

Schneigret, Zbigniew

Pierwsza osobowa kolej linowa w Europie wschodniej

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 13/1, 103-105

1968

Artykuł umieszczony jest w kolekcji cyfrowej Bazhum, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych tworzonej przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego.

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie ze środków specjalnych MNiSW dzięki Wydziałowi Historycznemu Uniwersytetu Warszawskiego.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.



PIERWSZA OSOBOWA KOLEJ LINOWA W EUROPIE WSCHODNIEJ

Genealogię kolei linowych można odczytać w urządzeniach pierwotnych ludów, używających lian i lin do przekraczania rzek. W średniowieczu urządzenia linowe stały się jednym z elementów wyposażenia obronnego miast. Ryciny z XV w. pokazują koleje linowe służące do transportu broni, żywności, a nawet ludzi przez fosy i mury. Jedną z pierwszych kolei linowych o dużej długości była wykonana w Gdańsku w 1644 r. przez Holendra Adama Wybego von Harlingen; składała się z jednej liny bez końca (o obiegu zamkniętym), na której zawieszono szereg koszy transportujących ziemię do budowy fortyfikacji na górze Biskupiej¹.

Lata dziewięćdziesiąte XIX w. były okresem pojawienia się pierwszych napowietrznych kolei linowych dla ruchu osobowego. Wprawdzie jeszcze w 1866 r. inż. Ritter² wybudował w Szafuzie nad Renem kolejkę, która przewoziła w jednym wagoniku dwie osoby do kontroli jazu i która była czynna do 1899 r., ale konstrukcja ta długo nie znajdowała naśladowców. Dopiero w 1893 r. powstały kolejki w Blackpool w Nowej Zelandii i nad rzeką Tennessee w Stanach Zjednoczonych, w następnym roku — na wystawie w Mediolanie, w 1896 r. — w Genewie, Wiedniu, Buenos Aires i Rio de Janeiro, a w 1898 r. — w Turynie ponad Padem. Zupełnemu natomiast zapomnieniu uległa kolejka napowietrzna we Lwowie, uruchomiona 2 lipca 1894 r.³

Wiadomości o tej kolejce miałem od jej pasażerów, moich rodziców; poszukiwania innych źródeł informacji czynione w bibliotekach i archiwach polskich nie dały rezultatu. Dopiero nieoceniona pomoc dra Wacława Olszewicza ze Lwowa⁴ przyniosła ważne materiały, chociaż brak jest, niestety, rysunków i fotografii, nie można więc zorientować się w konstrukcji kolejki.

Była ona jedną z atrakcji Wystawy Krajowej, otwartej z początkiem stycznia 1894 r. we Lwowie. Pierwszą informację o kolejce podaje „Gazeta Lwowska” (nr 140 z 3 VII 1894) w następującej notatce: „Wiadomość o otwarciu kolei napowietrznej, łączącej park Stryjski z wyżej położonym placem Wystawowym. Trasa powietrzna wynosi 170 m, przechodzi na wysokości 150 m nad parowem. Przejazd trwa 13 sekund. Cena biletu powrotnego 20 centów”. Wiadomość ta zawierała dwa niewątpliwe

¹ Szytych Hondiusza przedstawiający tę kolejkę znajduje się m.in. w Bibliotece Gdańskiej PAN; por. np. *Portrety i sceny polskie w sztychach Falcka i Hondiusza*. Gdańsk 1955, ryc. 47.

² Nie udało się ustalić imienia inż. Rittera. Mógł to być znany konstruktor mostów, profesor politechniki w Akwizgranie Georg Dietrich August Ritter (1826—1908) lub jeden z twórców statyki wykreślnej, późniejszy profesor politechniki w Zurychu Wilhelm Ritter (1847—1906).

³ Pierwsza we współczesnej literaturze wiadomość o tej kolejce znajduje się w książce: Z. Schneigert, *Napowietrzne koleje linowe*. Warszawa 1957.

⁴ Któremu autor za tę pomoc składa serdeczne podziękowanie.

błędy: wysokość kolejki nad terenem mogła wynosić najwyżej 15 m, a jazda trwała zapewne 130 s.

Po tygodniu (nr 147 z 10 VII) jest w „Gazecie” nowa notatka: „Wiadomość o próbnej jeździe przez komisję rządową, która dopuściła ją do ruchu”. W aktach Departamentu Techniki Namiestnictwa Galicji nie zachowały się jednak protokoły komisji.

W *Katalogu Wystawy* (Lwów 1894) w wykazie obiektów znajduje się wiadomość, że w sąsiedztwie pawilonu naftowego jest stacja kolei napowietrznej, na s. 226 zaś podano, że Drezdeńska Fabryka Motorów Gazowych ma wśród eksponowanych obiektów „lokomobilę naftową o sile 8 koni (w ruchu przy stacji kolei napowietrznej)”. W ogłoszeniach podano, że dawna nazwa tej firmy była „Moritz Kille”, i że jest ona producentem silników Killego.

W popularnym wydawnictwie *Przechadzka po Wystawie Krajowej w 1894 r.* (Lwów 1894) na s. 10 znajduje się notatka: „Od prawego boku ulicy głównej⁵ przewozi do działu etnograficznego ponad debrą kolej napowietrzna, złożona z grubych lin stalowych. Maszyna poruszana przyrządem naftowym sprawia, że po tych linach poruszają się tam i napowróć wózki, czyli łódki z gośćmi, chcącymi użyć tej przejażdżki”. *Przewodnik po Wystawie* dra A. Zippera, dostępny mi w wydaniu niemieckim. *Führer durch die Allgemeine Landes Ausstellung* (Lemberg 1894), na s. 62 objaśnia numery planu 83a i 83b jako *Bahnhof der Luftbahn*.

Opierając się na tych niepełnych danych, na wizji lokalnej dokonanej w 1967 r. przez dra Olszewicza i mgr Zofię Rogalińską, na znajomości terenu przez autora niniejszego doniesienia, jak również na wspomnieniach ówczesnych pasażerów, można dojść do następujących wniosków: kolejka była prawdopodobnie wykonana lub inspirowana przez Drezdeńską Fabrykę Motorów Gazowych. Stacja napędna mieściła się obok istniejącego do dziś Pawilonu Sztuki, gdzie jeszcze w okresie międzywojennym znajdowała się resztką jej płyty fundamentowej. Trasa biegła nad parowem w parku Kilińskiego (tzw. debrą), ponad istniejącymi do dziś ruinami zameczku, wybudowanymi dla wystawy, na przeciwległy grzbiet, gdzie mieściła się wystawa etnograficzna. Długość trasy wynosiła ok. 170 m, co odpowiada stosowanym w tym czasie długościom. Kolejka nie miała podpór, co również jest zgodne z ówczesnymi możliwościami technicznymi. Wysokość lin nad terenem wynosiła ok. 15 m. Prędkość jazdy mogła wynosić ok. 0,8 m/s, co daje czas przejazdu ok. 130 s. Lokalizację kolejki mógł ustalić główny inżynier wystawy inż. Julian Łubieński, lub też przedstawiciel firmy „Kille” inż. Topolnicki.

Na dwu linach nośnych jeździły ruchem wahadłowym dwa wagoniki sześciuosobowe, poruszane liną napędzaną ośmiokonnym urządzeniem napędowym o silniku spalinowym. Kolejka czynna była prawdopodobnie do zamknięcia wystawy w dniu 15 października, tj. 3¹/₂ miesiąca, i zapewne kilkanaście tysięcy osób skorzystało z jej usług. Jak wskazuje zupełny brak wiadomości o niej w ówczesnej prasie technicznej, a przede wszystkim w „Czasopiśmie Technicznym” wydawanym przez lwowskie Towarzystwo Politechniczne, traktowana była jako urządzenie rozrywkowe, typu karuzeli, nie godne wzmianki przez poważne pismo.

Dzisiaj jednak w obliczu żywiołowego rozwoju kolei linowych na całym świecie, gdy ogólna ich liczba tylko dla transportu osobowego sięga ok.

⁵ Tj. od strony alei wiodącej od głównego wejścia przy ul. Poniatowskiego (przypis autora doniesienia).

8 tys., dobrze jest przypomnieć o czasach, kiedy nikomu nie marzył się obecny poziom jakościowy i ilościowy tych kolei, oraz o mieście, które mimo że położone daleko od głównych ośrodków przemysłowych, w różnych dziedzinach techniki odegrało niepoślednią rolę.

ПЕРВАЯ ПАССАЖИРСКАЯ КАНАТНАЯ ДОРОГА В ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЕ

В начале статьи автор упоминает о грузовой канатной дороге, построенной в Гданьске в 1644 г., после чего переходит к описанию первых пассажирских подвесных канатных дорог. Он подчеркивает, что пассажирская канатная дорога, созданная на территории Всепольской выставки во Львове (1894), явилась не только первым такого типа сооружением в Восточной Европе, но и одной из первых в мире. Автор дает техническую характеристику этой канатной дороги, опираясь при этом на данные из тогдашних газет и журналов, найденные во Львове Вацлавом Ольшевичем, а также на свои исследования, проведенные на месте. Кроме того, автор использовал воспоминания пассажиров этой дороги. Это была двухканатная подвесная дорога с маятниковым движением, снабженная двумя вагонами, вмещавшими по 6 человек. В качестве привода в ней был применен двигатель внутреннего сгорания мощностью 8 л.с. Трасса канатной дороги протяженностью 170 километров проходила от павильона изобразительного искусства, над оврагом в парке им. Кишинского на высоте около 15 метров над землей. Она находилась в действии во время работы выставки.

THE FIRST CABLE RAILWAY FOR PASSENGER TRAFFIC IN EASTERN EUROPE

After mentioning the cable-line railway for freight transport put into operation at Gdańsk in 1644, the author passes on to discussing the first railway lines serving passenger traffic and asserts, that the railway of this type built for the South-Poland Exposition at Lwów (1894) was not only the first to be operated in Eastern Europe, but one of the first in the whole world as well. On the basis of information collected from press archives and catalogues unearthed at Lwów by Dr. Wacław Olszewicz, and from local studies and the memoirs published by former passengers one can reconstruct the technical parameters of this engineering venture. It was a double-cable railway, run in alternate direction, with two carriages for 6 persons each; this system was driven by a combustion engine of 8 HP. The track, 170 m long, ran from the Art Pavillon across a ravine in Kiliński Park at some 15 m above ground level. This railway was operated each time the Exposition was open to the public.