

Tramwaj konny – wagon letni PW1-112

AUTHOR

TIME AND PLACE OF CREATION

Time:

1882 podwozie - 1882 rok - 1965 nadwozie -
1965 rok

Place:

Kraków, Polska



TECHNICAL DATA

Dimensions:

wys.: 2950 mm, sze.: 1800 mm, dł.: 4940 mm

Materials:

Technique:

Laws

Właściciel obiektu: Muzeum Inżynierii i

Techniki. Wizerunki cyfrowe i metadane

obektu: domena publiczna. Opis

kontekstowy: licencja CC BY-NC-SA 3.0 PL

(Uznanie autorstwa - Użycie niekomercyjne -

Na tych samych warunkach 3.0 Polska).

OTHER

MIM 345/I-5

KEYWORDS

komunikacja miejska, Kraków, międzywojnie,
pojazd szynowy, tramwaj, transport zbiorowy,
ulica

DESCRIPTION

Początek komunikacji miejskiej w Krakowie datuje się na rok 1875 rok, w którym wprowadzono do użytku omnibus konny. Już wówczas był to jednak przestarzały środek transportu, mało atrakcyjny dla pasażerów ze względu na brukowaną nawierzchnię ulic. Od początku więc zastanawiano się nad alternatywną formą transportu zbiorowego, którego dynamicznie rozwijający się Kraków ostatnich dziesięcioleci XIX wieku, bardzo potrzebował. Już w roku 1871 roku angielskie towarzystwo tramwajowe The British and Foreign Tramways Company wyszło z inicjatywą budowy linii tramwaju konnego w Krakowie, niedługo po nim napłynęło wiele innych ofert z całej Europy. Ponieważ wokół inwestycji narosło wiele obaw i wątpliwości (wyrażanych głównie przez konserwatywne środowiska zgrupowane wokół krakowskiego „Czasu”), a warunki stawiane przez potencjalnych wykonawców były trudne do spełnienia (żądali zwolnienia z podatków na kilkadziesiąt lat oraz bezpłatnego przyznania gruntu), umowę na wprowadzenie tramwaju konnego podpisano dopiero w 1882 roku. Na wykonawcę wybrano belgijską spółkę Compagnie Générale de Chemins de Fer Secondaires reprezentującą Bank Belgijski. Według umowy między Gminą Miasta Krakowa a Bankiem Belgijskim z 25 listopada 1881 roku: „Linia, na której Bank Belgijski obowiązany jest konną koleją żelazną wybudować i w ruchu utrzymywać jest następująca: od mostu Podgórskiego przez Mostową, Wolnicę, ulicę Krakowską, Stradom, ulicę Grodzką, Rynek stroną wschodnią koło kościoła P. Maryi, ulicę i bramę Floryańską (bez naruszenia tej ostatniej), ulicę Basztową, Lubicz do dworca północnej kolei żelaznej Ferdynanda (...)”. Długość pierwszej linii tramwajowej wynosiła zaledwie 2,8 km, wagony poruszały się po torach o prześwicie 900 mm. Wagony, obsługujące wyżej wymienioną trasę, występowały w dwóch wersjach: zimowej i letniej. Prezentowany wagon letni posiada częściowe burty (zdarzały się też wagony całkowicie odstonięte). Wnętrze wagonu podzielone było na dwie klasy: I i II. Ceny biletów wynosiły odpowiednio cztery i trzy centy za przejazd. Na całej długości wagonu, poniżej poziomu podłogi, zamontowano pomosty. Niezabudowane pomosty znajdowały się również z przodu i tyłu pojazdu. Motorniczy dysponował hamulcem ręcznym, działającym na pierwszą oś w kierunku jazdy. Wagony (stanowiące później część taboru zelektryfikowanego) eksploatowano do roku 1917. Po zakończeniu użytkowania zachowano tylko jeden wagon PW1 numer 112. Po II wojnie światowej wykorzystywano wagon w celach turystycznych – wozik turystów wokół Rynku Głównego. W latach 90. XX wieku MPK przeprowadziło remont, który pozwolił na odtworzenie oryginalnego podziału na dwie klasy wraz z wejściami z bocznych pomostów. Od 2001 roku eksponat znajduje się w zbiorach Muzeum Inżynierii Miejskiej. Opracował: Szymon Czyżyk