinga: *Omnibus-Schlittenfahrt*, „Schlesische Zeitung”, nr 305 z 30 XII 1840; *Omnibus-Schlittenfahrt*, „Schlesische Zeitung”, nr 1 z 2 I 1841; *Omnibus-Schlittenfahrt*, „Schlesische Zeitung”, nr 2 z 4 I 1841; *Winterfreuden auf der Oder*, „Breslauer Zeitung”, nr 4 z 6 I 1841.

⁵⁰ Ogłoszenie C. Kißlinga: *Omnibusfahrten*, „Schlesische Zeitung”, nr 26 z 1 II 1841.

⁵¹ Ogłoszenie J. Langego: *Omnibus*, „Schlesische Zeitung”, nr 7 z 9 I 1841.

i H. Kołłątaja 32, albo w składzie z winem Carla Wysianowskiego (przy ul. Oławskiej)⁵². „Dnia 7 lutego [1841 r. – T.S.] omnibus »Mercur« zrobił swój drugi przejazd pospieszny do Brzegu i powrócił, co prawda, z przemarzniętym, ale szczęśliwym towarzystwem tego samego dnia do Wrocławia. Tego typu zabawy zyskują uznanie szczególnie w długie letnie dni, gdy możliwy będzie dłuższy postój” – donosił „Breslauer Beobachter”. Prędko Lange zaczął urządzać wyjazdy do Brzegu także w tygodniu – oznaczało to jednak wycofanie pojazdu z obsługi linii wewnątrzmięskiej. Nowością była możliwość kupna biletu tylko w jedną stronę (kosztował 20 groszy)⁵³.

Upadek omnibusów

Pomimo początkowego powodzenia omnibusów, u progu roku 1841 coraz głośniej mówiło się o ich problemach. Jest to o tyle niezrozumiałe, że – jak pokazują przywołane przykłady – przedsiębiorcy nie mogli narzekać na brak klientów. A jednak po lekturze ówczesnych tekstów w prasie można wywnioskować, że ten nowatorski środek komunikacji padł ofiarą jasno ukierunkowanego przekazu medialnego. Oczywiście obiektywne wady – a takie faktycznie istniały – również odgrywały w odbiorze omnibusów przez wrocławian pewną rolę. Lektura tekstu ze „Schlesische Zeitung” rzuca więcej światła na tę kwestię. Pozwala też zrozumieć uwarunkowania społeczne panujące w ówczesnej stolicy Śląska – okoliczności, które z dzisiejszej perspektywy wydają się zaskakujące, a jednak mające kolosalny wpływ na późniejsze niepowodzenie tego przedsięwzięcia: „Sprawę omnibusów można chyba już prawie uznać za zamkniętą. Można zobaczyć tylko puste powozy oraz konie mające krótką drogę do męczeństwa oraz, gdy tylko spotka się omnibus, usłyszeć trafne spostrzeżenia zawarte w żartach ludowych, by przekonać się o tym, że piękny sen, jakoby wrocławianie dojrzeli już do kultury przemieszczania się omnibusami, całkowicie prysł. Jak mogłoby być inaczej? Omnibusy rozwijają się tylko tam, gdzie obszary miejskie są tak pokaźne, że sprawy do załatwienia i związane z tym ruch mieszkańców we wszystkich kierunkach są równomiernie rozłożone. Same kursy od jednej bramy miejskiej do drugiej nigdy nie będą dochodowe,

⁵² Ogłoszenia J. Langego: *Omnibus*, „Schlesische Zeitung”, nr 24 z 29 I 1841; *Omnibus*, „Schlesische Zeitung”, nr 30 z 5 II 1841; *Omnibus*, „Schlesische Zeitung”, nr 37 z 13 II 1841; *Omnibus*, „Schlesische Zeitung”, nr 43 z 20 II 1841; *Omnibus*, „Schlesische Zeitung”, nr 49 z 27 II 1841.

⁵³ Ogłoszenie J. Langego: *Omnibus*, „Schlesische Zeitung”, nr 34 z 10 II 1841.

bo wszyscy inni mieszkańcy miasta, którzy nie mają mieszkań przy trasie w ogóle nie czerpią korzyści z omnibusów bądź czerpią je tylko częściowo, co naturalnie działa także w drugą stronę. Jeszcze coś innego do tego dochodzi, co, jak się dziennikarzom wydaje, we Wrocławiu jest co najmniej sprawą kluczową: każdy zna każdego we wciąż małomiasteczkowym mieście. Rajca nie chce jechać w towarzystwie pisarza, mistrz nie chce jechać z czeladnikiem, kobieta z tytułem – z tą bez tytułu. Zapłacony grosz zrównałby wszystkich. Kto jechałby razem, zawierałby także z innymi znajomości. I to byłoby piękne. Tak po cichu ten fakt się wyjaśnia i nie ma w tym żadnej pomyłki. Tak jest teraz we Wrocławiu i jeszcze długo tak pozostanie. Tak długo, jak Wrocław nie będzie tak duży, że za cenę jednego grosza nie będzie można wsiadać i wysiadać z omnibusów anonimowo, tak długo nie będą one użyteczne ani dla publiczności, ani dla przedsiębiorcy. Ale co można z tym teraz zrobić? Można by się zadowolić tym, aby kursowały do takich miejsc rozrywki i rekreacji na terenie miasta i poza jego granicami, gdzie w określonych dniach, znajduje się określone i zgrane towarzystwo. Wtedy będą to rzeczywiście omnibusy dla wszystkich, a nie jak teraz dla nielicznych. Zgoła inaczej rzecz się ma obecnie z dorożkami. Są one prawdziwą potrzebą dla tej części publiczności, która nie jest na tyle zamożna, aby utrzymywać własny ekwipaż, jednak w wielu przypadkach chętnie skorzystałaby z pojazdu, jeśli tylko nie jest konieczne najpierw sprowadzanie go z daleka, tylko znajduje się on na ulicy tam, gdzie jest potrzebny. Nie te osoby, którym podczas deszczowej pogody uda się wystarać o luksus jazdy pojazdem za jeden grosz, będą utrzymywać transport publiczny, taki jak omnibusy czy dorożki, bo innym razem takie osoby będą wołały dumnie iść piechotą i zaoszczędzić pieniądze. Te zaś osoby, które mają taką potrzebę, wydadzą raczej dwa lub cztery grosze, aby pojechać w samotności i do tego dokładnie tam, dokąd chcą, niż jeden grosz w omnibusie, który jedzie tylko po konkretnych ulicach i wysadza oraz zabiera każdego – stąd właśnie pięćdziesiąt czy sto dorożek⁵⁴.

W tym miejscu należy przytoczyć jeszcze jedną wypowiedź zamieszczoną zarówno w gazecie „Breslauer Beobachter”, jak i w „Schlesische Zeitung”, a którą można uznać za polemikę: „Od pewnego czasu tu i ówdzie pisze się różności, które właśnie omnibusy stawiają w nie najlepszym świetle, aby pozbawić je przychylności publiczności. Mianowicie wyjaśnia autor podpisujący się jako B. w »Schlesische Zeitung«, że sprawę omnibusów należy uznać za zamkniętą, czas omnibusów

⁵⁴ *Die Omnibus-Frage*, „Schlesische Zeitung”, nr 4 z 6 I 1841.

przeminał, Wrocław jest zbyt małomiasteczkowy, aby posiadać takie przedsiębiorstwo i jedynie dorożki mogą sprostać naszym oczekiwaniom itd. Takie słowa są wylewaniem dziecka z kąpielą i nie mogą stanowić powszechnego głosu. Gdy poprzedniego lata pan Kißling uruchomił swoje omnibusy, wszystkie gazety krzyczały Alleluja! Całkiem porządni ludzie korzystali z omnibusów w drodze do najczęściej odwiedzanych miejsc rekreacji. Gdy tej zimy przedsiębiorca jeden z tych pojazdów puścił ulicami, a pan Lange dodał do tego swoje »Minerwę« i »Merku-rego«, zostało to również przyjęte z aplauzem. Teraz, w stolicy, w której mieszka 100 000 ludzi, po której włączą się cztery dorożki, nagle na biedne omnibusy rzuca się kłątwe. Czy to nie zadziwiające? Jeśli autor tamtego artykułu do tego nazywa Wrocław – co nie jest prawdą – zbyt małomiasteczkowym, nie czyni dobremu miastu miłego komplementu. Ja z mojej strony i z pewnością wiele innych osób siedziałem w omnibusie z całkiem przyzwoitymi ludźmi, którzy całkowicie nie krępowali się siedzieć obok prostego mieszczanina, który także wykupił sobie za grosz miejsce w pojeździe. Osoby, które określa się mianem motłochu, jeszcze nie znalazłem w żadnym omnibusie. Jak śmieszny byłby człowiek z wyższych sfer, który w złą pogodę woli iść pieszo, niż znajdować się w omnibusie, bo może w środku siedzieć ktoś, kto jest niższy rangą o jeden stopień, albo ma uposażenie mniejsze o parę setek talarów. Jeżeli autor naprawdę uważa, że większość naszego wykształconego świata tak myśli, to nie ma na jego temat zbyt korzystnego wyobrażenia i sprowadza Wrocław do prowincjalnego miasta, jakich jest wiele, gdzie pan pomocnik starszego wicekasjera Urzędu Pocztowego musi sobie zaprzeczać, że oddycha tym samym powietrzem, co mistrz ciesielski. Niezbity dowód na to, że wrocławianom obca jest taka drobnomieszczańskość, dostarcza nasz piękny Ogród Zimowy, gdzie swobodnie i radośnie w przyzwoitym towarzystwie spotykają się osoby ze wszystkich warstw. Dotychczas omnibusy okazywały się przydatne, dlatego właśnie, że są »omnibusami« i będą takie nadal, jeśli punktualność jazdy połączy z troską o konie. Dorożek, przeciwnie, nie uważam za powszechnie przydatne, bo jest ich jeszcze zbyt mało. Ich funkcjonowanie samo w sobie jest godne pochwały i w równym stopniu znajdują dla siebie chętnych. Jednak u przeciętnego wrocławskiego mieszczanina, który posiada dość oszczędną naturę, nigdy nie będą stanowić codziennego zapotrzebowania, chociaż z pewnością będzie z nich korzystał na poszczególnych trasach. Dorożki nie są także dla niższych urzędników, bo z pewnością zwierzchnik nie będzie miał za złe podwładnemu, że ten daleką drogę np. z Zatumia do inkwizytoriatu [w budynku klasztornym minorytów przy

kościół św. Wacława, Stanisława i Doroty – T.S.] z obowiązku przebędzie omnibusem, ale na pewno zrobiłby wielkie oczy, gdyby dorożką minął go posłaniec. *Suum cuique* – mówi nasze pruskie przysłowie – niech zatem będzie oddana sprawiedliwość dorożkom i omnibusom”⁵⁵.

Omnibusy nadal funkcjonowały pomimo działających już dorożek. Nie mogły też narzekać na brak pasażerów – głównie za sprawą opisanych już wcześniej wycieczek długodystansowych. „Wrocław wydaje się jednak nie być aż tak »małomiasteczkowym«, jak by tego chciał niedawno na łamach »Schlesische Zeitung« pewien pan B., bo omnibusy nie zapadły w sen, ale wciąż robią rozsądne interesy. W niedzielę »Merkur« z czwórką koni oraz licznym towarzystwem udał się do Brzegu, a wczoraj kißlingowy omnibus do licznie odwiedzanych Złotnik. Również powozy dla towarzystwa zdają się razem z czterema dorożkami odnaleźć się na rynku” – pisano na początku lutego⁵⁶. Całkiem prawdopodobne, że te podmiejskie – krótsze i dłuższe – wycieczki stanowiły receptę na spadek zainteresowania liniami wewnątrzmijskimi na przełomie 1840 i 1841 r. – w czasie, gdy działalność rozpoczęły dorożki Waltera, a zalegający na ulicach śnieg skutecznie eksponował wady omnibusów. Oznaczało to jednak, że jeden z omnibusów zamiast kursować po mieście, obsługiwał trasy podmiejskie. Taki stan trwał do wiosny. W połowie marca 1841 r. wznowiona została regularna komunikacja omnibusowa w centrum: „Omnibusy, z których jeden od pewnego czasu wycofał się do samotności, z powrotem rozdzwoniły się na ulicach. – Gdybyż tylko to mogło się utrzymać!” – skwitował dziennikarz „Breslauer Beobachter”⁵⁷.

Kursy omnibusów utrzymało się jeszcze przez kilka miesięcy. Wiadomo, że działały one jeszcze na przełomie maja i czerwca 1841 r. Wówczas to Wrocław hucznie obchodził Festyn Wiosenny (*Frühlings- und Jubelwoche*). Do stolicy Śląska przyjechało wielu gości. Na nich i na setki wrocławian czekały liczne atrakcje – gonitwy konne na Szczytnikach, iluminacje i pokazy sztucznych ogni, targ wełniany itd. Na brak klientów nie mogły narzekać wrocławskie piwiarnie. Ten tydzień był również udany dla „omnibusów wszystkich rodzajów” – na co zwrócił uwagę „Breslauer Beobachter”⁵⁸. Trudno powiedzieć, czy omnibusy kursowały wówczas

⁵⁵ *Auch ein Wort über unsere Omnibus*, „Breslauer Beobachter”, nr 5 z 12 I 1841; *Auch ein Wort über unsere Omnibus*, „Schlesische Zeitung”, nr 9 z 12 I 1841. W tej drugiej gazecie artykuł podpisany został inicjałami G.R (Gustav Roland?).

⁵⁶ „Breslauer Beobachter”, nr 14 z 2 II 1841.

⁵⁷ [*Die Omnibus*], „Breslauer Beobachter”, nr 31 z 14 III 1841.

⁵⁸ [*Lokales*], „Breslauer Beobachter”, nr 66 z 3 VI 1841.

jeszcze regularnie, czy tylko okazjonalnie – informacje prasowe z tego okresu są bardzo skromne. Z pewnością jednak można powiedzieć, że komunikacja omnibusowa w 1841 r. przestała się rozwijać. Pomimo wcześniejszych zapowiedzi, Lange nie wprowadził nowych pojazdów, nie uruchomił też nowych połączeń. Oba przedsięwzięcia raczej popadły w marazm. W przeciwieństwie do dorożek. Z końcem lipca przedsiębiorstwo dorożkarskie Waltera posiadało już 15 pojazdów stacjonujących w różnych punktach miasta⁵⁹. On także z czasem zyskał konkurencję. W październiku 1841 r. „Breslauer Beobachter” donosił, że zawiązała się spółka akcyjna w celu pozyskania pewnej liczby nowych dorożek. „Wrocław staje się coraz bardziej wielkomięjski” – podsumował dziennikarz⁶⁰. Nowe dorożki rozpoczęły działalność 1 XII 1841 r.⁶¹

Za ostateczne zwycięstwo dorożki nad omnibusem można uznać reformę przedsiębiorstwa Waltera. Z dniem 15 XI 1841 r. wszedł w życie nowy abonament, w którym cena „tuzina biletów” wyniosła jedynie 24 grosze, a więc koszt jednego zamknął się na dwu groszach – jedynie dwukrotnie więcej niż cena biletu omnibusowego. Na tym jednak „założyciel pierwszej wrocławskiej instytucji dorożkarskiej” nie poprzestawał. Jego powozy wzorem omnibusów posiadały swojego rodzaju rozkład jazdy. Codziennie równo z biciem zegara o 7.30 rano, a następnie co pół godziny w ciągu dnia, z każdej rogatki ruszały dorożki do Rynku albo do wskazanego przez pasażera miejsca. Walter zapowiedział też zakup kolejnych pojazdów⁶². Jego przedsięwzięcie łączyło zatem cechy klasycznej dorożki „na żądanie” z regularnie kursującymi stałymi trasami omnibusami. Spora liczba dorożek, a także ukierunkowany przez kilka miesięcy przekaz części wrocławskich dziennikarzy doprowadziły do przyjęcia się tego sposobu podróżowania po mieście. Oznaczało to również odpływ tej części pasażerów omnibusów, którzy skorzy byli zapłacić wprawdzie dwukrotność ceny za przejazd, ale woleli jechać w samotności bądź w nielicznym gronie ze swojego kręgu znajomych. „O naszych omnibusach nie chcę już nawet nic wspominać. Naprawdę powinny umrzeć i zostać pogrzebane” – tak dziennikarz „Breslauer Beobachter” podsumował zapowiedź reformy Waltera⁶³. Istotnie, w drugiej połowie roku wrocławska prasa nie wspomina już

⁵⁹ *Die Droschken-Anstalt des Unterzeichneten*, „Breslauer Beobachter”, nr 91 z 31 VII 1841.

⁶⁰ *Neue Droschken*, „Breslauer Beobachter”, nr 126 z 21 X 1841.

⁶¹ „Breslauer Beobachter”, nr 145 z 21 X 1841.

⁶² *Neues Droschken-Abonnement*, „Breslauer Beobachter”, nr 136 z 13 XI 1841; *Neues Droschken-Abonnement*, „Breslauer Beobachter”, nr 137 z 16 XI 1841.

⁶³ „Breslauer Beobachter”, nr 131 z 2 XI 1841.

o omnibusach. Jarmark bożonarodzeniowy w Ogrodzie Zimowym Krolla w roku 1841 odwiedzany był dorożkami⁶⁴. W kolejnych rocznikach ksiąg adresowych miasta Wrocławia ani Kißling, ani Lange nie figurują już jako właściciele omnibusów. Nie wspomina się również, aby jakkolwiek linia omnibusowa – czy to wewnątrzmijska, czy podmiejska – we Wrocławiu funkcjonowała. Jest to o tyle zadziwiające, że – jak pokazały powyższe przykłady – przewozy cieszyły się dużą popularnością, szczególnie jeśli chodzi o kursy do podwrocławskich miejsc rekreacji, które stanowiły przecież stały cel podróży wrocławian. Przez następne dwie dekady wrocławianie mieli w zasadzie do dyspozycji jedynie pojazdy używane indywidualnie w konkretnych potrzebach, a więc znane już fiakry oraz dorożki, a także cieszące się złą sławą kaludery. Do idei omnibusów powrócono w 1862 r. Wówczas ten środek transportu przyjął się we Wrocławiu na dłużej.

Epilog

Na przełomie lat 1840/1841 doszło we Wrocławiu do starcia dwóch modeli komunikacyjnych. Konflikt ten w zasadzie trwa do dzisiaj i dzieli społeczność na zwolenników transportu indywidualnego oraz zbiorowego. Każdy z nich ma swoje wady i zalety, które w realiach śląskiej stolicy pierwszej połowy XIX w. zostały przedstawione za pośrednictwem ówczesnych gazet. Zaskakujący jest fakt, że niepowodzenie nowatorskiego wówczas środka transportu – regularnie kursujących po ustalonych trasach omnibusów – wynikało w sporej mierze – nie na wyrost użyję pojęcia z dialektyki marksistowskiej – z klasowych uprzedzeń, co znalazło także odzwierciedlenie w opiniach głoszonych przez część miejscowych dziennikarzy. We Wrocławiu powtórzyła się zatem historia paryskich karet za pięć groszy z drugiej połowy XVIII w. Fiasko przedsięwzięcia miało swe źródła nie tyle w trudnościach technicznych, ile uwarunkowaniach społecznych.

SUMMARY

In 1840, as an initiative of two entrepreneurs, horse-drawn omnibuses were launched in Wrocław (then Breslau). They were operating at pre-established hours on outlined routes, which was tantamount to the beginning of public mass transport in the Silesian capital. First connections reached towns on the outskirts of Wrocław – Popowice (Pöpelwitz), Szczytni-

⁶⁴ *Die Eröffnung des Christmarkts im Wintergarten*, „Breslauer Beobachter”, nr 149 z 14 XII 1841.

ki (Scheitnig), Osobowice (Oswitz), or Borek (Kleinburg) – and served mainly recreational purposes. In the same year, lines in the inner city center appeared, connecting the Great Cemetery on the present Legnicka Street (Friedrich-Wilhelm-Straße) with Wróblewski Square (Mauritiusplatz) and present Kościuszki Square (Tautenzienplatz) with Zatumie (Hinterdom). It is worth mentioning that the omnibus lines in Wrocław came into being at the same time as in Berlin, while only the latter ones are considered the earliest example of internal city communication in Germany. Despite a considerable popularity of omnibuses among Wrocław citizens, a part of the society and also part of the press looked upon the new mean of transport with disapproval. This led to quick loss of clients and suspension of the lines after only several months of operation. Interestingly, the failure of the venture arose not from technical problems, but social determinants. Author of the article focuses his attention on this very aspect, quoting extensive fragments of contemporary press texts presenting the reception of new mean of transport among the citizens of Wrocław.

BIBLIOGRAFIA / REFERENCES

- Adressbuch der Haupt- und Residenz-Stadt Breslau*, Breslau 1841.
- Adreß- und Geschäftshandbuch der Haupt- und Residenz-Stadt Breslau für das Jahr 1860/61*, Breslau [1860].
- Bekanntmachung betr. Einrichtung der Journalieren*, Breslau 1816.
- „Breslauer Beobachter” 1840.
- „Breslauer Blätter” 1840.
- „Breslauer Morgen-Zeitung” 1840–1841.
- „Breslauer Zeitung” 1840–1841.
- „Schlesische Zeitung” 1840–1841.
- Adam-Tkalec Maritta, *Pferdebusse: Wie der Berliner Nahverkehr erfunden wurde*, <https://www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/pferdebusse-wie-der-berliner-nahverkehr-erfunden-wurde-li.20148>.
- Bińkowska Iwona, *Natura i miasto. Publiczna zieleń miejska we Wrocławiu od schyłku XVIII do początku XX wieku*, Wrocław 2011.
- Carrosses à cinq sol, the first public transport system of the World*, <https://partylike1660.com/carrosses-a-cinq-sol-the-first-public-transport-system-of-the-world/>.
- Dyakowski Bohdan, *Koń. Towarzysz człowieka*, Warszawa 1911.
- Grzegorzcyk Bożena, *Architektura i budownictwo teatralne we Wrocławiu od około 1770 roku do schyłku XIX wieku*, Wrocław 2000.
- Heyden Rolf, *Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in Hamburg von den Anfängen bis 1894*, Hamburg 1962.
- Kissling Georg Conrad, *Familien- und Firmengeschichte der Firma Conrad Kissling, Bierstuben*, Breslau 1935.
- Kissling Georg Conrad, *Kissling Chronik*, Breslau 1935.

- Krebs Julius, *Wanderungen durch Breslau und dessen Umgebungen nebst weitem Ausflügen*, Breslau 1836.
- Kulak Teresa, *Historia Wrocławia*, t. 2: *Od twierdzy fryderycjańskiej do twierdzy hitlerowskiej*, Wrocław 2001.
- Monmerqué Louis Jean Nicolas, *Les Carrosses à cinq sols où les Omnibus du dix-septième siècle*, Paris 1828.
- Morgenbesser Michael, *Breslau und seine Merkwürdigkeiten. Ein Taschenbuch für Fremde und Einheimische*, Breslau 1831.
- Roland Gustav, *Vollständige Topographie von Breslau*, Breslau 1840.
- Rothe Michael., *Von Kutschern und Kondukteuren*, Dresden 2012.
- Sielicki Tomasz, *Wrocławskie tramwaje konne*, Łódź 2017.
- Sobociński Waclaw, *Conrad Kissling Kom. Ges. Bierstuben*, [w:] *Piwo we Wrocławiu*, red. Halina Okólska Wrocław 2002.

O AUTORZE

Tomasz Sielicki – doktorant w Instytucie Historycznym Uniwersytetu Wrocławskiego. Jego rozprawa doktorska pt. *Rozwój komunikacji miejskiej we Wrocławiu w latach 1893–1945* jest kontynuacją wcześniejszych badań, zwieńczonych monografią pt. *Wrocławskie tramwaje konne*. Interesuje się historią Wrocławia, szczególnie zagadnieniami urbanistyki, przekształceniami układu komunikacyjnego miasta i jego systemu transportu zbiorowego. Autor kilkudziesięciu artykułów, wystaw i książek. Od wielu lat angażuje się w ratowanie dziedzictwa komunikacyjnego Wrocławia, głównie w renowację zabytkowych pojazdów komunikacji miejskiej. Adres e-mail: civis.wratislaviensis@gmail.com

