

Józef Charkot

KONIE W SŁUŻBIE SALINARNEJ

WSTĘP

Wielowiekowa praca górników w Wieliczce i w Bochni wspierana była przez konie niemal przez cały czas funkcjonowania obu kopalń soli. Zmieniał się tylko charakter i zakres tej pomocy. Problematyka ta cieszy się bardzo dużym zainteresowaniem i budzi wiele emocji, zwłaszcza wśród zwiedzających oba historyczne ośrodki salinarne. Nie doczekała się jednak dotychczas przekrojowego, kompleksowego opracowania, opartego na źródłach historycznych¹.

Zaledwie w kilku publikacjach pojawiają się informacje o pracy koni w obu ośrodkach górniczych. Najwięcej miejsca temu zagadnieniu poświęciła Antonina Keckowa w fundamentalnym, źródłowym opracowaniu dziejów żup krakowskich w XVI – XVIII w.² Wielu bardzo cennych informacji dostarcza także praca Romana Rybarskiego, uwzględniająca dane z ksiąg rachunkowych żupy wielickiej z XV i XVI w., zniszczonych w czasie II wojny światowej³. Sytuację i znaczenie koni w kopalni wielickiej w pierwszej połowie XIX w. sygnalizuje monografia Jana Nepomucena i Ludwika Emanuela Hrdinów⁴. Niewiele nowości do tej tematyki wnoszą *Dzieje żup krakowskich*, najnowsze, zbiorowe opracowanie historii obu kopalń⁵. Krótkie wzmianki o pracy koni pojawiają się w artykułach omawiających rozwój transportu pionowego i poziomego⁶.

¹ Autor opublikował popularno-naukowe artykuły w Kwartalniku Muzeum Żup Krakowskich „Żupy”, kwiecień – czerwiec 2002 i Miesięczniku „Koni Polski”, nr 1/2013 r.

² A. Keckowa: *Żupy krakowskie w XVI – XVIII wieku (do 1772 roku)*, Wrocław-Warszawa-Kraków 1969.

³ R. Rybarski: *Wielickie żupy solne w latach 1497 – 1594*, Warszawa 1932.

⁴ J. N. Hrdina, L. E. Hrdina: *Geschichte der Wieliczkaer Saline*, Wien 1842.

⁵ *Dzieje żup krakowskich*, Wieliczka 1988.

⁶ T. Wojciechowski: *Urządzenia transportowe w żupach krakowskich do 1860 roku*, „Studia i Materiały do Dziejów Żup Solnych w Polsce” (dalej: „SMDŻ”), t. XV, Wieliczka 1989, s. 47– 102; P. Kurowski: *Urządzenia i sprzęt stosowane w transporcie poziomym kopalni wielickiej do 1861 roku*, tamże, t. XVII, 1992, s. 63-84.

Podstawowe znaczenie dla opracowania tematyki mają materiały źródłowe. Pośrednich danych o liczbie i charakterze pracy koni w pierwszych wiekach funkcjonowania obu kopalń dostarcza ordynacja górnicza Kazimierza Wielkiego⁷ i *Opis żup krakowskich z 1518 r.*⁸ Najcenniejsze są Komisje królewskie z lat 1592-1763. Stanowiące ich część Remanenty Szafarskie w XVIII w. pozwalają ustalić nie tylko liczbę pracujących koni w kopalni wielickiej i bocheńskiej, ale ich płeć, wiek, a nawet maść i stan zdrowia. Ważnym uzupełnieniem źródłowym dla XVI – XVIII w. są instrukcje górnicze⁹. Pracę koni w żupie wielickiej ilustrują również najstarsze przekazy ikonograficzne, będące częścią składową miedziorytnicznych wydań jej planów¹⁰. Liczne archiwalne mapy obu salin stanowiły podstawowy materiał do ustalania lokalizacji i mobilności podziemnych stajni. Zdecydowanie mniej precyzyjnych informacji dla okresu rozbiorowego znajdujemy w *Aktach salinarnych* i niekompletnie zachowanych *Protokołach konsultacyjnych*¹¹. Także dokumenty archiwalne po 1918 r. dostarczają tylko ogólnikowych danych. Pewne ich uzupełnienie dla najnowszego okresu stanowią spisane wspomnienia górników pracujących w obu kopalniach oraz ustne przekazy żyjących jeszcze pracowników zatrudnionych przy obsłudze, czy tylko obserwujących pracę i zachowania koni pod ziemią.

Problematyka artykułu ujęta została w dwóch płaszczyznach. W pierwszej części przedstawiono zmieniający się historycznie charakter pomocy świadczonej górnikom przez zwierzęta z uwzględnieniem ich ilości, w drugiej przybliżono zagadnienia związane z zaopatrzeniem, warunkami pracy odpoczynku oraz stanem zdrowia koni.

Pragnę wyrazić wdzięczność czynnym i emerytowanym pracownikom kopalń w Wieliczce i w Bochni, którzy jako świadkowie pracy koni pod ziemią podzieli się swoją wiedzą i obserwacjami, a nawet udostępniili własną dokumentację fotograficzną¹².

⁷ *Ustawa urządzenia żup krakowskich, wydana przez Kazimierza Wielkiego w roku 1368* (w: *Starodawne Prawa Polskiego Pomniki*, wyd. A. Z. Helcel, Warszawa 1856, s. 217-224; J. Krzyżanowski: *Statut Kazimierza Wielkiego dla krakowskich żup solnych*, „Rocznik Krakowski”, R. XXV, 1934, s. 96-128.

⁸ *Brevis et accurata regiminis ac status zupparum Vieliciensium et Bochmensium sub annum Christi 1518 descriptio* (dalej: *Opis z 1518 r.*), Archiwum Muzeum Żup Krakowskich Wieliczka (dalej: Arch. MŻKW) rkps nr 1. Jeden z odpisów przechowywany w zbiorach Biblioteki Naukowej Polskiej Akademii Umiejętności i Polskiej Akademii Nauk w Krakowie (sygn. 942), został wydany z naukowym komentarzem dra Józefa Piotrowicza przez Polską Akademię Umiejętności w Bibliotece Tradycji Literackich Nr 1, Kraków 2000. Tłumaczenie dokumentu na język polski wykonane przez Annę Smaroń znajduje się w Zbiorach Specjalnych Muzeum Żup Krakowskich Wieliczka (dalej: Zb. Spec. MŻKW), sygn. 10.

⁹ *Instrukcje górnicze dla żup krakowskich z XVI – XVII wieku*, wyd. A. Keckowa, „Źródła do Dziejów Nauki i Techniki”, t. IV, Wrocław – Warszawa – Kraków 1963.

¹⁰ Zbiory Kartograficzne Muzeum Żup Krakowskich Wieliczka (dalej: Zb. Kart. MŻKW), *Cztery winiety z widokami kopalni wielickiej z 1645 r. wykonane przez W. Hondiusa do planów M. Germana z 1638 r.*, nr inw. VII/ 461 – 461, tamże, J. E. Nilson: *Idealny przekrój kopalni wielickiej z 1760 r.*, nr inw. VII/2641.

¹¹ M. Marynowski, L. Rzepka: *Inwentarz Akt Salinarnych Wieliczki i Bochni z lat 1772 -1918*, Muzeum Żup Krakowskich Wieliczka, Wieliczka 2004; *Protokoły konsultacyjne z posiedzeń zarządów żupy wielickiej i bocheńskiej za lata 1772 – 1918*, Arch. MŻKW.

¹² W szczególności pragnę podziękować inż. Tadeuszowi Steindlowi, pracownikowi kopalni bocheńskiej w latach 1956–85, za bardzo wiele cennych informacji dotyczących pracy i opieki

OD ZADAŃ POMOCNICZYCH W GOSPODARSTWIE ŻUPNYM DO REGULARNEJ PRACY POD ZIEMIĄ (POŁOWA XIII - XVI W.)

W pierwszych dwóch wiekach funkcjonowania żupy bocheńskiej i wielickiej konie wykorzystywano do prac pomocniczych związanych z organizacją produkcji górniczej i warzelniczej. Kontynuowane, po rozpoczęciu eksploatacji soli kamiennej, warzenie soli z wód kopalnianych wymagało dostarczania dużej ilości drewna opałowego. Prace zabezpieczające w szybach i chodnikach poszukiwawczych, a zwłaszcza prowadzone już od XIV w. podpieranie rozległych komór stosami drewnianymi (kasztami) potrzebowały zwiększających się dostaw tego materiału i odpowiedniej organizacji wydajnego transportu w trudnych warunkach drogowych. Realizowany był on zapewne przede wszystkim zaprzęgami konnymi. Możliwe, że wykorzystywano w tym celu także woły. Brak źródłowych informacji pozwala jedynie na wyciąganie wniosków pośrednich na podstawie znajomości organizacji produkcji górniczej. Do początku XVI w. była to działalność sezonowa, od św. Michała (29 września) lub św. Marcina (11 listopada) do Zielonych Świąt (przełom maja i czerwca). Wydaje się w związku z tym, że zasadnicze dostawy drewna do obu żup realizowano zimą, kiedy warunki drogowe były zdecydowanie najlepsze. Prowadzono je głównie siłą najemną, tj. zaprzęgami okolicznych rolników, w czasie wolnym od prac polowych. Rozwiązanie takie było zdecydowanie tańsze od całorocznego utrzymywania dużego taboru i jego obsługi.

Pierwsza pośrednia informacja źródłowa o posiadaniu własnych koni przez żupę wielicką pochodzi z 1368 r.¹³ Pracowało w niej wówczas trzech koniuchów. Mogli oni obsługiwać od kilku do maksymalnie dwunastu koni¹⁴, które zatrudnione były głównie przy pracach gospodarczo-administracyjnych, zaopatrzeniu kuchni żupnej w produkty żywnościowe, zamku w opał, służbowych wyjazdach urzędników. Podobnie przedstawiała się organizacja pod tym względem w Bochni.

Do połowy XV w. wszystkie prace transportowe związane z eksploatacją soli kamiennej (urobku i materiałów pomocniczych) realizowane były siłą ludzkich mięśni. W obu ośrodkach górniczych sytuacja ta uległa zmianie w latach 1434-59, kiedy urząd żupnika sprawował Mikołaj Serafin. Wówczas po raz pierwszy nad szybem *Seraf* w Wieliczce i nad szybem *Bochneris* w Bochni zainstalowano kieraty z przekładnią trybową napędzane przez konie. Pozostałe szyby wydobywcze nadal obsługiwane były przez dreptaki wewnętrzne¹⁵. Definitywne wyparcie tych

nad końmi, pracującymi zarówno na powierzchni, jak i w podziemiach tamtej żupy. Swoimi obserwacjami z zachowań koni w kopalni wielickiej podzielili się mgr inż. Janusz Wiewiórka, Wiesław Wiewiórka, mgr inż. Andrzej Trzósło i mgr inż. Jerzy Przybyło, który udostępnił do publikacji swoje zdjęcia z ostatniego dnia pracy i pobytu kłaczy Baśka w tutejszych podziemiach. Dziękuję również koledze mgr Wojciechowi Gawrońskiemu za życzliwe zachęcanie do podjęcia tematu, wskazanie wielu materiałów źródłowych oraz udzielenie cennych wskazówek redakcyjnych.

¹³ *Ustawa urzędzenia żup...*

¹⁴ Wiadomo, że od początku XVI w. jeden furman obsługiwał jeden cug składający się z czterech koni.

¹⁵ T. Wojciechowski: *Urządzenia transportowe...*, s. 82; *Dzieje żup...*, s. 58 i 150. Szyb *Seraf*

urządzeń wyciągowych na powierzchni (nad tzw. szybami dziennymi) przez kieraty trybowe, określane w literaturze współczesnej polskimi¹⁶, nastąpiło na początku XVI w. W 1518 r. wszystkie szyby realizujące transport i odwadnianie obu kopalń posiadały tego typu maszyny o napędzie konnym. W Wieliczce zainstalowane były nad szybami *Regis*, *Seraf* i *Wodna Góra*, natomiast w Bochni nad *Sutoris*, *Regis* i *Bochneris*. Zaprzęgi konne nad każdym z szybów obsługiwało dwóch trybarzy¹⁷, z wyjątkiem *Wodnej Góry*, gdzie pracował tylko jeden. Ponadto kopalnia wielicka utrzymywała wówczas od 3 do 5 woźniców zatrudnionych przy pracach pomocniczych w gospodarstwie żupnym, natomiast w Bochni było ich 8¹⁸. Przyjmując interpretację A. Keckowej, że każdy z powyższych pracowników miał przydzielony jeden 4-konny cug, to w obu kopalniach pracowałyby ponad 80 zwierząt (40 przy kieratach i 40 – 48 zaprzęgowych, tzw. cugowych). Jest to jednak szacunek zawyżony, ponieważ wiadomo, że w XVI w. w kieraty transportujące sól obsługiwane były przez 4, natomiast wyciągające wodę tylko przez 2 konie¹⁹. Dlatego w 1518 r. w Wieliczce nad szybami pracowało zapewne tylko 10 koni, natomiast w Bochni – 12²⁰. W drugiej połowie XVI w. tylko żupa wielicka utrzymuje łącznie ich od 76 do 92, przy czym do obsługi pięciu szybów wydobywczych i jednego odwadniającego wystarczało wówczas 17 koni kieratnych²¹. Pozostałe dzielono na dwie kategorie: cugi żupne służące do przewozu soli, zaopatrzenia w drewno dla zabezpieczania kopalni, dowozu żywności oraz cugi zaszkodzone do wyjazdów w interesach żupnych²².

W Bochni transport pionowy uskutecziano czterema szybami. Przy każdym funkcjonowała stajnia dla obsługi 4 zwierząt²³. Natomiast w Wieliczce konie stacjonowały w Zamku Żupnym. Stąd, w zależności od potrzeb, kierowano je do porekty lub odwadniania na poszczególne szyby, przy czym na początku XVII w. transport produkowanych bałwanów o masie ponad 1 tony wymagał już zaprzęgów 6-konnych²⁴.

z głębio w 1442 r. i najprawdopodobniej wówczas zainstalowano nad nim kierat o napędzie konnym. Szyb *Bochneris* powstał pod koniec XIV w., od połowy XV w. do początku XVI w. nosił nazwy: *Kierat* i *Serafin*.

¹⁶ Nazwę powszechnie obecnie używaną wprowadził do literatury w latach 50. XX w. Alfons Długosz, założyciel Muzeum Żup Krakowskich Wieliczka.

¹⁷ Określenie „trybarz”, podobnie jak wiele określeń górniczych, wywodzi się z języka niemieckiego (od *treiben*, *treiber* – poganiać, poganiacz).

¹⁸ *Opis z 1518 r.*, s. 59, 60, 125 i 127.

¹⁹ A. Keckowa: *Żupy ...*, s. 200. W późniejszych przekazach źródłowych trybarz obsługiwał zawsze tylko jedną parę koni. Trudno sobie wyobrazić by możliwe było manewrowanie większą ich liczbą przez 1 osobę przy kieratach także w okresie wcześniejszym.

²⁰ W 1518 r. w obu kopalniach łącznie było 22 koni kieratnych, a nie 40, jak wynika to z obliczeń A. Keckowej.

²¹ *Komisja z 1592 r.*, Biblioteka Czartoryskich w Krakowie (dalej: Bibl. Czart.), rkps sygn.1020/IV, s. 23, konie ze stajni w zamku.

²² R. Rybarski: *Wielickie żupy ...*, s. 46; A. Keckowa: *Żupy ...*, s. 200.

²³ *Komisja z 1592 r.*, Bibl. Czart., rkps sygn. 1020/IV, s. 68 – 71.

²⁴ W 1622 r. taka liczba zwierząt pracowała nad czterema najbardziej obciążonymi szybami

Na początku XVI w. konie rozpoczęły pracę prawdopodobnie również w podziemiach wielickiej kopalni. *Opis żupy wielickiej z 1518 r.* wymienia bowiem konie „kierathne” i „dolne”. Józef Piotrowicz, wybitny znawca tematyki żupnej tego okresu, interpretuje ostatnie jako zatrudnione pod ziemią²⁵. Brak podobnych informacji źródłowych w następnych dziesięcioleciach skłania niektórych historyków do stwierdzenia, że mógł to być tylko epizod, a regularna praca koni w transporcie podziemnym w Wieliczce rozpoczęła się dopiero na początku XVII w., lub co najwyżej na przełomie XVI/XVII stulecia²⁶. Analiza najstarszych planów kopalni wielickiej dostarcza informacji o istnieniu przynajmniej dwóch stajni na poziomie I kopalni w 1645 r. Także widoczny na nich, imponujący stan rozwoju przestrzennego poziomów II i III wskazuje, iż tradycja systematycznej pomocy górnikom w transporcie dołowym tamtejszej kopalni ukształtowana została jednak w XVI w.²⁷. Pośrednim dowodem na regularną pracę koni w podziemiach wielickich w tym stuleciu jest także wyraźna zmiana ilości nabywanych zwierząt. Do 1512 r. żupa kupowała od 1 do 7 koni w ciągu roku, a w latach 1528-71 od 12 do 45²⁸. Przeciętne roczne zaopatrzenie w tym okresie kształtowało się na poziomie 22. Skokowy wzrost zapotrzebowania może świadczyć o skróconej żywotności zwierząt spowodowanej ciężką pracą i trudnymi warunkami pobytu na dole²⁹.

Bardzo problematyczne wydaje się natomiast sprowadzenie koni do pracy na dole już w XVI w. w kopalni bocheńskiej. Brak dużych poeksploatacyjnych przestrzeni do instalacji kieratów i lokowania stajni oraz bardzo skomplikowany transport pochyłymi szybikami i chodnikami zdecydowanie dłużej preferował koła deptakowe³⁰. Regularna pomoc koni przy podnoszeniu urobku pod ziemią wprowadzona została tam dopiero w połowie XVII stulecia.

wydobywczymi (*Regis, Seraf, Boner, Bużenin*), pozostałe trzy (*Lubomierz, Loiss, Górsko*) obsługiwały po 4 konie, a do wyciągania solanki *Wodną Górą* wystarczała jedna para koni.

²⁵ *Dzieje żup...* s. 150.

²⁶ A. Keckowa: *Żupy...*, s.103 – 104; T. Wojciechowski: *Urządzenia transportowe...*, s. 47.

Nie można wykluczyć, że określenie „konie dolne” z 1518 r., interpretowane przez J. Piotrowicza jako pracujące pod ziemią, dotyczy zwierząt przebywających w stajniach zamku żupnego, zlokalizowanych w rejonach określanych w *Opisie z 1518 r.* zarówno w Wieliczce jak i w Bochni mianem „dolnego dworu żupnego”; por. Zb. Spec. MŻKW, sygn. 10, s. 25 i 12.

²⁷ Przytoczone fakty oraz praca w 1620 r. pod ziemią 32 koni, przemawiają za taką interpretacją.

²⁸ R. Rybarski: *Wielickie żupy...*, tabl.16, 25, 26, 27, s. 190, 202, 203, 205. Pięciokrotnie nabywano ponad 30 koni w ciągu roku, a dwukrotnie ponad 40.

²⁹ Tamże, s. 45, autor zamiany w ilości utrzymywanych koni interpretuje w różnych proporcjach udziału taboru własnego i najemnego w transporcie soli do składów nadwiślanych. Uważa również, że do 1565 r. znaczną ich część wykorzystywano w zaopatrywaniu kuchni żupnej.

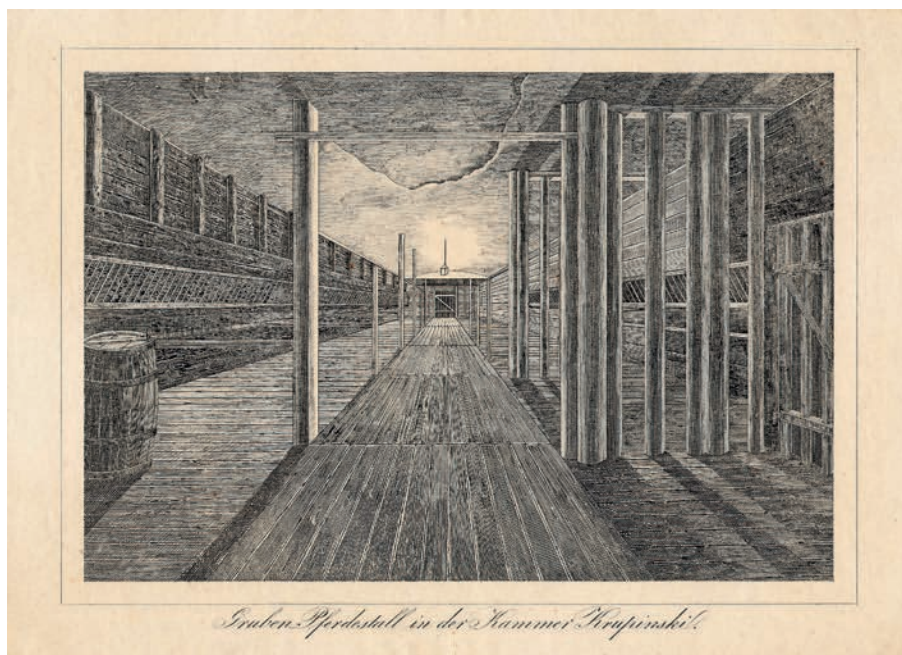
³⁰ Według *Opisu z 1518 r.*, s. 129 -138, pomiędzy komorą *Rozpora* (ok. 140 m pod ziemią) a podszybiem szybu *Regis* (ok. 70 m pod ziemią) pracowało 7 kół deptakowych, natomiast na trasie od komory *Chobot* do podszybia szybu *Bochneris* było ich aż 12. Uproszczenie tak skomplikowanego układu transportowego wymagało dłuższego czasu.



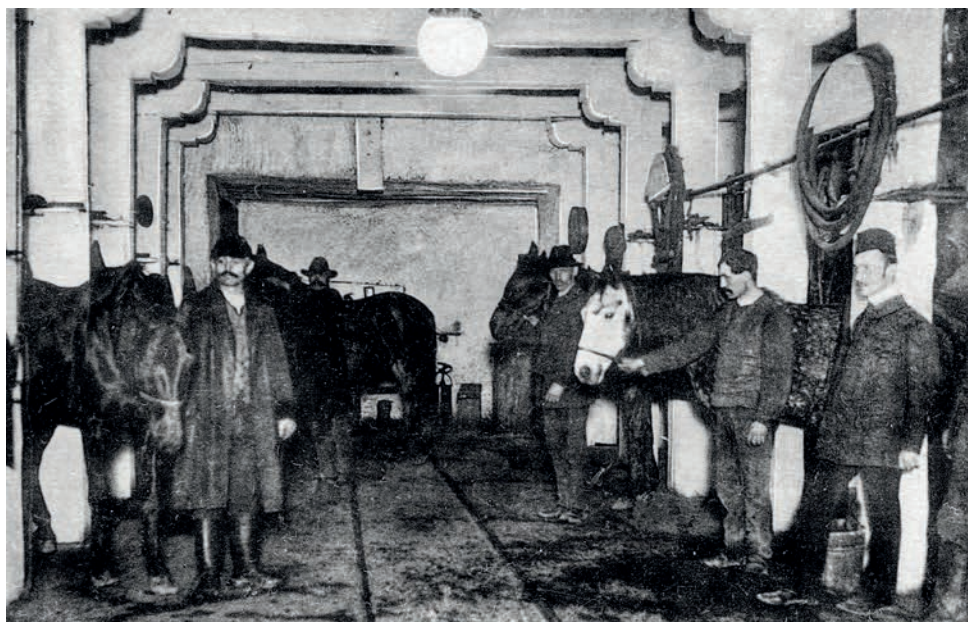
Fot. 1. Spuszczanie koni do kopalni w skrzyni, rys. A. Długosz



Fot. 2. Spuszczanie konia do kopalni w szlągu, rys. A. Długosz



Fot. 3. Stajnia w komorze Krupiński w kopalni wielickiej, rys. M. Seykotta



Fot. 4. Stajnia Gór Wschodnich w kopalni wielickiej, okres międzywojenny

KONIE GŁÓWNĄ SIŁĄ NAPĘDOWĄ TRANSPORTU PIONOWEGO (XVII – II POŁ. XIX W.)

Praktyka transportu soli i słonych wód z podziemi za pomocą maszyn napędzanych końmi, rozpoczęta w połowie XV w., uległa solidnemu ugruntowaniu w następnym stuleciu. Zarówno istniejące, jak i nowo wybite szyby, wyposażane były w kieraty trybowe. Natomiast zdominowanie pionowego podawania urobku i solanki urządzeniami przystosowanymi do pracy zwierząt, instalowanymi także nad podziemnymi szybikami, w obu kopalniach nastąpiło w XVII w. i trwało do II połowy XIX w., czyli do czasu wprowadzenia parowych maszyn wyciągowych.

Zdecydowana większość koni „światowych” utrzymywanych przez kopalnię wielicką w XVII w. obsługiwała kieraty szybowe. Jeden desygnowany był do zaopatrzenia kuchni żupnej, kilka (4 – 8) zatrudniano przy pracach pomocniczych, między innymi przy przewożeniu zanieczyszczonej soli od szybów do zbiorników dosalających, a także do wyjazdów służbowych administracji żupnej³¹. Zasadniczą część spedycji soli z Wieliczki do składów nadwiślańskich i dostaw drewna do zabezpieczania wyrobisk realizowana była taborem najemnym. W tym zakresie konie żupne stanowiły tylko uzupełnienie siły pociągowej w okresach nasilonego zapotrzebowania na takie usługi³².

Jak już zaznaczono, pierwsza informacja o koniach w podziemiach kopalni wielickiej pochodzi z 1518 r. Jednak jednoznaczny przekaz źródłowy o skutecznianiu transportu podziemnego przy pomocy tych zwierząt dotyczy przełomu XVI i XVII w. W czasie administracji Jana Baptysty Czekiego, który zarządzał żupami od 1600 r., „wielką cześć roboty rotnej w kieraty końskie na dole obrócono. W komorze *Zamtuzie* pierwszy bałwan wielki wyrwano na górę czterema końmi”. Przytoczone stwierdzenie zapisano dopiero w 1642 r., a więc ze sporej perspektywy czasowej, świadczy o zdominowaniu w pierwszych latach XVII w. wyciągania soli szybikami przy pomocy koni³³.

Od drugiej dekady tegoż stulecia pojawiają się pierwsze precyzyjne dane o liczbie zwierząt pracujących na dole. W 1620 r. było ich 32, a dwa lata później - 30³⁴. Funkcjonował też wyraźny podział na dwa pola górnicze (*Stare* i *Nowe Góry*), do których je przydzielono³⁵. Do 1644 r. ilość koni pracujących w Wieliczce pod ziemią i na powierzchni była stabilna i kształtowała się odpowiednio na poziomie około 30 i 40 zwierząt. Sumarycznie mieściła się w granicach od 73 do 83 sztuk. W 1645 r. spadła do 66, co niewątpliwie miało związek z katastrofalnym pożarem w podziemiach kopalni,

³¹ Z wyjątkiem podzupka, który utrzymywał parę koni na własny koszt.

³² A. Keckowa: *Żupy ...*, s. 178, 200 - 201.

³³ *Komisja z 1642 r.*, Biblioteka Zakładu Narodowego im Ossolińskich we Wrocławiu (dalej: Bibl. Ossol.), rkps sygn. 218/II, k. 48.

³⁴ *Komisja z 1620 r.*, Bibl. Ossol., rkps sygn. 203/II, k. 32v; *Komisja z 1622 r.*, Arch. MŻKW, rkps nr 5; s. 324.

³⁵ W 1620 r. w *Starych Górach* pracowało 20, w *Nowych* – 12 koni, dwa lata później odpowiednio: 19 i 11.

skutkującym padnięciem 6 koni oraz obniżeniem produkcji³⁶. Kolejny gwałtowny spadek spowodowany został skutkami wojny polsko-szwedzkiej, w 1657 r. było ich tylko 30³⁷. Dwa lata później, pomimo nabycia 54 koni, stan posiadania kopalni wielickiej zwiększył się do 62, a w 1661 osiągnął 81 sztuk³⁸.

Tab. 1. Stan koni w XVI i XVII w.

Kopalnia	Rok	1518	1564	1592	1620	1622	1642	1645	1647	1659	1660	1661	1674
Wieliczka	Pod ziemią			53	32	30				32			
	Na powierzchni			37	43	43				30			
	Razem	32	60	90	75	73	83	66	83	62	81	60	113
Bochnia	Pod ziemią												
	Na powierzchni												
	Razem	56	62		49					46	40	52	59
Łącznie w obu żupach		88	122		124					108	121	112	172

Radykalny wzrost liczby utrzymywanych zwierząt nastąpił w latach 70. XVII w. W 1674 r. Wieliczka miała ich aż 113 i podobna liczebność utrzymywała się do początku XVIII stulecia, bowiem w 1709 r. zarejestrowano 117 sztuk³⁹. Taka ilość, przy niezmiennącej się istotnie, a nawet regresie produkcji, świadczyć może o przejściu przez żupę w znacznej mierze dostaw soli do składów w Kazimierzu i Podgórzu, wypierając transport najemny. Wiadomo, że na początku XVIII w. zdarzały się nawet przypadki wyciągania koni pracujących pod ziemią dla wzmocnienia taboru przewożącego sól do magazynów nadwiślanych⁴⁰. Prawdopodobnie zwiększono też udział własny w dostawach drewna do zabezpieczania kopalni i opału dla warzelni⁴¹.

Praktyki takie zmieniła administracja saska, przywracając dominującą rolę najmu w niezbędnych usługach na powierzchni. Pomimo wzrostu produkcji, stan

³⁶ *Instrukcje górnicze ...*, s. 137.

³⁷ Biblioteka Polskiej Akademii Nauk w Krakowie (dalej: Bibl. PAN Kr.), *Komisja z lat 1655 – 1657*, k. 8, trzydzieści koni było prawdopodobnie łącznie w obu kopalniach.

³⁸ *Komisja z 1659 r.*, Arch. MŻKW, rkps nr 9, k. 11 i 225; *Komisja z 1661 r.*, Bibl. Ossol., rkps sygn. 9526/II, s.23.

³⁹ *Komisja z 1674 r.*, Biblioteka Naukowa Uniwersytetu Lwowskiego (dalej: BNUL), rkps sygn. 429/III, k. 375v; *Komisja z lat 1709 – 1710*, tamże, rkps sygn. 430/III, k. 298v; pomiędzy 1674 a 1709 r. brak danych źródłowych na temat liczby koni.

⁴⁰ A. Keckowa: *Żupy ...*, s. 332-333.

⁴¹ Warzelnia funkcjonowała do 1724 r.

utrzymywanych w XVIII w. koni oscylował wokół liczby 100⁴². Ponownie, podobnie jak było to na początku XVII stulecia, akcentowany jest w źródłach wyraźny podział na pracujące na dole i na powierzchni. Obie kategorie kształtują się na podobnym poziomie ilościowym, z lekką przewagą na rzecz koni „światowych”. Pod ziemią, obok podstawowej funkcji obsługi kieratów, w XVII i XVIII w. wspomagały także przewożenie soli beczkowej na saniach (tzw. szlafowanie) i drewna do budowy kasztów⁴³.

Istotne zmiany w liczbie i charakterze pracy koni nastąpiły na przełomie XVIII/XIX w. w związku z prowadzoną akcją pogłębiania szybów i stopniową eliminacją szybików z transportu pionowego. Nie zmieniła się w związku z tym istotnie ilość koni pracujących na powierzchni, ale zdecydowanie spadł ich stan pod ziemią. W pierwszej połowie XIX w. przebywało ich tam od kilkunastu do ponad dwudziestu⁴⁴. Obsługiwały głównie szybiki w sąsiedztwie dwóch niepogłębionych szybów: *Daniłowicza i Janina*. Zasadnicza część podziemnego transportu poziomego od 1785 r. realizowana była ręcznie przy pomocy tzw. psów i skrzyń węgierskich⁴⁵.

Tab. 2. Stan koni w XVIII w.

Kopalnia	Rok	1709	1717	1724	1730	1743	1763	1782
Wieliczka	Pod ziemią			42		52		60
	Na powierzchni			52		53		46
	Razem	117	101	94	170	105	92	106
Bochnia	Pod ziemią			19				20
	Na powierzchni			20				40
	Razem	45	87	39	59	54	33	60
Łącznie w obu żupach		162	188	133	229	159	125	166

W Bochni konie nad szybami, podobnie jak w Wieliczce, pracowały od połowy XV w. Natomiast wiarygodne informacje o ich „zatrudnieniu” pod ziemią pochodzą

⁴² W 1717 r. było ich 101, w 1724 r. – 94, w 1743 r. - 105, w 1763 r. - 92. wyjątek stanowi jedynie trudny od interpretacji 1730 r., kiedy odnotowano aż 170 koni, porównaj tabelaryczne zestawienie koni.

⁴³ W. Hondius: *Dolineatio Primae ...*, 1645 r., Zb. Kart. MŻKW, nr inw. VII/459; J. E. Nilson: *Idealny przekrój...*, tamże, nr inw. VII/2641.

⁴⁴ J. N. Hrdina, L. E. Hrdina: *Geschichte ...* s. 206 - informacja o 20 koniach; A. Sydow: *Bemerkungen auf einer Reise im Jahre 1827 durch die Beskiden über Krakau und Wieliczka nach den central - Karpathen, als Beitrag zur Charakteristik dieser Gebirgsgegenden und ihrer Bewohner*, Berlin 1930, autor podje, że w kopalni pracuje od 10 do 20 koni.

⁴⁵ P. Kurowski: *Urządzenia i sprzęt ...*, s. 80 – 83.

dopiero z początku lat 60. XVII w.⁴⁶ Zapewne sprowadzono je tam kilkadziesiąt lat wcześniej, w okresie prosperity żup krakowskich. Na dole przebywały jednak nie w zbiorowych stajniach, lecz w niewielkich pomieszczeniach przy najgłębszych i najważniejszych transportowo szybikach. Przy pozostałych, jeszcze do połowy XVIII w., podnoszenie soli odbywało się przy pomocy kół deptakowych lub krzyży ręcznych. W XVII w. liczba koni pod ziemią kształtowała się na poziomie kilkunastu, a w następnym stuleciu tylko sporadycznie przekraczała 20 sztuk. Większą rolę w podziemnym transporcie zaczęły one odgrywać dopiero w drugiej połowie XVIII w. po wydzieleniu trzech poziomów transportowych i pogłębieniu najważniejszych szybików. Wówczas urządzono pierwszą stajnię zbiorczą⁴⁷. Łączna liczba koni pracujących w żupie bocheńskiej (wraz ze „światowymi”) w XVII w. i XVIII w. mieściła się w przedziale od 40 do 60 sztuk⁴⁸. Realizowany na przełomie XVIII/ XIX w. proces przedłużania szybów dziennych, ze względu na zdecydowanie większą głębokość kopalni bocheńskiej, nie eliminował konieczności pośredniego transportu szybikami. W pierwszej połowie XIX w. odgrywał on nadal bardzo istotną rolę, także ze względu na szybki proces pogłębiania tamtejszej saliny⁴⁹. Jednak istniejące już na początku tego stulecia wygodne połączenia chodnikowe pomiędzy szybikami sprawiały, że jeden zaprzęg obsługiwał naprzemiennie kilka szybików. Przy mniejszej produkcji niż w Wieliczce, w latach 1804 i 1805 przebywało w podziemiach bocheńskich odpowiednio 8 i 12 koni. Natomiast na powierzchni kopalnia utrzymywała w pierwszych latach XIX w. około 35 zwierząt⁵⁰. Po 1807 r., kiedy definitywnie zrezygnowano z realizacji dostaw do składu nadwiślanego w Sierosławicach własnym taborem⁵¹, zmniejszono ilość koni do około 20. Charakter ich pracy nie zmieniał się do 1861 r., kiedy uruchomiono transport szynowy⁵².

ROLA KONI W TRANSPORCIE POZIOMYM W LATACH 1861 – 2002

Wykorzystanie siły pociągowej koni w obu salinach zaczyna się diametralnie zmieniać począwszy od 1861 r. Wówczas zarówno w Wieliczce jak i w Bochni na głównych poziomach transportowych uruchomione zostały pierwsze odcinki kolei żelaznej, dla której do połowy lat 20. XX w. były one jedynym napędem. Także

⁴⁶ *Komisja z 1674 r.*, BNUL, rkps sygn. 429/III, k. 86.

⁴⁷ Zlokalizowana była w komorze *Mysiur* na poziomie *August*.

⁴⁸ Zob. tabelaryczne zestawienie ilości koni. Wyjątkowe są tylko lata 1724 i 1763, kiedy odnotowano odpowiednio: 85 i 33 koni .

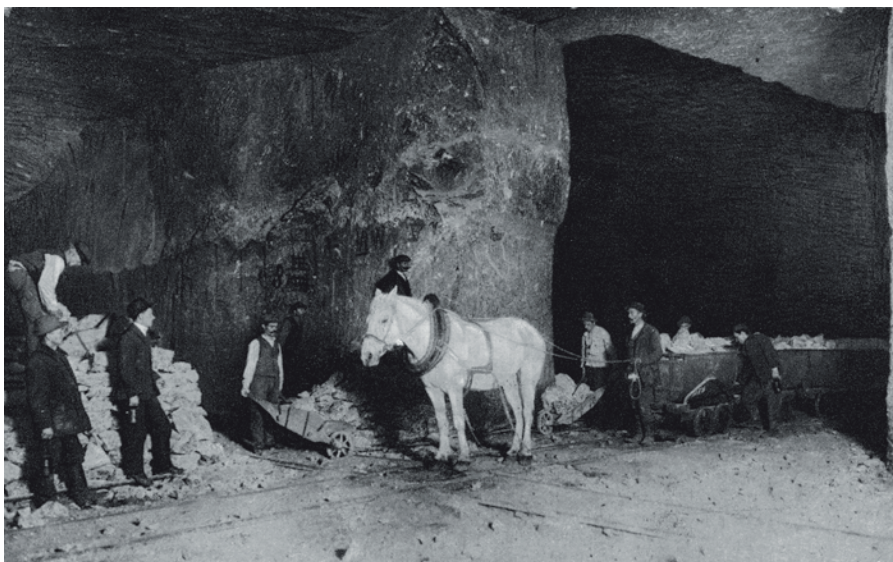
⁴⁹ J. Charkot: *Zarys rozwoju przestrzennego kopalni bocheńskiej w latach 1772 -1990*, „SMDŻ”, t. XXIV, 2005, s. 25– 58.

⁵⁰ *Protokół konsultacyjny z 1805 r.*, Arch. MŻKW, rkps nr 75, k. 32.

⁵¹ *Dzieje żup...* s. 293.

⁵² Transport poziomy, podobnie jak Wieliczce, od 1785 r. uskuteczniany był przy pomocy tzw. psów i skrzyń węgierskich.

w okresie od 1861 do 1883 r. w obu kopalniach kieraty nad szybami zastąpiono parowymi maszynami wyciągowymi oraz wyeliminowano transport pionowy podziemnymi szybkami. Podstawnym zadaniem koni pozostał transport poziomy - przeciąganie kilkuwagonikowych składów napełnionych solą z rejonów eksploatacji na podszybia. Były również pomocne przy przemieszczaniu sprzętu oraz materiałów do prac zabezpieczających oraz skał płonnych i piasku opuszczanego z powierzchni dla podsadzania zagrożonych wyrobisk. Przejściowo, w drugiej połowie XIX w., wykorzystywano je także do napędzania podziemnych młynów solnych⁵³.



Fot. 5. Przygotowanie składu do transportu konnego w kopalni wielickiej, 1922 r.

W Wieliczce, po gwałtownym spadku spowodowanym mechanizacją transportu pionowego, od lat 60. do 90. XIX w. liczba koni pod ziemią systematycznie zwiększała się od 7 do 15. Wiązało się to ze znacznym wzrostem produkcji, głównie narastającym zapotrzebowaniem na sól przemysłową oraz oddalaniem się przodków eksploatacyjnych od szybów transportowych⁵⁴. Później, aż do II wojny światowej, stan ilościowy zwierząt pracujących na dole nie ulegał już istotnym zmianom. Nie miało na to wpływu wprowadzanie od 1925 r. na głównych chodnikach poziomów III i IV przewozu lokomotywami akumulatorowymi, a 6 lat później także elektrycznymi. W latach trzydziestych XX w. pod ziemią nadal zatrudniono zwykle 16 koni⁵⁵.

⁵³ L. Cehak: *Inwentarz Archiwum Salinarnego za lata 1772 – 1867*, (dalej: L. Cehak: *Inwentarz...*), Arch. MŻKW, sygn. 208, t. IV, 1864 r., s. 267 (247).

⁵⁴ *Akta salinarnie Wieliczki i Bochni z lat 1772 – 1918* (dalej: *Akta salinarnie...*), Arch. MŻKW rkps sygn. 2073, k. 33, 121.

⁵⁵ *Sprawozdanie Zarządu Państwowej Żupy Solnej w Wieliczce z gospodarki za pięcioletni okres*



Fot. 6. Konny transport soli w kopalni wielickiej, 1922 r.



Fot. 7. Stajnia na poziomie IX kopalni bocheńskiej, lata 50. XX w.

czasu od 1 września 1926 do 1 września 1931, Arch. MŻKW, sygn. 225, s. 93; Plan ruchu Żupy Solnej w Wieliczce na okres od 1 stycznia 1938 r. do 31 grudnia 1939 r., zbiory I. Markowskiego; Księga inspekcyjna kopalni wielickiej, Archiwum Narodowe w Krakowie, Oddział II, Akta nr SGII/168, k. 1027.



Fot. 8. Konny transport soli na poziomie VIII kopalni bocheńskiej, lata 50. XX w.

Koszty tradycyjnego transportu tony soli były wprawdzie ponad dwukrotnie wyższe od mechanicznego, jednak nowoczesne rozwiązania wymagały dużych nakładów inwestycyjnych. Nie bez znaczenia pozostawała również siła wielowiekowej tradycji i duża mobilność koni oraz możliwość ich pracy w miejscach, w których wprowadzanie lokomotyw nie miało ekonomicznego uzasadnienia.

Konie „światowe” - w liczbie od 5 do 7 - pełniły różnorakie funkcje usługowe. Wykorzystywano je do utrzymania dróg salinarnych i budynków skarbowych, dowozu różnych materiałów z miejscowej stacji kolejowej i z Krakowa. W latach 80. XIX w. dostarczano przy ich pomocy niezbędny sprzęt do prowadzonych przez salinę głębokich wierceń badawczych w Kosocicach i Baryczy, a od 1911 r. wywożono nieczystości z kolonii górniczej Niwa⁵⁶. Służyły także do przewożenia ze stacji kolejowej w Wieliczce wysokich rangą gości i urzędników wizytujących kopalnię, specjalnie utrzymywanym dla takich okazji reprezentacyjnym powozem⁵⁷. Ponadto kopalnia w latach 1861-88 posiadała na powierzchni specjalną grupę ośmiu rosłych i bardzo silnych koni „wagonowych”, które przetaczały puste składy ze stacji Wieliczka do szybów *Regis* i *Kingi*⁵⁸.

⁵⁶ *Akta salinarne...*, Arch. MŻKW, rkps sygn. 1524, k. 92 – 93.

⁵⁷ Uzasadnienie konieczności wymiany dziewięcioletniego powozu na nowy brzmiało w 1887 r. następująco: „Zakupiony w 1878 r. powóz półkryty jest w bardzo złym stanie. ...Kupno to jest potrzebne, ponieważ wydarza się często sposobność wysoko postawione osobistości bądź to z dworca do Wieliczki bądź odwrotnie odwozić. Ponieważ sposobność taka wkrótce wydarzyć się może, przeto uprasza się o nagle załatwienie niniejszego sprawozdania”.

⁵⁸ Składy napełnione solą wracały na stację Wieliczka grawitacyjnie, sterowane doczepianym

Po II wojnie światowej, w związku z postępującą mechanizacją zrezygnowano w Wieliczce z koni „światowych”. W latach 50. XX w. pracowały już tylko cztery na dole - w rejonach, gdzie wprowadzenie postępu technicznego było bardzo utrudnione. Liczba ta zmalała do dwóch w latach 70. i 80. tego stulecia⁵⁹. Samotnie tradycję pracy podziemnej koni podtrzymywała klacz o imieniu Baśka. Wywieziona została na powierzchnię 14 marca 2002 r. po medialnej kampanii, inspirowanej przez krakowski oddział Towarzystwa Opieki nad Zwierzętami. Po 13 latach spędzonych w kopalni nie umiała już przystosować się do nowych warunków. Rolnik spod Skawiny, który nabył ją z zamiarem wykorzystania do prac polowych, wkrótce przekazał do schroniska dla zwierząt w okolicy Pszczyny. Jako ostatni koń pracujący w polskim górnictwie, już w wieku 16 lat uzyskała prawa emerytalne.

W kopalni bocheńskiej konie pełniły podobne zadania jak w Wieliczce. Do II wojny światowej podziemny transport poziomy odbywał się przy ich pomocy⁶⁰. Ze względu na wielkość produkcji do obsługi wystarczało około 6 zwierząt, a łączna liczba utrzymywanych przez żupę zwykle nie przekraczała 10 sztuk⁶¹. Powolna mechanizacja przewozu dołowego wprowadzana od czasu okupacji nie zmieniła istotnie zapotrzebowania na przewóz konny. Jeszcze w 1956 r. pracowało ich 5 i obsługiwały cztery poziomy eksploatacyjne. Na przełomie lat 50. i 60. XX w. pozostał już tylko jeden – o imieniu Kuba⁶². Funkcjonowała tam wówczas praktyka wywożenia „jedynaka” na powierzchnię na czas dłuższych przerw świątecznych lub technologicznych, by nie uruchamiać maszyny parowej, angażować maszynisty i sygnalistów do zjazdu trybarzy dla systematycznej jego obsługi na dole⁶³. Na początku lat 60. XX w. podczas takiego wyjazdu, koń spłoszony gwałtownym szarpnięciem windy, wyłamał zadem jej drzwiczki i spadł do rząpia szybu *Campi*, ponosząc śmierć na miejscu⁶⁴.

wagonem hamulcowym, regulującym prędkość jazdy. Od 1889 r. manewrowanie na powierzchniowych torach przemysłowych kopalnia uskuteczniała własnymi lokomotywami.

⁵⁹ W krótkich okresach czasu liczba ta zwiększała się nawet do 4 w związku z zatrudnianiem swoich koni przez górnicze firmy zewnętrzne realizujące w kopalni prace zlecone (relacja Wiesława Wiewiórki).

⁶⁰ Na krótkich odcinkach, do głównych chodników uzbrojonych w tory, sól w Bochni i w Wieliczce przewożona była ręcznie na taczkach.

⁶¹ *Spis inwentarza Państwowej Żupy Solnej w Bochni, dnia 30 czerwca 1932 r.*, Arch. MŻKW, *Akta międzywojenne nr 110; Plan ruchu kopalni bocheńskiej z 1935 r.*, Archiwum Narodowe w Krakowie, Oddział II, Akta nr SGII/171., k. 1405; M. Cichostępska: *Historia Kopalni Soli „Bochnia” po drugiej wojnie światowej*, Kraków 2007 r., praca magisterska, mpis w Dziale Kultury Materialnej Górnictwa MŻKW, s. 99.

⁶² Relacja inż. Tadeusza Steindla.

⁶³ Okresy przerw w eksploatacji wykorzystywano na remonty kotłowni i maszyny parowej. Koń na powierzchni w tym czasie w kuźni miał pielęgnowane kopyta i zmieniane podkowy.

⁶⁴ M. Cichostępska: *Historia Kopalni Soli „Bochnia” ...*, s. 94. Autora na podstawie relacji pracownika kopalni, Antoniego Rybki, podaje, że wydarzenie miało miejsce przed świętami Bożego Narodzenia w 1964 r. Z informacji uzyskanych od inż. T. Steindla wynika, że do wypadku doszło na przełomie sierpnia i września 1960 r.

Tragiczna śmierć Kuby nie zakończyła definitywnie pracy koni na rzecz żupy bocheńskiej. Na powierzchni pracowały do lat 70. XX w. Po II wojnie światowej utrzymywano dwie pary. Jedna miała charakter bardziej reprezentacyjny. Kopalnia posiadała własny karawan oraz bryczkę, którą przewożono między innymi inspektorów urzędów górniczych ze stacji PKP w Bochni do kopalni. Niektórzy z nich w przeszłości służyli w kawalerii, dlatego konie desygnowane do ich transportu musiały być szczególnie zadbane⁶⁵. Druga para koni - robocza, zatrudniona była głównie przy obsłudze kopalnianego Oddziału Zaopatrzenia Robotniczego, który między innymi uprawiał znaczne połacie ziemi należącej do saliny. Po jego likwidacji, w latach 70. XX stulecia zwierzęta pomagały jeszcze w utrzymywaniu niewielkiego gospodarstwa ogrodniczego.

Tab. 3. Stan koni od początku XIX w.

Kopalnia	Rok	1804	1805	1810	1859	1886	1887	1932	1936	1956	1960	1978	2002
Wieliczka	Pod ziemią			22		9	11		16	4	4	2	1
	Na powierzchni			35		14	15						
	Razem			57		23	26	37					
Bochnia	Pod ziemią	8	12					6	6	5	1		
	Na powierzchni	20	35					4		4	4		
	Razem	28	47	28				10		9	5		
Łącznie w obu żupach				85	109			47		13	9	2	1

ZAKUP KONI I PASZY

Do XVI w. kopalnie nabywały konie na miejscowych targach oraz w okolicznych i dalszych majątkach ziemskich. W połowie XVII w. sprowadzano je z terenu kasztelanii krakowskiej i sandomierskiej, a nawet z okolic Lwowa⁶⁶. W późniejszym okresie na zakupy przedstawiciele żup udawali się również na Śląsk i Morawy⁶⁷. W XIX w. kupowano je także od handlarzy. Pozyskiwano konie młode, najchętniej 3 – 4 letnie. Z reguły były to wałachy, które w XVIII w. stanowiły w obu kopalniach około 80% stanu pogłowa, pozostałe to ogiery i klacze, tych ostatnich z reguły utrzymywano najmniej⁶⁸. Do 1772 r. wykaz koni pracujących w kopalni (takse) prowadzili szafarze. Odnotowywano w nim maść, wiek, płęć i wartość zwierzęcia. W rubryce określającej maść dodawano też informację o problemach zdrowotnych,

⁶⁵ Relacja inż. T. Steindla.

⁶⁶ A. Keckowa: *Żupy ...*, s. 201.

⁶⁷ *Akta salinarne...*, rkps sygn. 2073, k.33.

⁶⁸ *Komisja z lat 1724/25*, Bibl. Ossol., rkps sygn. 9528/II, k. 246 – 247 i 249; *Komisja 1743 r.*, tamże, rkps sygn. 3395/II, s. 343 – 346 i 351- 352.

jeżeli takie występowały. Pracowały do kresu swych sił lub wyczerpania skutkami poważnej choroby, czasami służbę przerywał też wypadek. Brak informacji na temat losu koni niezdolnych do pracy w okresie staropolskim oraz duża liczba utrzymywanych zwierząt chorych (tzw. excipowanych – ok. 20 %) może sugerować, że dożywały swoich dni na „łaskawym chlebie”⁶⁹.

W okresie austriackim większą rolę w zaopatrywaniu salin odgrywali handlarze koni⁷⁰. Rejestrowano je w *Inwentarzu Salinarnego Urzędu Materiałów*. Każdy zakup poprzedzony musiał być zgodą instancji zwierzchniej w Wiedniu, a od połowy XIX w. Krajowej Dyrekcji Skarbu we Lwowie. Wymagano by stan zdrowia nabywanych zwierząt określało zaświadczenie weterynarza. Zdarzały się również sporadyczne przypadki regulowania zapotrzebowania na pracę koni poprzez ich przekazywanie z Bochni do Wieliczki lub odwrotnie⁷¹. Niezdolne do pracy sprzedawano w drodze publicznej licytacji, ale jej przeprowadzenie wymagało również kontrasygnaty władzy zwierzchniej salin. Obwieszczenia o planowanych przetargach wywieszały magistraty Wieliczki, Krakowa, Podgórze i Bochni. Przystępujący do licytacji zobowiązani byli do wpłacenia wadium.

Ceny koni kształtował miejscowy rynek. Dla okresu staropolskiego są one szeroko omówione w dotychczasowych opracowaniach⁷². Zarówno wówczas, jak i w okresie późniejszym wydatki na odnowienie siły pociągowej nie powodowały dużego obciążenia budżetu żup. Coroczne zakupy realizowane przez kopalnię wielicką w XVI w. stanowiły od 0,3 do 1% ogólnych kosztów jej produkcji. Na podobnym poziomie kształtowały się w okresach późniejszych. Natomiast wartość jednego konia od średniowiecza do początku XX w. równoważna była zapłacie za pracę robotnika w okresie od połowy do jednego roku. Naprawa szybu czy budowa dużego kasztu odpowiadała w XVI stuleciu wartości od 4 do kilkunastu zwierząt, a nabycie jednego - cenie rynkowej do 5 bałwanów krakowskich lub 2 do 3 oświęcimskich⁷³.

Zdecydowanie poważniejsze obciążenie od zakupu, zwłaszcza do końca XVIII w., stanowiły środki przeznaczane na ich wyżywienie. Najwięcej wydawano na zgromadzenie odpowiednich zapasów owsa, na drugim miejscu – siana. W ciągu roku za owies płacono nawet 10-krotnie więcej niż za nabycie koni, w przypadku siana przebicie było dwukrotne⁷⁴. Natomiast na poziomie tylko około 10% wydatków rocznych na konie wynosiło zaopatrzenie w słomę, a 50% - odnowienie uprzęży. Mniej ważące, ale nadal bardzo istotne w budżecie były środki przeznaczane na wyżywienie w XIX w. Prowadzone wówczas analizy kosztów utrzymania jednej

⁶⁹ *Komisja z lat 1724/25*, Bibl. Ossol., rkps sygn. 9528/II, k. 243.

⁷⁰ *Akta salinarne...*, rkps sygn. 1858, k. 40.

⁷¹ L. Cehak: *Inwentarz...*, sygn. 208, t. IV, 1858 r.; s. 177 (163), i 1860 r., s. 199 (188).

⁷² R. Rybarski: *Wielickie żupy...*, s. 44 – 46, 175 – 225; A. Keckowa: *Żupy...*, s. 201 – 202.

⁷³ R. Rybarski: *Wielickie żupy...*, s. 34 – 78; K. Dziwik: *Saliny krakowskie w latach 1772 -1918 (w:) Dzieje żup...*, s. 270 – 278.

⁷⁴ R. Rybarski: *Wielickie żupy...*, s. 48, autor zaznacza, że spora część paszy do 1565 r. mogła być przeznaczana dla wołów i drobiu na potrzeby kuchni żupnej.

pary koni wykazywały, że podstawową przyczyną ich wahań były niestabilne ceny paszy⁷⁵. W sporządzanych corocznie zestawieniach kosztów administrowania stajniami, zdecydowanie najwyższe i niemal równoważne kwoty wydawano na płace robotników i wyżywienie koni, na które łącznie przeznaczano około 90% ogólnych środków⁷⁶.

WARUNKI PRACY I ODPOCZYNKU

Od początków górniczej produkcji soli przy zamkach obu żup funkcjonowały stajnie i owsiarnie⁷⁷. Wygospodarowywano także miejsca na magazynowanie siana. Obok stajni znajdowały się mieszkania masztalerskie. Ponadto w Bochni od XVI w., a w Wieliczce od XVII w. urządzano niewielkie stajenki przy najważniejszych szybach wydobywczych, a w okresie późniejszym stanowiska ze żłobem i drabinką na siano dla posiłków w czasie przerw w pracy⁷⁸. W pobliżu zamków lokowano kuźnie z mieszkaniem służbowym dla kowala oraz utrzymywano sadzawki do „brodzenia koni żupnych”. W Wieliczce na dziedzińcu zamkowym znajdowała się studnia i koryto do pojenia, w Bochni służył do tego sąsiadujący z zamkiem staw. Swoje stajnie miały też składy nadwiślane, organizujące spedycję soli w głąb kraju⁷⁹. Na początku XIX w. salina wielicka przeniosła stajnie z zamku w rejon nabytego pałacu Konopków, natomiast bocheńska - urządziła je przy plantach salinarnych⁸⁰.

Od I połowy XVII w. znane są warunki pobytu koni pod ziemią. W wyeksploatowanych komorach poziomu I kopalni wielickiej *Stare i Nowe Góry* miały zorganizowane oddzielne stajnie. Najstarsza dla *Starych Gór* urządzona została w rozległej komorze *Fortymbark*, w pobliżu szybu *Regis*, gdzie przygotowano dwa wygodne pomieszczenia dla 16 koni. Pierwsza stajnia dla *Nowych Gór* zlokalizowana była w komorze *Rzeźnik* (w rejonie szybu *Boner*). Przed 1642 r. przeniesiono ją do komory *Ziawienie*, gdzie mieściło się 14 koni, a w sąsiedztwie znajdowało się pomieszczenie na kilka brogów siana⁸¹. Podczas opuszczania paszy

⁷⁵ L. Cehak: *Inwentarz...*, sygn. 208, t. IV, 1855 r., s. 81 (74), 1860 r. s. 202 (187).

⁷⁶ *Akta salinarne...*, rkps sygn. 2073 k. 15 za 1881 r., k. 72 za 1883 r., k. 105 za 1885 r.

⁷⁷ Już w 1592 r. w obu żupach przy zamkach było po 5 stajni i po 2 owsiarnie, *Komisja z 1592 r.*, Bibl. Czart., rkps sygn. 1020/IV, s. 20-23, 57-60.

⁷⁸ *Komisja z 1592 r.*, Bibl. Czart., rkps sygn. 1020/IV, s. 68-71, *Komisja z 1717 r.*, BNUL, rkps sygn. 431/III, k. 32v, 36, 40, 41v.

⁷⁹ *Komisja z 1592 r.*, Bibl. Czart., rkps sygn. 1020/IV, k. 38, *Komisja z 1733 r.*, BNUL, rkps sygn. 432/III, k. 61 i 64, *Komisja z 1763 r.*, BNUL, rkps sygn. 433/III, k. 119 i 126.

⁸⁰ S. Tołwiński: *Stajnie z budynkami mieszkalnymi N° 152 w Pałacu*, Zb. Kart. MŻKW, nr inw. VII/2217/1; J. Trunz: *Plan zur Erbauung einer Stallung auf 30 Pferde und Wohnung für der Kurschmidt der K.K. Salinen zu Bochnia*, Zb. Kart. MŻKW, nr inw. VII/2110.

⁸¹ W. Hondius: *Dolineatio Primaе Salisfodinae Wielicensis. Wizerunek Żupy Wielickej Pierwszej*, 1645 r., Zb. Kart. MŻKW, nr inw. VII/459; *Komisja z 1631 r.*, Bibl. Ossol. rkps sygn. 3608/II, k. 40 - 41 i 45. W opuszczonej stajni w komorze *Rzeźnik* zorganizowano magazyn, gdzie zamykano podręczne

przeznaczonej dla tego magazynu 15 grudnia 1644 r. wybuchł najtragiczniejszy pożar w dziejach kopalni wielickiej⁸². Odtąd zarówno stajnie, jak i towarzyszące im pomieszczenia do gromadzenia zapasów żywności starano się lokalizować w bezpieczniejszych od ognia miejscach⁸³. W pierwszej połowie XVIII w. dla *Starych Gór* znajdowały się one w komorze położonej 30 m na wschód od szybu *Boża Wola*, dla *Nowych Gór* w szerzyźnie przy chodniku *Sieczyn*, na południe od szybu *Górsko*, oraz w rozległej komorze obok szybu *Janina* dla nowo rozbudowywanych *Gór Janińskich*. Przy każdej stajni urządzony był magazyn na siano.



Fot. 9. Wspólny posiłek z Kubą - ostatnim koniem pracującym w podziemiach kopalni bocheńskiej, lata 50. XX w.

Ze względu na bezpieczeństwo pożarowe stajnię *Gór Janińskich* przeniesiono do nieposiadającej zabezpieczeń drewnianych komory przy podłużni *Słupów*. Na początku XIX w. przygotowano dodatkowo niewielkie pomieszczenie w południowej końcówce poprzeczni *Gruszczyn* dla koni pracujących przy kieracie nad szybikiem *Gruszczyn*, obciążonym bardzo dużą ilością wyciąganej soli⁸⁴. W tym

narzędzia pracy.

⁸² *Instrukcje górnicze...*, s. 137 - 139.

⁸³ *Komisja z 1717 r.*, BNUL, rkps sygn. 431/III, k. 78.

⁸⁴ *Komisja z 1763 r.*, Biblioteka Kórnicka Polskiej Akademii Nauk (dalej: Bibl. PAN Kór.), rkps nr 461, k.76; M. Lebzelttern: *Plan des seit 15ten November 790 abgesunkenen Haupt fahr und förzdermiss Schachtes Joseph dann des unter einen in Gruben geführten Zubaus nebst den hieher Bezug habenden Verhauen im Janina Felde*, Zb. Kart. MŻKW, nr inw. VII/262; tenże: *Grund Riss des zu Wieliczka in der ersten Etage der Janina Salz-Werker sich befindlichen Quartier Joseph*, 1781 r., Zb. Kart. MŻKW,

czasie zmodyfikowano także funkcjonowanie stajni *Starych Gór*. Boksy dla koni zlokalizowano w komorze *Krupińskie*⁸⁵, położonej 20 m na zachód od szybu *Boża Wola*, a dotychczasowe miejsce ich przebywania przeznaczono na magazyn paszy. W latach trzydziestych XIX stulecia skoncentrowano tu stacjonowanie wszystkich zwierząt pracujących na dole⁸⁶.



Fot. 10. Stajnia w komorze *Mysiur* na poziomie *I August* w kopalni *bocheńskiej*, lata 90. XX w.

W połowie XIX w. tracą rację bytu stajnie na poziomie I, który definitywnie przestał pełnić funkcję rejonu przeładunkowego w transporcie pionowym. Rozpoczyna się okres urządzenia miejsc stałego pobytu dla koni poniżej tej kondygnacji. Na poziomie III powstała niewielka stajnia pod szybikiem *Kłęczki*, głównie dla potrzeb pomocy przy transporcie drewna dla budowanych tam kasztów. Druga na tym poziomie, zlokalizowana została na zachód od szybiku *Winnica*, w pobliżu pogłębionego szybu *Boża Wola*⁸⁷.

nr inw. VII/401; b. t. mapa wyrobisk w rejonie szybików kopalnianych *Mortis - Gruszczyn*, Zb. Kart. MŻKW, nr inw. VII/418.

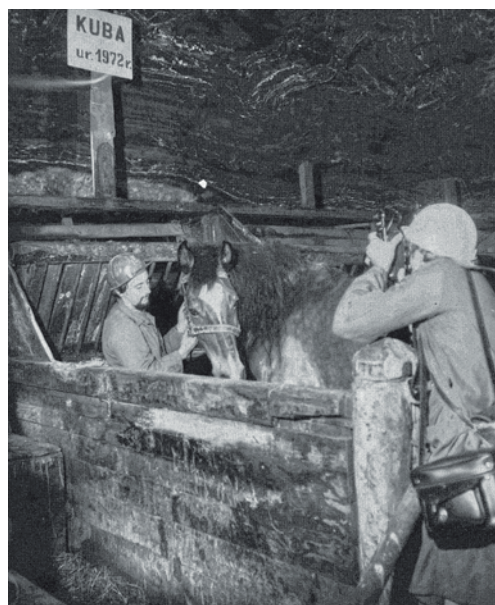
⁸⁵ M. Seykotta: *Stajnia w komorze Krupiński*, Zbiór Sztuki MŻKW, nr inw. IV/281; od II połowy XIX w. komora w dokumentacji mierniczej kopalni określana jest jako *Stara Stajnia*.

⁸⁶ J. N. Hrdina, L. E. Hrdina: *Geschichte ...*, s. 206.

⁸⁷ K. Freyseysen: *Lubomierz im Janina Felde*, 1781 r., Zb. Kart. MŻKW, nr inw. VII/398; S. Kosiba: *Pomiar komór Kaunitz i Nadasdy*, 1907 r., Zb. Kart. MŻKW, nr inw. VII/1532.



Fot. 11. Koń Drab w stajni na poziomie IV kopalni wielickiej, 1982 r.



Fot. 12. Koń Kuba w stajni na poziomie IV kopalni wielickiej, 1982 r.

Od 1861 r. zmienił się zasadniczo charakter pracy koni w kopalni, które stanowiły siłę pociągową uruchomionej i systematycznie rozbudowywanej podziemnej kolei żelaznej. Odtąd funkcjonują dwie scentralizowane stajnie dla nowo utworzonego wówczas podziału kopalni na *Góry Wschodnie* i *Góry Zachodnie*. Dla pierwszych zlokalizowana została na poziomie III, przy chodniku prowadzącym od szybu *Boża Wola* do podłużni *Koberwein*⁸⁸. W 1913 r. urządono pomieszczenie o wyższym standardzie przy pobliskiej poprzeczni *Prokopowicz*⁸⁹. Stajnie dla *Gór Zachodnich* sytuowano na poziomie IV, w pobliżu szybu *Kingi* (do 1918 r. – cesarzowej *Elżbiety*). Pierwsza znajdowała się w komorze *Mirów* - w rejonie wlotu poprzeczni *Moskwa*, w latach 90. XIX w. przeniesiono ją w sąsiedztwo podłużni *Jorkasch – Koch*, a w okresie międzywojennym zlokalizowano przy poprzeczni *Kaczwiński*⁹⁰. Po drugiej wojnie światowej konie pracujące w podziemiach kopalni wielickiej przebywały już tylko w ostatniej z nich, a w latach 80. XX w. przeniesiono je do nowego pomieszczenia przy podłużni *Żralski* na poziomie III.

Po uruchomieniu podziemnej kolei żelaznej w 1861 r. konie obsługiwały wszystkie poziomy produkcyjne. Dla ich przemieszczania się ze stajni do miejsca pracy organizowano wygodne, pochylne połączenia komunikacyjne, tzw. końskie drogi. W zachodniej części kopalni szlak taki przebiegał od poziomu II niższego do poziomu VI⁹¹. Mniej rozbudowany był w *Górach Wschodnich*, gdzie rozpoczynał się na poziomie III pochylnią *Tugut*.

Swoją specyfikę miała organizacja stajni w kopalni bocheńskiej. Do połowy XVIII w. przygotowywano niewielkie pomieszczenia nad głównymi szybikami transportowymi dla koni obsługujących tylko ich kieraty. Odrębne stajnie miały nieodległe szybiki *Gazaris*, *Bonderz* i *Regis* na poziomie I *Danielowiec* oraz położony nieco niżej szybik *Mysiur*. Podobnie zorganizowano nad szybikami *Wierzchni* i *Niżni*, związanymi z szybem *Campi*⁹². Urządzenie stajni zbiorczych utrudniał brak dużych poeksploatacyjnych przestrzeni, kręte, wąskie i szybko zaciskające się chodniki, uniemożliwiające swobodne codzienne przemieszczanie się koni. Pierwsze takie pomieszczenie powstało dopiero w latach 60. XVIII w. w komorze *Mysiur* na

⁸⁸ S. Rychel: *III Horizont Erzherzog Albrecht bei dem Salzbergbaue in Wieliczka*, 1880 r., Zb. Kart. MŻKW, nr inw. VII/76.

⁸⁹ Obecnie pełni funkcję komory sanatoryjnej.

⁹⁰ H. Schrott: *Karte der Kammer Nord Galicien im wetlich. Felde*, 1866 r., Zb. Kart. MŻKW, nr inw. VII/ 1351; L. Cehak: *Wasserlosungskarte. IV ter Horizont Rittinger beidem Salzbergbaue*, 1890 r., Zb. Kart. MŻKW, nr inw. VII/621, *Stajnia w poziomie IV Rittinger*, 1934 r., Zb. Kart. MŻKW, nr inw. VII/1059.

⁹¹ W. Jaworski, P. Kurowski, R. Kurowski: *Charakterystyka zabytkowych wyrobisk kopalni soli w Wieliczce*, „SMDŻ”, t. XIII, 1984, s. 60 – 61; końską drogę przedłużano wraz z otwieraniem nowych poziomów kopalni, Poziomy „*Layer i Rudolf*” i komory „*Leo*”, „*Kraszewski*” i „*Appelshoffen III*”, 1895 r., Zb. Kart. MŻKW, nr inw. VII/1456; J. Fryt: *Wyznaczenie rekonstrukcji drogi końskiej między poziomem „Austria” i „Rudolf*”, 1902 r., Zb. Kart. MŻKW, nr inw. VII/1495.

⁹² *Komisja z 1717 r.*, BNUL, rkps sygn. 431/III, k. 103, 111; *Komisja z lat 1724/25*, Bibl. Ossol., rkps sygn. 9528/II, k. 139, 141, 149, 155, 156v.

poziomie IV *August*⁹³. Stacjonowały w nim konie dla kieratów usytuowanych nad szybikami *Wążyn*, *Wielopole*, *Rabsztyn* i *Gładysz*, a od końca tegoż stulecia nad nowo zgłębnionymi: *Tesch* i *Stanetti*. Po 1861 r., od uruchomienia podziemnej kolei żelaznej, powstawały stajnie kolejno na poziomach VIII (V) *Podmoście*, IX (VI) *Gołuchowski*, X (VII) *Słowacki* i XII (IX) *Wilson – Paderewski*⁹⁴. Funkcję połączeń komunikacyjnych (końskich dróg) pomiędzy poszczególnymi kondygnacjami w centralnej części kopalni stanowiły schody *Rabsztyn*, na wschodzie *Zejsście Lichtenfels*.

Od początków pobytu koni w podziemiach kopalni stajnie starano się lokalizować w miejscach suchych, pozbawionych przeciągów. Drewnem wykładano spąg i wydzielano pojedyncze boksy. Standardowe ich wyposażenie stanowiły żłoby oraz drabinki na siano. Wodę do pojenia zwożono w beczkach, a w XX w. do jej transportu służyły rurociągi technologiczne i przeciwpożarowe. W kopalni wielickiej przez długi czas wykorzystywano do tego celu bardzo słabo zmineralizowany wyciek z warstw chodenickich. Od połowy XVII w. szczególną uwagę zwracano na bezpieczeństwo pożarowe zarówno stajni, jak i magazynów paszy. Odgradzano je od pozostałych wyrobisk murami i ogniotrwałymi drzwiami, obowiązywały zakazy przebywania w nich z otwartym ogniem, funkcjonowały ciągłe dyżury straży stajennej. Szczegółowe zasady organizacji stajni i ich zapleczy regulowały instrukcje przeciwpożarowe z 1747 r. i 1911 r.⁹⁵. Ostatnim dokumentem w tym zakresie była wewnętrzna „Instrukcja obsługi koni i transportu dołowego za pomocą koni” zatwierdzona w 1995 r. przez Kierownika Ruchu Zakładu Górniczego kopalni wielickiej⁹⁶.

TROSKA O KONIE

Istotnym problemem jest sposób traktowania koni w kopalni oraz stan ich zdrowia. Nie ma bezpośrednich informacji na ten temat z pierwszych wieków funkcjonowania obu żup. Pomimo stwarzanych dogodnych warunków czas służby koni w kopalni do XVII w., jak można wnioskować z pośrednich obliczeń, nie był długi. W XVI stuleciu kopalnia wielicka nabywała średnio rocznie nieco ponad 20 zwierząt. Przy utrzymywaniu od 60 do 90 sztuk, okres pracy w kopalni wynosił zaledwie 3 – 4 lata. Trzeba go wiązać raczej ze sporym obciążeniem, a być może

⁹³ T. Wojciechowski: *Kopalnia Soli Bochnia*, Bochnia 2005.

⁹⁴ Jednolitą numerację poziomów podano według usytuowania pod szybem *Sutoris*, w nawiasach dodano ich kolejność pod szybem *Campi*. Najdłużej funkcjonowała stajnia na poziomie XII *Wilson – Paderewski*.

⁹⁵ *Instrukcja Jan Gotfryda Borlacha z 1747 r. o zabezpieczeniu żupy i miasta Wieliczki przed pożarem*, oprac. H. Walczak, SMDŻ, t. X. 1981, s. 205 – 228; *Instrukcja dla zapobiegania i tłumienia pożarów w kopalniach galicyjskich*, Lwów 1911 r.

⁹⁶ Maszynopis dokumentu w Dziale Robót Górniczych Kopalni Soli Wieliczka.

także z niedostosowanymi należycie warunkami pobytu pod ziemią w początkowym okresie zatrudniania ich w tym środowisku.

Opuszczanie koni do kopalni prowadzone było szymbami. Do XVII w. odbywało się w skrzyniach drewnianych przytwierdzanych do liny kieratu. W następnym stuleciu bezpieczniejszym rozwiązaniem okazało się podwieszanie ich w specjalnie przygotowanej do tego celu uprzęży konopnej, tzw. szlągu⁹⁷. Od lat 60. XIX stulecia wykorzystywano przede wszystkim klasyczne klatki szybowe. W 1880 r. z inicjatywy Urzędu Okręgowego Górniczego w Krakowie salina wielicka opracowała pierwszy w historii regulamin opuszczania koni. Dotyczył przypadku zarówno transportu w klatkach, jak i w szlągach. Po zatwierdzeniu obowiązywał w Wieliczce i w Bochni⁹⁸. W kopalni wielickiej na przełomie XIX/XX w. wydzielonym szybem do opuszczania koni była *Boża Wola*, nad którą po demontażu ostatniego kieratu zainstalowano specjalny mechanizm o napędzie ręcznym⁹⁹. Później w obu kopalniach wykorzystywano do tego celu standardowe klatki wyciągowe do przewozu załogi i wagoników z solą¹⁰⁰. W Wieliczce konie transportowano zwykle szybem *Kingi*, w Bochni – szybem *Campi*.

Wcześniej ustalano i spisywano zasady obowiązujące przy obchodzeniu się z końmi pracującymi pod ziemią i na powierzchni. Już co najmniej od XVI w. precyzowano odpowiedzialność urzędników żupnych za właściwe ich żywienie i oporządkanie¹⁰¹. Określano normy paszy uzależnione od warunków i obciążenia pracą. Początkowo dbał o te kwestie leśny i jego zastępca – stajenny. Kopalnie utrzymywały także kowali i masztalerzy, a później koniuszych - bezpośrednio odpowiedzialnych za ich utrzymanie. Koniuszy pod przysięgą zapewniali, że będą dbali o należyte karmienie, kierowali tylko do roboty „skarbowej” i wystrzegali się wszelkiej możliwej prywaty związanej ze swoim stanowiskiem¹⁰². Także trybarze, bezpośrednio obsługujący i pracujący z końmi zobligowani byli do właściwego traktowania swych wiernych pomocników. Pierwsze dwa upomnienia związane z nieprawidłowościami w tym zakresie skutkowały karami pieniężnymi, trzecie - relegowaniem z pracy¹⁰³. Szkody

⁹⁷ W. Hondius: *Dolineatio Primae...*; J. E. Nilson: *Idealny przekrój kopalni...*; A. Długosz: *Spuszczanie konia w klatce*, Zbiór Sztuki MŻKW, nr inw. IV/111; tenże: *Spuszczanie konia w szlągu*, tamże, nr inw. IV/20.

⁹⁸ „Przepisy bezpieczeństwa przy spuszczeniu i wydawaniu konia zachowywać się mające”, *Akta salinarne...*, rkps sygn. 1858 k. 217, 219, 225-230.

⁹⁹ *Szyb Boża Wola*, Zb. Kart. MŻKW, nr inw. VII/2823.

¹⁰⁰ F. Widomski: *Moje wspomnienia*, Zb. Spec. MŻKW, sygn. 811, s. 154 – 155; według autora ostatni koń był spuszcany szybem *Boża Wola* w 1902 r., później wykorzystywano do tego celu szyb *Św. Kingi*.

¹⁰¹ *Instrukcje górnicze...*, s. 4, 6, 49, 74. Jedyny przypadek niewłaściwego żywienia koni odnotowano w *Komisji królewskiej z 1709 r.*, kiedy w podziemnych stajniach „z głodu żłoby pogryzły”.

¹⁰² *Komisja z 1656 r.*, Bibl. Ossol. rkps sygn. 9526/II, s. 79; *Instrukcje górnicze...*, s. 51 – 53, 75, 91, 173.

¹⁰³ *Instrukcje górnicze...*, s. 152 – 153. W połowie XVIII w. pierwsze zaniedbanie koni karano grzywną w wysokości 1 złotego, drugie - 2 złotych, trzecie - „odpędzeniem” z pracy. Kary finansowe stosowane pod koniec XIX w. za pierwsze lub drugie przewinienie: za bicie konia w kopalni – potrącenie jednotygodniowego zarobku, za przeciążanie konia w transporcie kopalnianym – grzywna od 1 do 5 krajcarów, za pozostawienie koni w kopalni bez opieki – grzywna 3 – 10 krajcarów.

materialne spowodowane niewłaściwym obchodzeniem się ze zwierzętami należało pokryć z własnej kieszeni, a w przypadku braku takich możliwości sprawcy groziła surowa kara cielesna¹⁰⁴. Na stanowisko trybarza starano się przyjmować okolicznych gospodarzy, mających doświadczenie pracy z końmi¹⁰⁵. Do obowiązków sztygara, któremu podlegali trybarze, należało między innymi nadzorowanie należytego traktowania zwierząt w czasie trwania szychty oraz odpowiedniej opieki i karmienia podczas ich odpoczynku¹⁰⁶. Określany był również maksymalny czas pracy koni, który nie mógł przekraczać dwóch kolejnych zmian. W XX w. nawet przy dorywczym wykorzystaniu przy robotach pomocniczych, zapewniony był każdej doby ośmiogodzinny ciągły odpoczynek. Regulowano również obciążenie konia w podziemnym transporcie poziomym. Do II wojny światowej mógł on ciągnąć 4 - 6 wozów napełnionych urobkiem, później nie więcej niż 5, a pod koniec XX w. normę obniżono do 3¹⁰⁷.

Do końca XVII w. źródła nie informują o problemach zdrowotnych koni. Z przesłanek pośrednich, świadczących o stosunkowo krótkim okresie pracy w obu kopalniach, można wnioskować, że szybko traciły tam one swoje siły. Precyzyjne dane o ich kondycji pojawiają się od początku XVIII stulecia. Najczęstszymi chorobami nękającymi te zwierzęta była dychawiczność i nosacizna. Częstość przypadłością koni zatrudnionych na dole było osłabienie wzroku. W 1743 r. zarówno w Wieliczce jak i w Bochni aż 13% stanu ogólnego pogłowia określana jest mianem koni ślepych¹⁰⁸. Jednocześnie pozostają one nadal na usługach obu kopalń. Pracują zarówno na powierzchni, jak i pod ziemią. Adnotacje „ślepy” należy interpretować, jako istotny lub tylko zauważalny stan osłabienia wzroku. Trudno bowiem przypuszczać by zwierzęta zupełnie pozbawione tego zmysłu mogły świadczyć efektywną pomoc górnikom. Jednak już w 1842 r. obiegowe informacje o koniach ślepnących i tracących sierść w wyniku pracy na dole, w wiarygodnej publikacji braci Hrdinów, określone są mianem bajek. W podobnym tonie wyrażają się na ten temat pracownicy kopalni zatrudnieni w okresie międzywojennym¹⁰⁹. Prawdopodobnie lepszy stan oświetlenia miejsc pracy i odpoczynku zapobiegał takim dolegliwościom.

¹⁰⁴ *Instrukcje górnicze...*, s. 148, 153, kary cielesne wobec robotników za różne przewinienia powszechnie stosowano jeszcze w XIX w.

¹⁰⁵ *Instrukcje górnicze...*, s. 92, instrukcja dla oficjalistów z 1735 r. zalecała aby w pierwszej kolejności przyjmować do tej pracy gospodarzy z Lednicy i Mierzączki, „a nie wieśniaków ze wsi okolicznych”.

¹⁰⁶ *Komisja z 1730 r.*, Archiwum Akt Dawnych w Warszawie, rkps sygn. I/38, s. 44.

¹⁰⁷ E. Windakiewicz: *Solnictwo. Sole kamiennie, potasowe i solanki, ich własności, fizjografia, górnictwo i warzelnictwo*, Kraków 1930, t. IV, s. 224; *Instrukcja obsługi koni i transportu dołowego za pomocą koni*, mpis w Dziale Robot Górniczych Kopalni Soli Wieliczka. Niektóre doświadczone, inteligentne zwierzęta odmawiały ciągnięcia składu w przypadku przekroczenia obowiązującej normy.

¹⁰⁸ *Komisja z 1743 r.*, Bibl. Ossol., rkps sygn. 3395/II, s. 343-346, 351-352.

¹⁰⁹ J. N. Hrdina, L. E. Hrdina: *Geschichte ...*, s. 207; R. Guzik: *Moje wspomnienia lat 1914 - 1956 o Kopalni Soli w Wieliczce*, rkps, Wieliczka 1977, Zb. Spec. MŻKW, sygn. 863.

Do XVIII w. za stan zdrowotny koni odpowiadał konował¹¹⁰. Od XIX stulecia objęte były opieką weterynaryjną. Obsługę taką zapewniał lekarz powiatowy na podstawie umowy zawieranej z kopalnią, a w razie jego nieobecności lekarz miejski. Oprócz leczenia chorych zwierząt do jego obowiązków należało określanie stanu kondycji, na podstawie którego salina przedkładała władzom zwierzchnim konieczność rezygnacji z dalszej ich pracy i potrzebę zakupu koni zdrowych¹¹¹. Na przełomie XIX/XX w. kwalifikacje „zasobów” kopalni wielickiej przeprowadzał wojskowy weterynarz garnizonu krakowskiego. Większość przewidziana była do „mobilizacji” w przypadku konfliktu zbrojnego. W latach 50. XX w. przeprowadzono kompleksowe badanie zdrowia wszystkich 4 koni pracujących w podziemiach kopalni wielickiej. Szczególną uwagę zwrócono na stan układu oddechowego, który okazał się lepszy od ich rówieśników pracujących na powierzchni. Badanie miało na celu udowodnienie leczniczego oddziaływania kopalnianego klimatu i było ważnym argumentem do rozpoczęcia sanatoryjnej kuracji ludzi, tzw. subterraneoterapii¹¹².



Fot. 13. Ostatni dzień roboczy klaczy Baška na poziomie III kopalni wielickiej, 2002 r.

¹¹⁰ *Instrukcje górnicze...*, s.134.

¹¹¹ *Akta salinarne...*, rkps sygn. 1858, k. 233, sygn. 2073, k. 18, 123-124, sygn. 1524, k. 9-10.

¹¹² M. Skulimowski: *Tradycje uzdrowiskowe kopalni soli w Wieliczce*, SMDŻ, t. I, 1965, s. 275 – 286.



Fot. 14. Klacz Baśka w stajni na poziomie III kopalni wielickiej, oczekująca na wyjazd na powierzchnię, 2002 r.

Konie zwiezione do pracy w podziemia kopalni przebywały tam najczęściej bez przerwy do kresu swych możliwości fizycznych. Czasami ich służbę przerywała ciężka choroba lub poważny wypadek. Dużo zależało od możliwości osobniczych i przystosowawczych zwierzęcia do nietypowych warunków. Zdarzały się jednostki, które nie ukończyły 10 lat i już były niezdolne do pracy z powodu przesilenia lub ciężkiej choroby. Byli też rekordziści, opuszczający kopalnię po przekroczeniu 24 lat życia, mający za sobą ponad 20 lat nieustannego podziemnego trudu. Górnicy traktowali je jak swych bliskich pomocników. Szczególne relacje i duży szacunek do koni obserwujemy w XX w., gdy pod ziemią pozostawało ich coraz mniej. Jednym z jego przejawów było nadawanie pracującym na dole zwierzętom imion ludzkich¹¹³. Wzbudzały wówczas szczególną sympatię u górników, którzy częstowali je chlebem z własnego śniadania, a z ostatniej klaczy pracującej w Wieliczce uczynili łasucha. Niektóre natarczywie upominały się o poczęstunek, a nawet potrafiły wykraść go z kieszeni ubrania górnika¹¹⁴. Najbardziej inteligentne stawiały swoje warunki,

¹¹³ Znane imiona koni, m.in. Kasper, Wojtek, Kuba, Baśka.

¹¹⁴ R. Guzik: *Moje wspomnienia...*, s. 9 – 11; Z. Sobejko: *Opowiadania górnicze*, Wieliczka 1977, Zb. Spec. MŻKW, sygn. 862, relacje Wiesława Wiewiórki i inż. Tadeusza Steindla. Ostatnie konie pracujące w Wieliczce i w Bochni zagradzały ciałem przejście w chodnikach, wymuszając poczęstunek. Baśka domagała się słodczy, bocheński Kuba – chleba. Trybarz przejeżdżając przez trasę turystyczną w Wieliczce miał ze sobą cukierki, którymi częstował klacz dla zapewnienia

odmawiając ciągnięcia ponadnormatywnego składu, czy uznając władzę nad sobą tylko jednego trybarza¹¹⁵. Czasami dochodziło też do poważnych ekscesów. W Bochni przed I wojną światową, prawdopodobnie niewłaściwie potraktowany koń, jednemu górnikowi odgryzł kawałek ucha, drugiemu koniec kciuka prawej ręki wraz z paznokciem¹¹⁶.

PODSUMOWANIE

Konie wspierały pracę górników przez cały okres eksploatacji soli kamiennej prowadzonej w Wieliczce i w Bochni. W pierwszych dwóch wiekach funkcjonowania obu zakładów była to pomoc związana z zaopatrzeniem żup krakowskich w niezbędne materiały do produkcji i zabezpieczania wyrobisk oraz transportem soli na powierzchnię. Od połowy XV w. włączone zostały bezpośrednio w proces produkcyjny, napędzając kieraty instalowane nad szymbami i towarzyszącymi im szymbikami odwadniającymi. Ten rodzaj pomocy świadczyły aż do początku lat 80. XIX w., a więc ponad 4 wieki. W XVI stuleciu sprowadzone zostały do pracy pod ziemią. Do połowy XIX w. głównym ich zadaniem była obsługa kieratów nad licznymi szymbikami, później pracowały jako siła pociągowa podziemnej kolei żelaznej.

Największe znaczenie w procesie produkcyjnym konie uzyskały w XVIII w. Wówczas praktycznie cały transport pionowy na powierzchni i pod ziemią odbywał się przy ich pomocy. W kopalni wielickiej regularnie pracowało ponad 100 zwierząt w bocheńskiej w granicach od 40 do 60. Takie ilości wymagały sprawnej organizacji zaplecza stajennego, zaopatrzenia w paszę i wodę, zwłaszcza w warunkach podziemnych. Już nie tak imponująco przedstawiają się one, jeżeli zestawimy je z liczbą koni pracujących na rzecz górnictwa kruszcowego w Polsce. W połowie XVI w. w Olkuszu pracowało około 600, a kopalniach tarnogórskich około 700 zwierząt. Tam stanowiły głównie siłę napędową bardzo licznych urządzeń odwadniających instalowanych na powierzchni¹¹⁷. Poza żupami krakowskimi, na terenie Polski, większe znaczenie w pracy pod ziemią odegrały konie tylko w górnictwie węglowym i to w stosunkowo bardzo krótkim okresie, bowiem od

bezpieczeństwa przechodzących turystów.

¹¹⁵ Bocheński Kuba odmawiał ciągnięcia składu przekraczającego 4 wagoniki. Po kilku pierwszych krokach jazdy, zadem zatrzymywał pierwszy wagonik, nasłuchując i wyczuwając ciałem liczbę uderzeń kolejnych - relacja inż. T. Steindla. Także wielicki Kasper w okresie międzywojennym nie pozwalał na przekroczenie ówczesnej normy 6 wagoników. Ponadto posłuszny był tylko jednemu trybarzowemu, rwąc postronki i wywracając wagoniki uciekł do stajni, kiedy usilnie próbowali go zmusić do pracy dwaj obcy mu górnicy. R. Guzik: *Moje wspomnienia...*, s. 10 - 11.

¹¹⁶ Do zdarzeń doszło w 1909 i 1912 r. Nie wiadomo czy pracownicy doznali urazów od tego samego konia. Archiwum Państwowe w Krakowie, *Akta Okręgowego Urzędu Górniczego w Krakowie*, sygn. 44, k. 435; sygn. 133, k. 1651.

¹¹⁷ D. Molenda: *Górnictwo kruszcowe na terenie złóż śląsko-krakowskich do połowy XVI w.* (w:) „Studia z Dziejów Górnictwa i Hutnictwa”, t. VIII, Wrocław - Warszawa - Kraków 1963, s. 254.

początku XIX w. do połowy XX stulecia¹¹⁸. Ponad pięciowiekowe ich zaangażowanie bezpośrednio w procesie produkcyjnym w Wieliczce i w Bochni stanowi niewątpliwie ewenement na skalę światową.

Górnicy traktowali konie jak swoich bardzo dobrych i wiernych sprzymierzeńców w pracy wymagającej ogromnego wysiłku. Świadczy o tym duża dbałość przejawiająca się w dobrej organizacji warunków bytowania, zwłaszcza pod ziemią, odpowiednim karmieniu i trosce o ich zdrowie. Sprawy te regulowały także tworzone i zmieniające się z duchem czasów bardzo rygorystyczne przepisy. Pomiędzy pracownikami a tymi zwierzętami, zwłaszcza bezpośrednio je obsługującymi trybarzami, nawiązywała się szczególna więź. Praca koni stanowi jeden z bardzo istotnych wyróżników historii salinarnego górnictwa.

¹¹⁸ S. Gierlotka: *Konie w transporcie podziemnym*, „Bezpieczeństwo Pracy i Ochrona Środowiska w Górnictwie”, Miesięcznik Wyższego Urzędu Górniczego, nr 9 (229)/2013.

J. Charkot

HORSES IN THE SALT MINE SERVICE

Summary

Horses supported miners' work throughout the period of the production operation of the Wieliczka and Bochnia salt mines. The only thing that changed was the nature and scope of this assistance. Initially it was limited to the maintenance tasks of saltworks farms, salt transport to warehouses by the Vistula River and the supply of wood for the protection of underground workings. From the middle of the fifteenth century, horses were incorporated directly in the process of salt production as traction force for horsemills installed over shafts. In the next century in Wieliczka and in the seventeenth century in Bochnia horses also started to work underground. Until the 1860s, they mainly served horsemills, and later, in the era of mechanized vertical transport, they served the underground horizontal transport. Most horses in both mining centers were working in the eighteenth century – about 60 in the Bochnia mine, and in Wieliczka usually more than 100. In the first one, the last horse finished its work in the 1970s, and in the second one only in 2002.

Horses were surrounded with due care by miners who actually cared about their nutrition, health, proper work and rest regimens. Employees of the mine and animals “employed” for a longer time developed a special bond.