

Tomasz Sielicki

Instytut Historyczny

Uniwersytet Wrocławski

Piski, zgrzyty, tętent i dzwonki – tramwaje w pejzażu dźwiękowym wrocławskiej ulicy na przełomie XIX i XX wieku

Na miejski pejzaż dźwiękowy składają się w dużej mierze odgłosy ulicy, tworzące coś na kształt wielobarwnej – użyjmy porównania z obszaru innego zmysłu – mozaiki czy kalejdoskopu, złożonego z różnorodnych elementów. Są to przede wszystkim rozmowy, okrzyki, gwar, kroki ludzi, aczkolwiek dominującą rolę odgrywa dźwięk, czy też zespół dźwięków, będący elementem ruchu ulicznego.

Przez mieszkańców Wrocławia, ale zapewne też każdego innego dużego miasta, ta dźwiękowa mozaika określana jest takimi słowami, jak „hałas, jazgot, szum, ryk”¹. Jednocześnie ta mieszanka „nieprzyjemnych, drażniących, męczących” – jak podają respondenci wywiadów przywoływanych przez Renatę Tańczuk – odgłosów jest uznawana za wyznacznik wielkomiejskości, a także dynamizmu i miejskiego życia. Badaczka zaznacza, że dominującą rolę w tej fonicznej feerii odgrywają środki transportu, w tym pojazdy komunikacji miejskiej. „Tramwaje. To jest podstawa wrocławskich dźwięków” – zaznacza jedna z pytanych osób; „Tramwaje. Hałas wielkiego miasta, które się wycisza wieczorem” – to opinia innego respondenta przytoczona w artykule *Jak brzmi Wrocław?*. Istotnie, tramwaje wysuwają się zdecydowanie na pierwszy plan, wyodrębniają się z wieloelementowego tła, ustanawiają „wyraźne zdarzenie dźwiękowe”. Co więcej, respondenci wielokrotnie podkreślają, że właśnie ten środek transportu jest dla Wrocławia charakterystyczny. Chociaż część pytanych uważa, że w zasadzie dźwięki każdego dużego miasta są podobne, to jednak niektórzy, słusznie zresztą, zwracają uwagę na możliwość ich rozróżnienia.

Na znaczenie odgłosów komunikacyjnych w tworzeniu dźwiękowego pejzażu Wrocławia zwracają uwagę i inni badacze. „Z intensywnymi brzmieniami

¹ R. Tańczuk, *Jak brzmi Wrocław?*, [w:] *Audiosfera Wrocławia*, red. R. Losiak, R. Tańczuk, Wrocław 2014, s. 243–259.

komunikacyjnymi mamy do czynienia w ciągu całego dnia na ulicach i arteriach miasta. Dodatkowo odgłosy te wzmacniają częste alarmy karetek, celowe forsowanie silnika przez kierowców motocykli i samochodów (zwłaszcza ruszających na światłach) oraz klaksony samochodowe i dzwonki tramwajowe² – pisze w artykule *Brzmieniowe oblicza czasu*, zamieszczonym w tym samym tomie, Wioleta Muras. Zwraca też uwagę na odgłosy generowane przez tramwaje oraz przypisuje im szczególną rolę: „Specyficzną grupą odgłosów komunikacyjnych są zjawiska związane z komunikacją tramwajową. Różne modele tramwajów wrocławskich są rozpoznawalne audialnie³. Badaczka opisuje takie odgłosy „tramwajowe”, jak „szumy” czy „piski” pochodzące od układu napędowego lub zasilania, dzwonki, „rytmiczny stukot kół o szyny”, „skrzywienie czy zgrzyty na zakrętach” i „odgłosy wycia” na pętłach⁴.

Odgłosy o proweniencji komunikacyjnej rozpatrywane są często z punktu widzenia komfortu życia w mieście. Przez część mieszkańców są one określane po prostu mianem hałasu i wywołują negatywne odczucia. W artykule Michała Kasprzyka *Wielkowiejskie hałasy* – także zamieszczonym w przytaczanej publikacji – odgłosy związane z ruchem ulicznym zajmują ważne miejsce, za uciążliwe w pierwszej kolejności uznaje się syreny karetek oraz „szum samochodowy”. Również stukot kół tramwajowych traktuje się jako synonim hałasu⁵.

Jak zatem widać, tramwaje odgrywają w pejzażu dźwiękowym Wrocławia istotną rolę ze względu na ich silnie wyodrębniające się z tła odgłosy – szczególnie dzwonki, ale też wielorakie dźwięki będące efektem współpracy zestawów kołowych z infrastrukturą szynową. Było tak w zasadzie od samego początku funkcjonowania tego środka transportu w nadodrzańskiej metropolii. Niniejszy artykuł stanowi próbę odtworzenia dźwiękowego krajobrazu wrocławskiej ulicy z końca XIX oraz początku XX wieku ze szczególnym wyeksponowaniem odgłosów towarzyszących komunikacji tramwajowej. Oczywiście, ponieważ do czasów obecnych nie zachowały się nagrania, ta rekonstrukcja jest tylko częściowa i ma charakter opisowy. Zastanawiające jest jednak to, jak wiele szczegółów pejzażu dźwiękowego zapadło w pamięć ówczesnych mieszkańców i jak wiele z nich zostało utrwalonych w różnych przekazach. Elementy pejzażu ulicy końca XIX wieku, które tu przedstawiam, wyodrębniłem na podstawie badań źródłowych: prasy codziennej i rozmaitych dokumentów, na przykład rozporządzeń regulujących ruch tramwajów w mieście. Korzystałem również z ustaleń zaprezentowanych w mojej monografii *Wrocławskie tramwaje konne*, opisującej najstarsze dzieje transportu miejskiego w stolicy Śląska⁶.

² W. Muras, *Brzmieniowe oblicza czasu*, [w:] *Audiosfera Wrocławia*, s. 43–44.

³ Ibidem.

⁴ Ibidem.

⁵ M. Kasprzyk, *Wielkowiejskie hałasy*, [w:] *Audiosfera Wrocławia*, s. 261–281.

⁶ T. Sielicki, *Wrocławskie tramwaje konne*, Łódź 2017.

Niniejsza rekonstrukcja obejmuje nieco szerszy zakres czasowy niż zapisany w tytule przełom XIX i XX wieków – opisuję pejzaż dźwiękowy o wiele wcześniejszy, od roku 1840, a także późniejszy – do roku 1945. Poruszam także kwestię innych środków transportu – omnibusów, trolejbusów oraz autobusów, chociaż nacisk kładę na komunikacji tramwajowej, która przez wiele lat stanowiła podstawę systemu transportowego miasta. Niezwykle cennym źródłem informacji o czasach późniejszych, lat 30. i 40., okazały się wspomnienia przedwojennych wrocławian, które będę przytaczał. W artykule stosuję aktualne nazwy miejscowe ulic, dzielnic i obiektów. W cytatach zostawiam natomiast brzmienie oryginalne z podaniem polskich odpowiedników w nawiasach kwadratowych⁷.

Omnibusy konne

Zanim we Wrocławiu pojawiły się tramwaje, formę zorganizowanego transportu publicznego stanowiły omnibusy konne, a więc toczące się po bruku powozy przeznaczone dla około 25 osób, kursujące po wyznaczonych trasach w oparciu o rozkład jazdy. Ich kontynuacją były późniejsze autobusy (zwane zresztą na początku XX wieku w języku niemieckim omnibusami silnikowymi – *Kraftomnibus*).

W stolicy Śląska pierwsze omnibusy pojawiły się dość wcześnie, bo w 1840 roku za sprawą dwóch miejscowych przedsiębiorców. Najpierw Conrad Kißling, właściciel popularnej piwiarni na rogu Rynku i ul. św. Mikołaja, uruchomił podmiejskie linie omnibusowe kursujące do takich podwrocławskich miejscowości jak Szczytniki, Popowice, Osobowice czy Borek oraz do swojej restauracji zorganizowanej w Podgórzu koło Rościsławic (powiat wołowski). Inauguracja miała miejsce 10 maja 1840 roku. Wówczas jeden omnibus udał się do Szczytnik, drugi – do Popowic. Pojazdy kursowały co godzinę. Co ciekawe, dziennikarz piszący dla „Breslauer Beobachter” wyraził taką oto opinię na temat nowego przedsięwzięcia:

Można by sobie jeszcze życzyć, aby omnibus w trakcie jazdy uruchamiał mały dzwonek, który już z daleka oznajmiałby jego zbliżanie się, żeby osoby, które chcą po drodze wsiąść, zyskały czas, by dotrzeć na ulicę, zanim omnibus odjedzie oraz że nie przytrafi się im to, co mojemu sąsiadowi, który miał zamiar się przejechać omnibusem. Gdy pojazd przejeżdżał, sąsiad na łeb na szyję zbiegł ze schodów na ulicę, ale niestety jedynie obszedł się smakiem⁸.

⁷ Teksty w języku niemieckim przytaczam w pisowni oryginalnej, uwzględniając dawną ortografię i zachowując formy archaiczne. Tłumaczenia własne, o ile nie podaję inaczej.

⁸ „Zu wünschen wäre noch, daß die Omnibus während des Fahrens eine kleine Klingel in Bewegung setzen, die ihr Nahen schon aus der Ferne verkündete, damit Personen, die unterwegs einsteigen wollen Zeit gewinnen, bis auf die Straße zu kommen, eh' der Omnibus vorbeifährt,

Istotnie, z czasem Conrad Kißling poszedł za tą radą. Jesienią otworzył on linię wewnątrzmijską, której inauguracja miała miejsce 17 listopada 1840 roku. W ogłoszeniu zamieszczonym w „Schlesische Zeitung” przedsiębiorca zawarł także informację o dźwiękowym elemencie towarzyszącym jego pojazdowi:

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 z Wielkiego Cmentarza przed Bramą Mikołajską [przy ul. Le-gnickiej, w okolicach ul. Inowrocławskiej] przez Nikolaistraße, Ring, Albrechts-traße, obok teatru [Kalte Asche na skrzyżowaniu ul. Oławskiej i ul. P. Skargi] do Mauritiusplatz przed Bramą Oławską i Ohlauerstraße i Reuschestraße z powrotem. Dzwonek na omnibusie będzie oznajmiał jego zbliżanie się i będzie zapraszał do wejścia w każdym dowolnym miejscu tej trasy. Jedna osoba płaci 1 srebrny grosz⁹.

Ten nowy środek transportu miejskiego i związane z nim dźwięki musiały na siebie bardzo zwracać uwagę, gdyż jeden z artykułów w gazecie „Breslauer Blättern” pod znamienym tytułem *Wrocław staje się coraz większy!* piszący zaczął następująco: „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 [...]”¹⁰.

Drugim przedsiębiorcą, który niemal równocześnie otworzył ruch omnibusów na terenie miasta był Julius Lange. Niestety, pomimo początkowego sukcesu, omnibusy funkcjonowały tylko przez kilka miesięcy i na początku 1841 roku zostały zawieszono.

Idea omnibusów powróciła w 1862 roku i wówczas przyjęła się w stolicy Śląska na stałe. Także i w tym wypadku można znaleźć przykład, jak istotna była sfera dźwiękowa dla funkcjonowania tego typu formy transportu. Omnibusy były bowiem wyposażone w urządzenie służące konduktorowi do liczenia pasażerów. Na ten niewielki, ale ważny detal zwracała uwagę „Schlesische Zeitung”: „Pasażer przy wsiadaniu musi jedynie uważać na to, aby odbić się na zegarze kontrolnym, co może odbyć się łatwo bez patrzenia nań, gdyż jest on wyposażony w dzwonek, wydający głośny dźwięk. Jeśli uderzenie nie ma

und es ihnen nicht gehe, wie meinem Nachbar, der sich vorgenommen hatte, mitzufahren, und über Hals und Kopf die Treppe hinabrannte, als der Wagen vorüberfuhr, unten angelangt aber leider nur das Nachsehen hatte” *Lokales*, „Breslauer Beobachter”, 19.05.1840, nr 60.

⁹ Zur Bequemlichkeit des Publikums wird versuchsweise vom 17. November früh 8 Uhr an bis Abends 7 Uhr täglich, Sonntags ausgenommen, ein Omnibus ununterbrochen vom großen Kirchhof vor dem Nikolaithore ab, über die Nikolaistraße, Ring und Albrechtstraße beim Theater vorbei, bis auf den Mauritiusplatz vor dem Ohlauerthor und über die Ohlauer- und Reusche-Straße zurück fahren. Die Klingel am Wagen wird das Herannahen desselben verkündigen und zum Einsteigen auf jedem beliebigen Punkt dieser Tour einladen. Die Person zahlt 1 Sgr.: Ogłoszenie C. Kißlinga *Omnibus*, „Schlesische Zeitung”, nr 269, 16.11.1840.

¹⁰ *Breslau wird immer größer!*, „Breslauer Blättern” (Beilage), 21.11.1840, nr 47.

miejsca, wystarczy tylko przypomnieć się konduktorowi, gdyż także tutaj może dojść do pomyłki, którą da się łatwo odróżnić od celowego działania [...]”¹¹.

Jeszcze jeden element dźwiękowego pejzażu związany był z konnymi omnibusami i był tak charakterystyczny, że pozostał długo w pamięci ówczesnych wrocławian. Dziennikarz „Breslauer Zeitung”, tak oto opisywał odjazd pojazdu z ul. Parkowej na Szczytnikach w czasach sprzed tramwajów:

Codziennie kursujący we Wrocławiu o określonych godzinach omnibus w latach sześćdziesiątych oraz do połowy lat siedemdziesiątych jeździł z Ritterplatz [pl. Nanckiera] na Scheitnig [Szczytniki]. Pierwszy odjazd wczesnym rankiem z Scheitnig, spod restauracji Waltera [na ul. Parkowej], był oznajmiany poprzez sygnał, jaki stary [woźnica Gottlieb] Kleinert potrafił wydobyć w sposób przeraźliwy z pewnego rodzaju rogu pocztowego. Omnibus ruszał co do minuty, ale nigdy szczytnicy uczniowie szkoły letniej nie spóźniali się do gimnazjum lub szkoły dziewczęcej we Wrocławiu¹².

Tramwaje konne

Początki komunikacji tramwajowej we Wrocławiu łączą się z tworzeniem systemu tramwajów konnych, budowanego przez prywatną spółkę akcyjną Breslauer Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft (BSEG). Pierwszy tramwaj konny wyjechał na ulice Wrocławia rankiem 10 lipca 1877 roku. W ciągu kilku kolejnych lat w stolicy Śląska powstała całkiem pokaźna sieć miejskiej kolei konnej. Trasy przecięły miasto wzdłuż i wszerz, łącząc Szczytniki, rogatkę Oławską¹³,

¹¹ „Der Fahrgast darf bei seinem Einsteigen nur darauf achten, daß die Control-Uhr angeschlagen wird, was, ohne auf dieselbe hinzusehen, leicht geschehen kann, da diese Uhr mit einer Glocke versehen ist, welche einen lauten Klang hören läßt. Findet dieses Anschlagen nicht statt, so bedarf es nur einer Erinnerung des Conducteurs, – denn Irrthum ist auch hier möglich und von Absichtlichkeit leicht zu unterscheiden.” [Omnibus, Mangelnde Beleuchtung], „Schlesische Zeitung”, 15.08.1862, nr 377.

¹² „Ein täglich zu bestimmten Stunden verkehrender Omnibus in Breslau fuhr in den sechziger bis zur Mitte der siebziger Jahre vom Ritterplatz nach Scheitnig. Die erste Abfahrt von Scheitnig am frühen Morgen, von Walter aus, wurde durch Signale angekündigt, die der alte „Kleinert” einer Art Posthorn in fürchterlicher Weise zu entlocken verstand. Der Omnibus fuhr auf die Minute und niemals kamen die Scheitniger Sommerschüller zu spät in das Gymnasium oder in die Mädchenschule nach Breslau” – *Breslauer Streifzug*, „Breslauer Zeitung” 14.08.1898, nr 565. Wątpliwość budziło nazwisko Kleinerta użyte w artykule, ale lektura książki adresowych miasta Wrocławia pozwala chyba wyjaśnić tę zagadkę. Otóż pod rokiem 1870 figuruje *Omnibuskutscher*, czyli ‘woźnica omnibusowy’ o nazwisku Kleinert. Niestety towarzyszy mu tylko inicjał imienia – G. Z kolei w roku 1875 zapisano właśnie Gottlieba Kleinerta, wykonującego zawód woźnicy (*Kutscher*). Jest wysoce prawdopodobne, że chodzi o tę samą osobę; por. *Adreß- und Geschäfts-Handbuch der königlichen Haupt- und Residenzstadt Breslau für das Jahr 1870*, Breslau [1869].

¹³ Okolice skrzyżowania dzisiejszych ulic Romualda Traugutta, Tadeusza Kościuszki, Krakowskiej oraz Na Niskich Łąkach.

pl. Powstańców Wielkopolskich, Popowice i Borek. Głównym węzłem komunikacyjnym był Rynek, przez który trasy biegły aż po trzech stronach: północnej (na linii ul. św. Mikołaja – ul. Wita Stwosza), południowej (na linii ul. Ruska – pl. Solny – ul. Oławska) oraz wschodniej (na linii ul. Świdnicka – ul. Kuźnicza). Prócz tras promieniście odchodzących od Rynku powstała jeszcze jedna, najbardziej charakterystyczna dla Wrocławia, trasa obwodowa, obiegająca śródmieście i łącząca większość wrocławskich dworców kolejowych.

Do obsługi tras BSEG posiadała wagony, które podzielić można na dwa zasadnicze rodzaje: zamknięte (zakryte, zimowe) oraz otwarte (odkryte, letnie)¹⁴. Ten podział będzie aktualny przez wiele dziesięcioleci. Wagony zamknięte miały przedział pasażerski wyposażony w burty i przeszklone okna oraz odgradzony od otwartych pomostów ścianami z przesuwными drzwiami. Wśród wagonów zakrytych występowały różne typy, ale nie ma to większego znaczenia dla sfery dźwiękowej. Drugim rodzajem były wagony odkryte, a więc pozbawione burt, drzwi i okien, których dach wspierał się na kilkunastu drewnianych słupkach. Taka budowa pojazdów jest o tyle istotna, że do zamkniętego przedziału pasażerskiego część dźwięków z otoczenia trudniej dochodziła, a dźwięki z wnętrza wagonu letniego były lepiej słyszalne na ulicy. Tak jak i dziś każdy tramwaj posiadał dzwonki – zewnętrzne (ostrzegawcze) oraz wewnętrzne (sygnałowe). Tak nakazywało zresztą rozporządzenie policyjne w sprawie działalności kolei ulicznej we Wrocławiu (*Polizei-Verordnung betreffend den Betrieb der Straßen-Eisenbahnen in Breslau*), wydane przez miejscowe Prezydium Policji w 1877 roku¹⁵.

Najpierw omówmy kwestię dzwonek zewnętrznych, to one bowiem tak bardzo wyróżniały się w zgiełku ruchliwych wrocławskich ulic. W paragrafie 13 (w części I) tego dokumentu czytamy, że „Do sygnalizacji używa się dzwonka. W tym celu należy każdy wagon zaopatrzyć w dzwonek zgodnie z policyjną instrukcją”¹⁶.

Natomiast paragraf 31 określał sytuacje, w których woźnica zobowiązany był dzwonka używać: „§ 31. Woźnica powinien nadawać sygnały dźwiękowe dzwonkiem: a. przy przekraczaniu skrzyżowań; b. o ile zauważy przeszkodę na torze”¹⁷.

¹⁴ Więcej na temat budowy i wyposażenia najstarszego taboru tramwajowego we Wrocławiu zob. T. Sielicki, *Wrocławskie wagony tramwajowe*, [w:] *Nowoczesne tramwaje w komunikacji miejskiej*, red. B. Molecki, Wrocław 2014, s. 55–59; idem, *Wrocławskie tramwaje konne*, Łódź 2017, s. 215–228.

¹⁵ Źródła nie zawsze są konsekwentne w ich nazywaniu, ale nie ma to większego znaczenia, ponieważ najczęściej z kontekstu da się odczytać, o który dzwonek chodzi.

¹⁶ „§ 13 Die Signale erfolgen durch die Glocke. Zu diesem Behufe ist jeder Waggon mit einer Glocke nach polizeilicher Anweisung zu versehen” – *Polizei-Verordnung betreffend den Betrieb der Straßen-Eisenbahnen in Breslau*, Breslau 1877 (tłumaczenie: Mateusz Kokoszkiewicz).

¹⁷ „§ 31 Der Kutscher hat die Signale, Läuten der Glocke, zu geben: a. beim Passiren der Straßenkreuzungen; b. sobald Hindernisse auf der Bahn bemerkt werden” – ibidem (tłumaczenie: Mateusz Kokoszkiewicz).

W części IV zawarto informacje odnośnie do innych uczestników ruchu i ich reakcji na usłyszany dźwięk dzwonka tramwajowego: „§ 39. Na dźwięk sygnału dzwonka tramwajowego (§ 13 i 31) osoby postronne powinny całkowicie usunąć się z toru.

Jeźdźcy i furmani powinni całkowicie usunąć się z drogi jadącym z naprzeciwka tramwajom, tak że zostanie między nimi a najbliższą szyną odstęp szerokości co najmniej 1,10 metra = 3 ½ stopy¹⁸. Ostatni zapis był kluczowy, oddawał bowiem tramwajom absolutne pierwszeństwo na drodze, zrównując je niemal z pojazdami uprzywilejowanymi. Jak widać, pierwszorzędną rolę odgrywały w tej kwestii tramwajowe dzwonki.

Nietrudno się domyślić, że nie zawsze litera prawa była jednak przestrzegana, o czym od samego początku informowała lokalna prasa. Już w pierwszy dzień funkcjonowania tramwajów na łamach „Schlesische Zeitung” ukazała się następująca opinia: „To, że niektórzy woźnice furmanek ze wsi z wrodzoną przekorą zwlekają do ostatniej chwili ze zjechaniem pomimo ostrzegawczego sygnału dzwonkowego, jest uciążliwością, którą można będzie usunąć dopiero wówczas, gdy paru z tych upartych jegomościów otrzyma zasłużone kary¹⁹. Tego samego dnia doszło zresztą do pierwszej w historii kolizji. „Breslauer Zeitung” donosiła:

§ 39 rozporządzenia policyjnego z 14 kwietnia (25 maja) 1877 r. w sprawie działalności kolei ulicznej we Wrocławiu stanowiący, że „jeźdźcy i furmani powinni całkowicie usunąć się z drogi jadącym z naprzeciwka tramwajom, tak aby został między nimi a najbliższą szyną odstęp szerokości co najmniej 1,10 metra = 3 ½ stopy”, nadal nie jest należycie respektowany przez wszystkich naszych powożących. Tak na przykład dzisiaj około drugiej po południu, na rogu Adalbertstraße [ul. Stefana Wyszyńskiego] i Große Scheitnigerstraße [ul. Szczytnicka], mimo sygnałów dźwiękowych od konduktora i ostrzeżenia od policjanta, pusty karawan tak zderzył się z jadącym z naprzeciwka wagonem kolei konnej, że został odrzucony na bok i w znacznym stopniu uległ uszkodzeniu. Jak widzimy, zdarza się wiele podobnych wypadków spowodowanych nieuwagą naszych woźniców²⁰.

¹⁸ „§ 39 Beim Ertönen der Bahn-Signale (§§ 13 und 31) hat das Publikum sich überall von der Bahn zu entfernen. Reiter und Fuhrwerke haben den entgegenkommenden Zügen vollständig und soweit auszuweichen, daß zwischen ihnen und der nächsten Bahnschiene noch mindestens ein Raum von 1,10 Meter = 3 ½ Fuß frei bleibt” – ibidem (tłumaczenie: Mateusz Kokoszkiewicz).

¹⁹ „Daß einzelne Führer vom Lande hereinkommender Fuhrwerke in gewohnter Oppositionslust das Ausweichen trotz der warnenden Glockensignale bis zum letzten Augenblick unterlassen, ist ein Uebelstand, der wohl erst dann seine Beseitigung finden wird, wenn einige dieser obstinaten Burschen die verdiente Strafe ereilt haben wird” – *Die Breslauer Straßenbahn*, „Schlesische Zeitung” 11.07.1877, nr 316.

²⁰ „Der § 39 der Polizei-Verordnung vom 14. April (25. Mai) 1877, betreffend den Betrieb der Straßen-Eisenbahnen, welcher bestimmt: »Reiter und Fuhrwerke haben den entgegenkommenden Zügen vollständig und soweit auszuweichen, daß zwischen ihnen und der nächsten

Istotnie, problem nieustępowania pierwszeństwa tramwajom przez inne pojazdy w zasadzie wpisał się na stałe w codzienność wrocławskiej ulicy, co miało przełożenie na sferę dźwiękową:

We wtorek wieczór około godziny czwartej po południu środkiem Friedrich-Wilhelmstraße [ul. Legnicka] poruszał się karawan. Niedaleko rogatki został dogoniony przez wagon kolei konnej, którego woźnica, jako że karawan nie myślał ustąpić miejsca, uruchomił swój donośny dzwonek. Dorożki towarzyszące karawanowi ustąpiły drogę, zgodnie z instrukcją, tramwajowi, ale sam karawan nie²¹.

Warto zwrócić uwagę na oryginalne niemieckie sformułowanie *seine weithinschrillende Klingel ertönen ließ*, które określa dźwięk dzwonka nie tylko jako daleko sięgający, ale również przenikliwy (ostry, wysoki). Trzeba w tym miejscu zaznaczyć, że dzwonki (dzwony) były w stuleciu XIX (i nie tylko) zarezerwowane dla sygnalizowania niebezpieczeństwa. Często w ten sposób informowano o pożarze. Również pojazdy straży ogniowej właśnie dzwonekami informowały o akcji ratunkowej. Także pierwsze parowozy posiadały dzwon lub gong, który miał ostrzegać innych o zbliżającym się niebezpieczeństwie. Widać zatem, że ten sposób sygnalizacji był charakterystyczny dla pojazdów w jakimś stopniu uprzywilejowanych i takich, jak w przypadku kolei, które poruszają się szybko i których nie da się natychmiast wyhamować. Podobnie było z tramwajami, które na mocy przytoczonego rozporządzenia uzyskiwały absolutne pierwszeństwo na drodze – zarówno w trakcie przejeżdżania przez skrzyżowania, jak i na ulicach. Szybkość oraz nieprzerwany ruch tramwajów był w istocie nową jakością w podróżowaniu po mieście. Ponieważ ulice dziewiętnastowiecznego Wrocławia były bardzo tłoczne, szczególnie w Rynku i okolicznych staromiejskich traktach, takie rozwiązanie prawne było ze wszech miar konieczne dla utrzymania należytego tempa podróży, a w konsekwencji – punktualnej jazdy²².

Bahnschiene noch mindestens ein Raum von 3½ Fuß frei bleibt«, wird von vielen unserer Rosselenker noch immer nicht gehörig respectirt. So fuhr heute Nachmittag gegen 2 Uhr ein leerer Leichenwagen an der Ecke der Adalbert- und Große Scheitnigerstraße trotz des Glockensignals des Bahnconducteurs und der Verwarnung eines Polizeibeamten mit einem ihm entgegenkommenden Pferdebahn-Waggon derartig zusammen, daß der Leichenwagen bei Seite geschleudert und nicht unbedeutend beschädigt wurde. Wie wir erfahren, sind schon mehrere ähnliche Zusammenstöße, hervorzurufen durch die Unachtsamkeit unserer Kutscher, vorgekommen” – *Von der Pferde-Eisenbahn*, „Breslauer Zeitung” 11.07.1877, nr 316.

²¹ „Am Dinstag Nachmittag gegen 4 Uhr bewegte sich mitten auf der Friedrich-Wilhelm-Straße ein Leichenzug. Ohnweit der Thorbarriere wurde derselbe durch einen Pferdebahnwagen eingeholt, dessen Leiter, da der Trauerzug nicht auszuweichen versuchte, seine weithinschrillende Klingel ertönen ließ. Die den Leichenzug begleitenden Droschken wiehen nun wohl, der Instruction eindenk aus, natürlich aber nicht der Leichenwagen selbst” – *Grenzen für die Macht der Klingel der Pferdebahnwagen*, „Breslauer Zeitung” 15.11.1878, nr 535.

²² T. Sielicki, *Wrocławskie tramwaje konne*, s. 271–272.

Każdy wagon posiadał dwa dzwonki ostrzegawcze – po jednym na każdym z pomostów. Wagony były dwustronne i dwukierunkowe, a na krańcówkach²³ przepręgano konia i powożono z przeciwległego pomostu. Były to niewielkie – przypominające okrętowe dzwonki, swobodnie podwieszane do krawędzi dachu po prawej stronie woźnicy. Kierujący pojazdem uruchamiał dzwonek prawą ręką, lewą trzymając lejce. Co ciekawe, w 1889 roku zmieniono miejsce przytwierdzenia dzwonków, montując je na korbie hamulca. Dzięki temu woźnica był w stanie jednocześnie hamować oraz ostrzegać²⁴. Prasa nie wspomina jednak przy tej okazji o brzmieniu nowych dzwonków. Niestety zachowane zdjęcia nie potwierdzają tej informacji, a na fotografiach – również z okresu końca funkcjonowania kolei konnej we Wrocławiu – nadal widać podwieszane do dachu dzwonki.

Dzwonki od razu stały się najbardziej charakterystycznym, bo wyróżniającym się, elementem tramwajów, a ich dźwięk zagościł na stałe wszędzie tam, gdzie powstały tramwajowe trasy. Oczywiście, o czym była już mowa, ze względu na duże natężenie ruchu w centrum tramwajarze właśnie dzwonieniem pilnowali przydzielonego im policyjnym dokumentem pierwszeństwa. Nietrudno sobie wyobrazić, że przy tak dużym ruchu i częstym kursowaniu tramwajów (najpierw co dziesięć minut, później co pięć, a na linii boreckiej nawet co dwie i pół minuty) dźwięk dzwonków tramwajowych rozlegał się nader często²⁵.

Szczególnie w początkowym okresie funkcjonowania tramwajów dochodziło niestety do dość częstych wypadków²⁶. Ludność – zarówno jeźdźcy czy furmani, jak i piesi – nie byli jeszcze przyzwyczajeni do nowego środka transportu i nierzadko nie zdawali sobie sprawy z niebezpieczeństwa. A to było całkiem spore. Chociaż z dzisiejszej perspektywy prędkość około 10 km/h nie wydaje się zawrotna, to jednak na owe czasy była ona znaczna. Oto okoliczności jednego z wypadków w 1878 roku:

Dzisiejszego popołudnia o godzinie 3.00 na Rynku, nieopodal Schmiedebrücke [ul. Kuźnicza] i Albrechtstraße [ul. W. Stwosza], przy samych budach naprzeciw strony Zielonej Studni, została przejechana przez wagon tramwajowy 54-letnia żona karczmarza Wolfa z gospody „Seelöwen” (na Uferstraße [ul. Wybrzeże Stanisława Wyspiańskiego]). Wspomniana, gawędząc z inną kobietą, stała na torowisku. Nie zwróciła uwagi na głośno brzmiący sygnał dzwonka, a ponieważ mimo urządzeń hamujących nie udało się zatrzymać szybko toczącego się wagonu, nieszczęsna wpadła pod koła²⁷.

²³ Wówczas nie było pętli. Wszystkie trasy zakończone były wyłącznie krańcówkami, a więc ślepyimi torami połączonymi rozjazdami umożliwiającymi przejazd z jednego toru na drugi. Z tego względu wagony były dwustronne i dwukierunkowe, a na krańcówkach pomost tylny stawał się przednim.

²⁴ *Neues Geläut an den Straßenbahnwagen*, „Breslauer Zeitung” 22.06.1889, nr 427.

²⁵ T. Sielicki, *Wrocławskie tramwaje konne*, s. 102, 133.

²⁶ Por. ibidem, rozdz. *Bezpieczeństwo*, s. 271–274.

²⁷ „Heute Nachmittag um 3 Uhr wurde auf dem Ringe unweit der Schmiedebrücke und Albrechtstraße, dicht an der Budenreihe gegenüber der Grünen Röhrrseite, die 54 Jahre alte Gastwirthsfrau

Podobnie, także w 1878 roku, dziennikarz wspomina okoliczności wypadku 7-letniej Marthy Scholz, mieszkającej przy ul. Legnickiej, która wskutek poniesionych obrażeń zmarła w szpitalu: „Naoczni świadkowie twierdzą, że woźnica tramwaju uprzednio dzwonił oraz hamował wagon, którego jednak, ponieważ był w pełnym biegu, nie dało się już zatrzymać [...]”²⁸. W innym artykule czytamy:

Gdy mieszkająca przy Mehlgasse [ul. Ludwika Rydygiera] handlarzka Anna B. dnia 30 ubiegłego miesiąca rankiem około godziny 9.00 prowadziła swój ręczny wózek z Rynku na Nicolaistraße [ul. św. Mikołaja], została potracona i rzucona na ziemię przez wagon tramwajowy. B. odniosła znaczące zranienia prawej nogi i musiała zostać dorożką odwieziona do Szpitala Wszystkich Świętych. Woźnica wagonu tramwajowego, który wielokrotnym dzwonieniem ostrzegał handlarzkę, nie ponosi żadnej winy za ten wypadek²⁹.

Sygnaly dzwonekowe na tyle stały się częścią wrocławskiego krajobrazu dźwiękowego, że jeden z dziennikarzy, relacjonujący Wystawę Światową w Paryżu w 1878 roku, nie omieszczał także na ten szczegół zwrócić uwagę, porównując tamtejsze tramwaje z wrocławskimi:

Kolej uliczna w Paryżu odróżnia się od naszej, jak donoszą powracający z wystawy światowej znawcy, przez wiele godnych naśladowania rozwiązań. [...] Mieszkańcy ulic, przez które przebiegają trasy tramwajowe, nie są niepokojeni, jak u nas, ciągłym dzwonieniem. Sygnaly ostrzegawcze wydawane są za pomocą klaksonu, uruchamianego miechem, na którym staje konduktor, i mogą one być dowolnie wzmacnione, zależnie od okoliczności [...]”³⁰.

Wolf aus dem »Seelöwen« (von der Uferstraße) von einem Straßenbahnwagen überfahren. Die Genannte, welche mit einer anderen Frau plaudernd auf dem Bahngleise stand, ließ das laut ertönende Glockensignal unbeachtet, und da der im schnellen Rollen begriffene Wagen trotz der Bremsvorrichtung nicht mehr angehalten werden konnte, so gerieth die Bedauernswerthe unter die Räder” – *Unglücksfall mit tödlichem Ausgange*, „Breslauer Zeitung” 2.07.1878, nr 302.

²⁸ „Die Augenzeugen constatiren, soll der Führer des Wagens vorher geläutet und den Wagen gebremst haben, der aber, im vollsten Gang begriffen, nicht mehr anzuhalten war” – *Ueberfahren*, „Breslauer Zeitung” 1.06.1878, nr 251.

²⁹ „Als die auf der Mehlgasse wohnende Handelsfrau Anna B. am 30. v. M., Morgens gegen 9 Uhr, mit ihrem Handwagen vom Ringe aus nach der Nicolaistraße zufuhr, wurde sie vor einem Wagen der Straßenbahn erfaßt und zu Boden geschleudert. Die B. erlitt bedeutende Verletzungen am rechten Beine und mußte mittelst Droschke nach dem Allerheiligen-Hospital gebracht werden. Den Kutscher des Straßenbahnwagen, der durch wiederholtes Läuten die Handelsfrau zur Vorsicht aufforderte, trifft keine Schuld an dem Unglücksfalle” – *Unfall*, „Breslauer Zeitung” 2.07.1880, nr 303.

³⁰ „Die Straßen-Eisenbahn in Paris zeichnet sich vor unserer – wie zurückgekehrte sachverständige Besucher der Weltausstellung mittheilen, – durch mehrfache Vorzüge aus, welche Nachahmung verdienen. [...] Die Bewohner der Straßen, durch welche die Bahnlinien führen, werden nicht wie bei uns durch fortwährendes Glockengeläute incommodirt, sondern die Warnungssignale werden dort durch einen Trompetenton, der mittelst eine Blasebalges, auf welchem der Schaffner tritt, hervorgebracht, und der beliebig je nach Umständen verstärkt werden kann” – *Die Straßen-Eisenbahn in Paris*, „Breslauer Zeitung” 23.08.1878, nr 391.

O tym, jak bardzo dzwonki związane były i kojarzone z tramwajami, niech świadczy jeszcze jedna relacja prasowa, opisująca uroczystość otwarcia nowej trasy od pl. Jana Pawła II przez ul. Ruską, pl. Solny, Rynek i ul. Oławską, która miała miejsce 5 listopada 1883 roku:

Dzisiaj o godzinie 12.00 w południe nastąpiło otwarcie nowej linii tramwajowej Königsplatz [pl. Jana Pawła II] – Ohlauer Thor [Brama Oławska]. Podczas gdy wagony tramwajowe jeżdżące po starszych trasach już od wczesnych godzin porannych były oflagowane, aby obwieścić znaczenie dzisiejszego dnia dla przedsiębiorstwa, krótko przed godziną 12.00 na mijankę na Königsplatz podjechało sześć wagonów udekorowanych naokoło girlandami świeżej sosnowej zieleni oraz flagami. Wozy zabrały zaproszonych gości, członków magistratu, rady miejskiej, prasy itd., którzy zjawili się na placu. Powożenie pierwszego wagonu objęli członkowie dyrekcji wrocławskich tramwajów pod przewodnictwem samego dyrektora, pana Büsinga. Gdy dzwon wybijał godzinę 12, na sygnał dany przez prowadzących wagony kontrolerów rozbrzmiały dzwonki sygnałowe wagonów i imponująca parada ruszyła z miejsca. Każdy z wagonów był zaprzęgnięty w dwójkę ubranych w eleganckie uprzęże koni, najlepszych ze wspaniałych i słusznie wysoko cenionych stajni naszego przedsiębiorstwa tramwajowego³¹.

Dzwonki konnych tramwajów utrwalone zostały także w rodzinnych wspomnieniach wrocławianina, pana Klaus-Ulricha Jacoba (urodzony we Wrocławiu w 1930 roku, obecnie mieszka w Görlitz), którego dziadkowie mieszkali przy ul. Powstańców Śląskich i przy ul. Szczęśliwej. W opowieściach jego matka wracała do końca XIX wieku – do czasów, gdy po Wrocławiu jeździły tramwaje ciągnięte przez konie. Gdy do jej uszu dochodził dźwięk dzwonka, wybiegała przed kamienicę, wzięwszy zabawkę – koński łeb na drążku – i tak biegła obok tramwaju linii boreckiej kilka przystanków w stronę centrum, udając woźnicę, po czym wracała w podobny sposób. Woźnice i konduktorzy znali tę zabawę, pozdrawiali małą dziewczynkę, machając jej i uśmiechając się³².

³¹ „Die Eröffnung der neuen Straßenbahnlinie Königsplatz-Ohlauer Thor erfolgte heute Mittag um 12 Uhr. Während die die älteren Strecken befahrenden Wagen der Straßenbahn schon seit früher Morgenstunde beflaggt erschienen, um die Bedeutung des heutigen Tages für das Unternehmen zu verkünden, fuhren kurz vor 12 Uhr an der Weiche Königsplatz sechs ringsum mit Gewinden von den am Platze erschienenen eingeldenen Gästen, Mitgliedern des Magistrats, der Stadtverordneten-Versammlung, der Presse usw. eingenommen. Die Leitung im ersten Wagen übernahmen Mitglieder der Direction der Breslauer Straßenbahn unter Führung des Directors derselben, Herrn Büsing. Mit dem Glockenschlage 12 Uhr ertönten auf ein gegebenes Signal der die Wagen leitenden Controleure die Signalglocken der sechs Wagen und der stattliche Zug – die Wagen waren sämmtlich mit je zwei elegant geschnittenen Pferden, den besten des stattlichen und mit Recht so wohlrenommirten Marstalls unserer Straßenbahn, bespannt – setzte sich in Bewegung” – *Die Eröffnung der neuen Straßenbahnlinie Königsplatz – Ohlauer Thor*, „Breslauer Morgen-Zeitung” 6.11.1883, nr 259, s. 8.

³² Nieopublikowana rozmowa z Klaus-Ulrichem Jacobem w 2012 roku, prywatne zbiory autora.

Funkcjonowanie tramwajów konnych miało jednak również przeciwników, których protesty były co prawda głośnie (niekiedy może nawet głośniejsze od samych dzwonek tramwajowych), chociaż nieskuteczne. Jedną z rzeczy, które przeszkadzały mieszkańcom, były właśnie opisywane dzwonki, a konkretnie ich nadużywanie, oraz zbyt intensywne, drażniące nerwy brzmienie:

powszechnie uważa się za niedogodność, że dla potwornego hałasu, jakie tworzą dzwonki wagonów tramwajowych, jeszcze nie wynaleziono żadnego środka zastępczego, który byłby mniej drażliwy. Skoro już zdrowy, wyczerpany pracą umysłową i nerwowo człowiek skarży się na swój los, jeśli jego salon, gabinet lub sypialnia położona jest przy jednej z ulic, przez które przejeżdżają tramwaje, lub nawet przy skrzyżowaniu i uważa ten rozstrajający nerwy hałas za nieznośny, to dopiero jak musi być to nieprzyjemne, jeśli wręcz nie szkodliwe dla ciężko chorego. Zapewne byłoby rozwiązaniem niezbyt kosztownym, gdyby dyrekcja, która prowadzi we Wrocławiu całkiem dobry interes, zechciałaby zatroszczyć się o wprowadzenie mniej intensywnych sygnałów³³.

Oponenti formułowali nawet petycje do policji w celu ograniczenia dzwonienia: „Jak się dowiedzieliśmy, pokaźna liczba mieszkańców ulic, przez które przejeżdża kolej konna, wystosowała petycję do pana Prezydenta Policji. Domagają się w niej zaniechania nadmiernego dzwonienia. Najprawdopodobniej petycja przyniesie oczekiwany skutek³⁴. Co ciekawe, wrocławianie oraz dziennikarze zwrócili uwagę, że we wprowadzonych w 1879 roku tak zwanych wagonach letnich (odkrytych) zamontowano różniące się od poprzednich dzwonki, których dźwięk odbierano jako o wiele przyjemniejszy:

Często zwracaliśmy uwagę na fakt, że niektórzy woźnicy tramwajów w niesamowity sposób używają dzwonek wagonowych. To dążenie, aby zostać zauważonym, zależy jednak w dużej mierze również od samego dzwonka. Wagon nr 39, nowo wprowadzony w ruch wagon letni, ma dzwonek, którego dźwięk jest znośny. Czy

³³ „Ferner wird allgemein als Uebelstand empfunden, daß für das entsetzliche Geräusch mit den Klingeln der Pferdebahnwagen noch kein Ersatzmittel gefunden ist, das weniger empfindlich wäre. Wenn schon der gesunde, durch geistige Arbeit abgesspannte und nervös angegriffene Mensch, will es sein Geschick, daß sein Wohn-, Arbeits- und Schlafzimmer nach einer von der Pferdebahn befahrenen Straße und noch womöglich einer Straßenecke zunächst gelegen ist, das nervenerschütternde Geräusch sehr unangenehm empfinden muß – wie muß er erst einem Schwerkranken unangenehm, wenn nicht geradezu schädlich sein? Es wäre wohl nur billige Rücksicht, wenn die Verwaltung, welche ja ein recht gutes Geschäft in Breslau macht, für die Einführung weniger intensiver Signalzeichen Sorge tragen wollte” – *Verschiedenes von der Pferdebahn*, „Breslauer Zeitung” 6.09.1878, nr 415.

³⁴ „Eine größere Anzahl Bewohner der von der Pferdebahn durchfahrenen Straßen hat, wie wir vornehmen, eine Petition an den Herren Polizeipräsidenten gerichtet, in welcher um Beseitigung des übermäßigen Lätens auf der Pferdebahn gebeten wird. Voraussichtlich wird diese Petition einen günstigen Erfolg erzielen” – *Petition*, „Breslauer Zeitung” 24.09.1879, nr 445.

nie byłyby możliwy montaż takich dzwonek do starych wagonów, aby położyć kres uzasadnionym skargom?³⁵

O tym, jaki charakter miała audiosfera wrocławskich ulic pod koniec XIX stulecia i jak ważną rolę zajmowały w niej dzwonki, również tramwajowe, niech świadczy jeden z felietonów zamieszczonych w „Breslauer Zeitung” w 1898 roku, który poświęcono wzrastającemu ruchowi rowerowemu w nadodrzańskiej metropolii. Dla badacza dźwiękowego krajobrazu jest to bezcenne świadectwo:

Dzyń, dzyń – dzyń, dzyń – dzyń, dzyń – i tak ciągle bez większej przerwy pieszy obdzwaniany jest przy każdym skrzyżowaniu. Stopniowo przyzwyczailiśmy się cierpliwie znosić dzwonek wozu mleczarza, nawet gdy przeszkadza nam wczesnym rankiem jeszcze podczas najpiękniejszego snu; uważamy, że dzwonki tramwajowe w sposób oczywisty przynależą do ulicznego hałasu, nawet wówczas, gdy woźnica dostaje szału i wydzwania melodię bądź małpuje straż ogniową; sprzedawca lodów dzwoni [...]; taczkarz dzwoni, szczególnie południową porą, która należy do snu po posiłku, tak że należy się cieszyć, że ta niezdrowa przyjemność jest przerywana; straż ogniowa dzwoni energicznie oraz z pasją i niezmiennie za tym dzwonieniem ciągnie się ciekawość, gdzie się pali [...]; nawet modulacja dzwonka roweru strażackiego brzmi przyjemnie, ale odgłosy wszystkich tych dzwonek giną w obliczu nowoczesnego nerwowego dzyń, dzyń dzwonek rowerowych [...]³⁶.

³⁵ „Wir haben schon öfters auf den Uebelstand aufmerksam gemacht, daß einzelne Kutscher der Straßeneisenbahn in unglaublicher Weise die Klingel an den Wagen in Bewegung setzen. Dies Bestreben, sich bemerkbar zu machen, hängt aber wesentlich auch von der Klingel selbst an. Der Wagen Nr. 39, ein neu eingestellter Sommerwagen, hat eine Klingel, deren Ton erträglich ist. Sollte es nicht möglich sein, derartige Klingeln an allen Wagen anzubringen, um den berechtigten Klagen ein Ende zu machen?” – *Straßeneisenbahn*, „Breslauer Zeitung” 6.06.1879, nr 257.

³⁶ „Bimm, bimm – Bimm, bimm – Bimm, bimm – und so forthohne wesentliche Unterbrechung umklingelt es den Fußgänger bei jeder Straßenkreuzung. Nach und nach haben wir uns daran gewöhnt, die Klingel des Milchwagens in Geduld zu ertragen, auch wenn sie uns früh noch im schönsten Morgenschlaf stört; wir betrachten die Straßenbahnglocken als selbstredendes Zubehör des Straßenlärms, auch wenn der Kutscher den Raptus bekommt, eine Melodie klingeln oder die Feuerwehr nachäffen zu wollen; der Eismann klingelt [...]; der Kärrner klingelt, mit Vorliebe in der Mittagsstunde, die dem Schläfer nach Tisch gehört, so daß man freut, in diesem ungesunden Vergnügen gestört zu werden; die Feuerwehr klingelt mit Energie und Leidenschaft, und immer wieder folgt diesem Klingelschlage die Neugier, wo es brennt, [...]; auch das Feuerwehr-Fahrrad klingelt in gemüthlicher Modulation, aber all’ dieser Glocken Töne verschwinden gegen das neuzeitlich nervöse Bimm, bimm der Fahrrad-Schellen” – *Fahrradliches*, „Breslauer Zeitung” 4.05.1898, nr 307. W tym miejscu chciałbym chwilę zatrzymać się nad użytą w przytoczonym oryginalnym artykule niemiecką onomatopeją „bimm, bimm”, będącą odpowiednikiem polskiego „dzyń, dzyń”. W mowie potocznej w języku niemieckim funkcjonował rzeczownik *die Bimmelbahn*, oznaczający pojazd szynowy wyposażony w dzwonek sygnałowy (od czasownika *bimmeln* – ‘dzwonić’). Mógł to być tramwaj, ale również kolej lokalna, dojazdowa czy wąskotorowa. Co ciekawe, w gwarze poznańskiej do dziś tramwaj określane jest słowem „bimba”, co prawdopodobnie wywodzi się właśnie z tego niemieckiego określenia.

Prócz tak charakterystycznych dźwięków dzwonek tramwajom towarzyszyły inne odgłosy typowe dla tych pojazdów, a mianowicie: odgłosy sunących po szynach stalowych kół, a szczególnie równie specyficznego „wycia” na zakrętach, w miejscach, gdzie sztywne zestawy kołowe mocno napierają na szyny. Swoiste skrzywienie wydawały także wagony, które były wykonane w dużej mierze z drewna. Ponieważ tramwaje były ciągnięte przez konie (w pojedynkę lub parami), do uszu przechodniów dochodziły też odgłosy wydawane przez końskie kopyta. Ten dźwięk różnił się w zależności od nawierzchni, a ta mogła być granitowa (najczęściej), a także asfaltowa bądź drewniana. W tym miejscu warto poświęcić parę słów na omówienie nawierzchni wrocławskich ulic. Główne ulice były brukowane kostką granitową – taka nawierzchnia była najpopularniejsza. W 1887 roku po raz pierwszy zastosowano we Wrocławiu nawierzchnię asfaltową. Pojawiła się ona w Bramie Cesarskiej Uniwersytetu. W 1890 roku zastosowano ją także na dzisiejszej ul. Józefa Piłsudskiego, między ul. Świdnicką i ul. Stawową, na ul. Michała Bałuckiego oraz na chodnikach mostu Uniwersyteckiego. W latach 90. XIX wieku władze miejskie prowadziły szeroką akcję modernizacji ulic w centrum. Asfalt pojawił się wówczas na głównych ciągach ulicznych, nie wyłączając Rynku czy pl. Solnego³⁷. Rodzaj nawierzchni ma dla interesującego nas tematu duże znaczenie, a hałas wywoływany ruchem ulicznym należał do najistotniejszych parametrów dróg. W jednym z podręczników budownictwa z roku 1890 zawarto następującą charakterystykę różnych rodzajów nawierzchni:

Hałas i wibracje są nieprzyjemne, a nawet szkodliwe dla kierujących, pieszych i mieszkańców. Zazwyczaj dobrym pomysłem jest poniesienie za bezgłośną nawierzchnię drogi nieco wyższych kosztów, które mogą się zwrócić dzięki wyższemu czynszowi. Ten wzgląd nabiera jeszcze na znaczeniu przed budynkami użyteczności publicznej i przy promenadach, jednak wówczas zwykle bardziej wskazane jest zaopatrzenie drogi na całej jej długości w bezgłośną nawierzchnię niż wielokrotne, odcinkowe jej przebudowywanie. W pierwszej kolejności należy zaproponować nawierzchnię drewnianą; na asfalcie zmniejsza się co prawda hałas wywołany toczeniem się kół wagonów, ale z drugiej strony nadal słychać stukot końskich kopyt; po nim następuje nawierzchnia klinkierowa lub żwirowa; nie do zniesienia może być nawierzchnia kamienna, co można jednak nieco poprawić dzięki precyzyjnemu wykonaniu, spoinowaniu, elastycznej podbudowie³⁸.

³⁷ Por. T. Sielicki, *Wrocławskie tramwaje konne*, s. 15–16, 116–120, 251–263.

³⁸ „Geräusch nebst Erschütterungen ist für Fahrende, Fussgänger und Anwohner unangenehm, ja schädlich. Gern werden gewöhnlich für geräuschlose Strassenbefestigung etwas höhere Kosten bezahlt, die sich durch bessere Vermiethung wieder einbringen. Diese Rücksicht steigt noch vor öffentlichen Gebäuden und neben Promenaden, wobei es dann aber meistens zweckmässiger ist, eine Strasse auf ganze Länge mit geräuschloser Befestigung zu versehen, als streckenweise mehrfach zu wechseln. In erster Linie steht hier Holzpflaster; auf Asphalt ist zwar das Geräusch der Wagenräder vermindert, dagegen klappern noch die Pferdehufe; sodann folgen Klinker und Chaussirung; unerträglich kann Steinpflaster sein, wobei jedoch

Istotnie, nawierzchnie asfaltową oraz drewnianą zaliczano do „bezglósnego bruku” (*geräuschloser Pflaster*)³⁹. Różnicę co prawda słychać było przede wszystkim przy pojazdach nie sunących jak tramwaje po szynach, lecz jadących po bruku, ale dla ogólnego krajobrazu dźwiękowego ówczesnej ulicy miało to i tak spore znaczenie. Zapewne różnice można było zauważyć też w odgłosach końskich kopyt. Przytoczony podręcznik określił bruk drewniany jako najcichszy (ale był on zarazem najdroższy oraz najmniej trwały). Taką nawierzchnię stanowiły zaimpregnowane drewniane (świerkowe, jodłowe, sosnowe, bukowe, dębowe) kostki. We Wrocławiu bruk drewniany występował między innymi na ul. Katedralnej, ul. Szewskiej oraz ul. Kiełbaśniczej. Także pomosty niektórych przepraw, na przykład starego mostu Przepustkowego (poprzednik mostu Zwierzynieckiego), stanowiły drewniane legary. To też miało wpływ na odgłosy wydawane przez konie i pojazdy, które dudniły, przejeżdżając przez mosty.

Konie tramwajowe były, co oczywiste, podkute, chociaż nie zachowały się informacje, jakie podkowy stosowała wrocławska spółka. Z dostępnych dokumentów z innych miast wynika, że dla tłumienia uderzeń ze względów zdrowotnych stosowano między innymi podkowy z gumowymi podeszwami. To musiało mieć wpływ na dźwięki słyszane na ulicy. Niezależnie od rodzaju, jakiego używano w ludnym mieście, w którym życie toczyło się bardzo szybko, stukot końskich kopyt, i to w dużym natężeniu, był jednym z kluczowych elementów krajobrazu dźwiękowego.

Najszybszym chodem koni tramwajowych był kłus⁴⁰. Zbliżając się do skrzyżowania, należało zwolnić do stępa, a przez samo skrzyżowanie przejeżdżać kłusem⁴¹. Gdy doda się do tego przepisu wcześniej wymienioną konieczność sygnalizowania dzwonkiem zbliżania się do przecznic, można sobie wyobrazić dźwiękowy obraz każdej wrocławskiej ulicy, po której kursowały tramwaje. Zmianom tempa jazdy, hamowaniu i ruszaniu z przystanków towarzyszyły

durch genaue Arbeit, Fugenausguss, elastische Unterlage imerhin etwas gebessert werden kann” – R. Baumeister, *Städtisches Strassenwesen und Städtereinigung*, Berlin 1890, s. 86.

³⁹ H. Selter, *Grundriss der Hygiene*, t. 2. *Die Hygiene im Städtebau und in der Wohnung*, Berlin-Heidelberg 1920, s. 20–21.

⁴⁰ Chody konia (od najwolniejszego do najszybszego) to: stęp, kłus (oraz inochód) i galop (najszybsza odmiana galopu – cwał). W kontekście tramwajów konnych interesują nas w zasadzie dwa pierwsze rodzaje, chociaż zdarzały się przypadki, gdy spłoszony koń zerwał się z uprzęży i pogalopował na oślep. Każdy rodzaj chodu wywołuje nieco inne wrażenia dźwiękowe, gdyż różnią się one rytmem, a więc odstępem czasu pomiędzy następującymi po sobie uderzeniami kopyt o nawierzchnię; taktem, czyli liczbą uderzeń kopyt w trakcie jednego kroku, a także długością kroku. Stęp to chód najwolniejszy (4–8 km/h), czterotaktowy, co oznacza, że koń stawia każdą nogę oddzielnie. Z kolei średnio szybki kłus (9–15 km/h) jest chodem dwutaktowym, a zwierzę uderza o podłoże parą kopyt po przekątnej (na przykład przednia prawa i lewa tylna), podczas gdy pozostałe dwie pary są oderwane od ziemi – <http://planeta-zwierzat.pl/artykuly/konie/chody/> [29.08.2018].

⁴¹ T. Sielicki, *Wrocławskie tramwaje konne*, s. 271.

ponadto komendy słowne woźnicy (na przykład „Hüh!”, a także cmoknięcie), a ponieważ pomosty były otwarte, nie dało się ich nie słyszeć na zewnątrz. Do uszu stojących na przystankach wrocławian, niedoszłych pasażerów, nierzadko dochodził również najbardziej znieawidzony okrzyk konduktora: „Der Wagen ist besetzt!” (‘Wagon pełny’) lub krócej „Alles besetzt!” (‘Wszystkie [miejsca] zajęte’), oznaczające, że wagon nie zabiera więcej podróżnych. Konduktor wypowiadał także do woźnicy komendę „Durchfahren!” (‘Przejechać’), co oznaczało, aby nie zatrzymywać się na przystanku. Taką sytuację opisał jeden z dziennikarzy „Breslauer Zeitung”, sugerując konieczność wprowadzenia tabliczek z napisem „Besetzt” dla wyraźnego przedstawienia takiego stanu rzeczy:

Obecnie tramwaj zbliża się do przystanku z regularną prędkością, zatrzymuje się tam i napierającej publiczności odpowiada okrzyk „Wszystkie miejsca zajęte”, bo tylko z rzadka konduktor zaordynuje woźnicy „jechać mimo”. Ale także w tym drugim wypadku zawsze znajdzie się pewna liczba osób, które wskoczą podczas jazdy, by na stopniu usłyszeć: „wagon jest pełny”⁴².

Odgłosy towarzyszące konnym tramwajom zachowały się w jednym z żartobliwych felietonów pochodzących z końca epoki tego środka transportu we Wrocławiu, opisującym wahadłową linię biegnącą od mostu Zwierzynieckiego przez ul. Adama Mickiewicza i ul. Parkową. Była to wówczas, w 1901 roku, jedyna niezelektryfikowana trasa BSEG. Dziennikarz „Breslauer Zeitung” pisze:

Ślimacze tempo jazdy zrekompensuje ci piękny spektakl nadjeżdżających i odjeżdżających od ogrodu zoologicznego „elektrycznych”, który będzie cię prześladował przez dobrą milę, zanim tramwaj konny skręci w końcu w pierwszy z licznych zakrętów swojej trasy. Ponad dźwiękami harmonijnego chodu konia tramwajowego i klekotaniem starego pudła, w którym siedzisz, dotrą do ciebie z pewnością głębokie przemyślenia o niecej występności pokolenia, które uwolniło świat z tak idealnego rozwiązania, jakim jest tramwaj konny, wyłącznie z tępego egoizmu. Mamusia obok ciebie skarży się na córeczkę, która mogła łatwo zabłądzić ze swoim narzeczonym. Gdyż oni pobiegli – Fritz i Else – bo uważali, że przesiadka się już nie opłaca. I teraz mamusia dopytuje się bardziej lub mniej nieprzyjaznych sąsiadów, czy park wieczorem jest bezpieczny. Chcą się spotkać przy Szwajcarce. Pełni współczucia towarzyszymy starej paniusi w drodze do Szwajcarki w Parku Szczytnickim, ale tam jest noc – głęboka noc⁴³.

⁴² „Jetzt kommt ein Wagen im gewohntem Tempo zur Haltestelle, hält dort und dem andrängenden Publikum schallt der Ruf entgegen »Alles besetzt«, denn nur sehr selten wird der Kutscher vom Schaffner rechtzeitig geordnet »Durchfahren«. Aber auch im letzteren Falle giebt es immer eine Anzahl Personen, die während der Fahrt aufspringen, um auf dem Trittbrett zu hören: »Der Wagen ist besetzt«” – *Von der Pferdebahn*, „Breslauer Zeitung” 26.10.1897, nr 751.

⁴³ „Du wirst für die Schneckenhaftigkeit der Bewegung entschädigt durch das hübsche Spiel der oben am Zoologischen ankommenden und abfahrenden »Elektrischen«, das Du noch eine gute Meile verfolgen kannst, bis die Pendelbahn endlich um die erste der vielen Ecken ihres

Zastanówmy się teraz nad dźwiękami wewnątrz tramwaju. W każdym wagonie siedziało kilka, kilkanaście osób (pierwsze tramwaje konne miały w przedziale pasażerskim dwie podłużne ławki dla łącznie 14 osób, a na obu pomostach było w sumie dodatkowo 12 miejsc stojących)⁴⁴. Niektórzy pasażerowie stali także na pomostach. Siłą rzeczy w tramwajach panował gwar – ludzie rozmawiali ze sobą, niekiedy również przysłuchując się z konieczności innym. Jedną z takich sytuacji opisał w 1896 roku dziennikarz po przedłużeniu trasy tramwajowej wzdłuż ul. Legnickiej – do nowej rzeźni miejskiej na Popowicach:

Te pierwsze wagony były dziś rano wypełnione do ostatniego cala handlarzami bydła oraz rzeźnikami, których praca pomimo deszczowej pogody zmuszała do podróży do Pöpelwitz [Popowice]. Ponieważ większość osób należących do tych dwóch profesji nie może narzekać na niedobory ciała, łatwo sobie można wyobrazić ścisk, jaki tworzy osiem tego rodzaju osób na platformie. Dla każdego nie handlarza i nie rzeźnika jazda o tej porze jest po prostu niemożliwa. Tym bardziej że nie każdemu sprawia przyjemność przysłuchiwanie się dowcipom i komentarzom, szczególnie wprost niemożliwym dla kobiecego ucha⁴⁵.

Wspomniane przy okazji dzwonek rozporządzenie policyjne regulowało także zachowanie się pasażerów podczas jazdy. Paragraf 35 dokumentu stanowił,

Weges biegt. Ueber den harmonischen Tritt des Pendelpferdes und dem dto. klappern des alten Kastens, in dem Du sitztest, kommen Dir gewiß tiefe Gedanken über die Frevelhaftigkeit eines Geschlechtes, das eine so ideale Einrichtung aus der Welt schafft, lediglich aus trafem Eigennutz. Das Mütterchen neben Dir klagt um ihr Töchterchen, das mit dem Bräutigam alleine sich leicht verirren könnte. Sie sind nämlich gelaufen, der Fritz und die Else, weil sich das Umsteigen nicht mehr lohnte, wie sie meinten. Und nun erkundigte sie sich bei den mehr oder minder unfreundlichen Nachbarn, ob der Park des Abends auch sicher sei. Sie wollen sich an der Schweitzerei treffen. Mitleidsvoll geleiten wir das alte Frauchen nach dem Schweitzerhaus im ScheitnigerPark, aber dort ist Nacht, tiefe Nacht” – *Die Pendelbahn*, „Breslauer Zeitung” 22.10.1901, nr 744. Por. T. Sielicki, *Wrocławskie tramwaje konne*, s. 215–228.

⁴⁴ „Diese ersten Wagen waren heut Morgen wiederum bis auf den letzten Quadratzoll mit Viehhändlern und Fleischern gefüllt, die ihr Beruf trotz des Regenwetters zur Fahrt nach Pöpelwitz zwang. Da die meisten Personen dieser beiden Geschäftszweige nicht gerade an einem Mangel von Körperfülle leiden, so kann man sich das Drängen leicht vorstellen, das acht Passagiere dieser Art auf dem Perron hervorrufen. Für jeden Nicht-Händler oder Nicht-Fleischer ist die Fahrt in dieser Zeit einfach unmöglich, um so mehr als es nicht gerade Jedermanns Vergnügen ist, die oft für Frauenohren geradezu unmöglichen Witze und Randbemerkungen mit auszuhören” – *Von der Pferdebahn*, „Breslauer Zeitung” 12.10.1896, nr 720.

⁴⁵ „Diese ersten Wagen waren heut Morgen wiederum bis auf den letzten Quadratzoll mit Viehhändlern und Fleischern gefüllt, die ihr Beruf trotz des Regenwetters zur Fahrt nach Pöpelwitz zwang. Da die meisten Personen dieser beiden Geschäftszweige nicht gerade an einem Mangel von Körperfülle leiden, so kann man sich das Drängen leicht vorstellen, das acht Passagiere dieser Art auf dem Perron hervorrufen. Für jeden Nicht-Händler oder Nicht-Fleischer ist die Fahrt in dieser Zeit einfach unmöglich, um so mehr als es nicht gerade Jedermanns Vergnügen ist, die oft für Frauenohren geradezu unmöglichen Witze und Randbemerkungen mit auszuhören” – *Von der Pferdebahn*, „Breslauer Zeitung” 12.10.1896, nr 720.

iż „Hałasowanie i śpiewanie jest pasażerom zabronione”⁴⁶. W obsłudze każdego wagonu znajdował się konduktor. Do jego zadań należały między innymi sprzedaż i kasowanie biletów, ale również zapowiadanie kolejnych przystanków. Omalając funkcję konduktora, trzeba jeszcze wrócić do zagadnienia dzwonków, tym razem jednak dzwonków sygnałowych wewnątrz wagonów. Wielokrotnie przytaczane rozporządzenie policyjne obowiązywało bowiem przedsiębiorcę do wyposażenia wagonów w „linkę albo podobne urządzenie, dzięki któremu może odbywać się komunikacja sygnałowa między konduktorem a woźnicą”⁴⁷. Przepis ten dotyczył dzwonków zamontowanych, podobnie jak ostrzegawcze, do sufitu na pomostach. Dzwonki sygnałowe miały formę gongów uderzanych młoteczkami, do których przytwierdzona była wspomniana linka, biegnąca przez całą długość wagonu⁴⁸. Ponieważ konduktor często przebywał na tylnym pomoście bądź w przedziale pasażerskim, właśnie dzięki takiemu rozwiązaniu mógł komunikować się z woźnicą, a konkretnie podawać mu sygnały do odjazdu lub ostrzeżenia. Chociaż rozporządzenie nie regulowało rodzajów sygnałów – dokument zawiera jedynie przepis: „Sygnał do dalszej jazdy może on [konduktor] wydać nie wcześniej niż wsiadający zajmą miejsca, względnie wysiadający dosięgną ziemi”⁴⁹ – to jednak należy się spodziewać, że system ten był taki sam, jak w późniejszych czasach u innych przewoźników, o czym będzie mowa w dalszej części artykułu.

Pierwsze tramwaje elektryczne

Od 1893 roku we Wrocławiu funkcjonowały tramwaje elektryczne konkurencyjnej spółki Elektrische Straßenbahn Breslau (ESB). Pierwsze trasy łączyły Grabiszyn, Rakowiec oraz Szczytniki z Rynkiem (torowisko ESB poprowadzono ostatnią, zachodnią stroną placu)⁵⁰. Inny rodzaj napędu przekładał się na diametralnie inne dźwięki towarzyszące pojazdom. Nie były to już konne zaprzęgi, lecz pojazdy mechaniczne o napędzie elektrycznym. Zamiast tupotu końskich kopyt do uszu przechodniów dochodziły pomruki przekładni (koła zębate, za pośrednictwem których moment obrotowy silnika przenoszony jest na koła), niekiedy błędnie interpretowane jako dźwięk silnika (sam silnik elektryczny jest dość cichy). Z kolei rozpędzanie wagonu to coraz wyższe tony, a hamowanie – coraz niższe.

⁴⁶ „§ 35. Das Lärmen und Singen der Fahrgäste ist untersagt” – *Polizei-Verordnung betreffend den Betrieb...*

⁴⁷ „§ 5. [...] Jeder Waggon muß versehen mit: [...] b. eine Zugleine oder ähnlicher Vorrichtung, mittelst welcher ein Signalverkehr zwischen dem Kondukteur und dem Kutscher stattfinden kann” – *ibidem*.

⁴⁸ Por. R. Hitt, *Electric Railway Dictionary*, New York 1911, s. 161–162.

⁴⁹ „§ 23. [...] Das Zeichen zum Weiterfahren darf er nicht früher geben, Is bis der Einsteigende Platz genommen, beziehungsweise der Aussteigende die Erde Erreicht hat” – *Polizei-Verordnung betreffend den Betrieb...*

⁵⁰ T. Sielicki, *Wrocławskie tramwaje konne*, s. 128–129.

Ponadto oba pomosty wyposażone były w nastawniki jazdy, a więc urządzenia służące do sterowania tramwajem. Były to pionowe kolumny, na wierzchniej płycie, na których znajdowały się nawrotniki, czyli dźwignia do włączania silników oraz zmiany kierunku przód–tył, a także korba służąca do jazdy i hamowania⁵¹. Nawrotnik używany był rzadko, przeważnie na krańcówkach, a jego przełączanie wydawało głuchy dźwięk przypominający mechaniczną zapadkę. Inaczej sprawa wyglądała z korbą jazdy i hamowania, jako że ta była w użyciu w zasadzie przez cały czas w związku z załączaniem kolejnych pozycji jazdy i hamowania. Stopniowe, powolne ruchy korby dawały podobne dźwięki mechanicznej zapadki. Najbardziej charakterystyczny odgłos powstawał w momencie, gdy motorniczy dynamicznym ruchem przesunął korbę na pozycję 0 (neutralną), a robił to wielokrotnie podczas jazdy: po rozpędzeniu się, w miejscach, w których należało zachować jazdę bez poboru prądu (na przykład na izolatorach), a także po zatrzymaniu się wagonu. Szybki ruch korbą wydawał bardzo charakterystyczny terkot.

Nowością w infrastrukturze była napowietrzna sieć trakcyjna, rozwieszona na rozetach przytwierdzonych do budynków bądź ustawionych masztach. Po przewodzie jezdnym toczył się odbierak prądu, mający formę długiego drążka zakończony rolką⁵². Samo przemieszczanie się rolki było raczej bezgłośnie, chociaż na skrzyżowaniach oraz rozjazdach musiało niekiedy dochodzić do powstawania łuku elektrycznego objawiającego się błyskiem oraz trzaskiem. Podczas samych jazd próbnych na ul. Grabiszyńskiej dało się zauważyć jeszcze jedną niepokojącą rzecz. Nie miała ona może wpływu na krajobraz dźwiękowy ulicy, chociaż z dźwiękami miała bardzo dużo wspólnego. Chodzi mianowicie o to, że sieć trakcyjna tramwajów zakłócała pracę linii telefonicznych znajdujących się w bezpośredniej bliskości. „Breslauer Zeitung” donosiła, że komunikacja telefoniczna jest „prawie niemożliwa”. Ponieważ jazdy próbne tramwajów odbywały się między godziną 7.00 a 10.00 rano, nakazano przenieść je na wcześniejszą porę, przed godziną 7.00, kiedy rozpoczynały się usługi telekomunikacyjne. Takie zakłócenia występowały także w innych miastach, w których pojawiały się tramwaje o napędzie elektrycznym. Spółkę zobligowano zatem do zainstalowania dodatkowych zabezpieczeń, aby ruch tramwajów nie wpływał na jakość połączeń telefonicznych⁵³.

Pozostałe odgłosy, związane z dzwonekami i obsługą konduktorską, w zasadzie nie różniły się od tych w tramwajach konnych. Warto jednak zwrócić

⁵¹ *Von der UEG zur AEG. Elektrische Bahnen 1897–1898*, reprint katalogu firmy Union Elektrizitäts-Gesellschaft, *Elektrische Bahnen 1897–1898* ze wstępem W.R. Reimanna, Augsburg 1978, s. 53–55.

⁵² *Ibidem*, s. 14–18.

⁵³ „Wie uns aus Gräbschen gemeldet wird, ist während der Zeit, in welcher die elektrische Bahn sich im Betrieb befindet, eine telephonische Verständigung auf den in der Nähe der Leitung derselben befindlichen Fernsprech-Drähten fast unmöglich” – [bez tytułu], „Breslauer Zeitung” 6.05.1893, nr 316.

uwagę, że dzwonki ostrzegawcze w wagonach ESB umieszczano na korbach hamulców ręcznych, co znajduje już potwierdzenie w materiałach fotograficznych.

Elektryfikacja tramwajów konnych

W latach 1899–1901 spółka BSEG przeprowadziła gruntowną modernizację swojej sieci, niemal w całości ją elektryfikując. Jedynym wyjątkiem był niedługi (około 1 km) odcinek wzdłuż ul. A. Mickiewicza i ul. Parkowej, o którym zresztą była mowa już wcześniej. Elektryfikacja obejmowała wymianę torowisk, niekiedy zmianę ich parametrów technicznych, wprowadzenie napowietrznej sieci trakcyjnej, budowę nowych zajezdni oraz zakup nowych wagonów. Jako pierwsze po elektryfikacji otwarto linie łączące Popowice z obecną ul. Romualda Traugutta oraz Popowice z Dworcem Głównym⁵⁴. Doniosły w historii przedsiębiorstwa i miasta moment zanotowała, zwracając uwagę na doznania nie tylko dźwiękowe, „Breslauer Zeitung”:

O godzinie 1 przy nowej hali wagonowej za Pöpelwitz zgromadziło się kilku funkcjonariuszy nadzoru spółki Breslauer Straßeneisenbahn-Gesellschaft, inżynierów, pracowników ruchu oraz ciekawska publiczność, która nie chciała ominąć uroczystej chwili odjazdu pierwszego planowego tramwaju elektrycznego. Po kilku słowach instruktażu dla motorniczych, którzy dziś po raz pierwszy pokazali swój kunszt, pierwszy wagon silnikowy z napisem „Ohlauerthor”, cieszący oczy i nosy tych, którzy się do niego zbliżyli, swymi świeżymi farbami i rozwieszonymi na nim wieńcami kwiatów, lekko i niemal bezgłośnie ruszył z miejsca. Rychło wozy – silnikowy i doczepny – zostały zajęte przez żądnych sensacji pasażerów, którzy dostrzegali i natychmiast wykorzystywali każdy przejaw komizmu sytuacji. „August, a gdzie masz swój bat?” Czy rzeczywiście ów dumny motorniczy z blond brodą nazywał się August, tego nie wiem; tak czy owak z początku zmieszał się nieco, prędko jednak odzyskał rezon. Obyło się również bez bata i pięknie woniejącej narzuty, którą podróżni na przednim pomoście dotąd mogli się z bliska rozkoszować. Ale kilka razy zawołał „wio!”, nim wprawił wagon w ruch. O godzinie 1.25 ostatni wagon konny zmierzający do Ohlauerthor opuścił zajezdnię popowicką, a o godzinie 1.30 ruszył pierwszy elektryczny. Ze sporą prędkością, lekkością i godną pochwały bezgłośnością pomknął wagon przez Berliner Chaussee [ul. Legnicka]. Przy motorniczym stał inspektor i udzielał mu tu i ówdzie potrzebnych instrukcji. Wzdłuż całej trasy aż do krańcówki przechodnie tworzyli szpaler i radośnie pozdrawiali udekorowany tramwaj. Około godziny 2 wszystkie wagony konne zjechały z krańcówek Ohlauerthor oraz Centralbahnhof [Dworzec Główny], a około godziny 3 obie trasy były już całkowicie elektryczne⁵⁵. Przytoczona relacja jest dla nas o tyle cenna, że z jednej strony rejestruje, co prawda w formie dowcipu motorniczego (możliwe, że

⁵⁴ Por. T. Sielicki, *Wrocławskie tramwaje konne*, s. 160–194.

⁵⁵ „Heute Nachmittag 1 Uhr 30 Minuten wurde die endgiltige Umwandlung der beiden Linien Pöpelwitz-Ohlauerthor und Pöpelwitz-Centralbahnhof in elektrische Linien vollzogen. Um

wcześniejszego woźnicy po odbyciu instruktażu), zawołania „wio” (w oryginalnym tekście „Hüh!”), ale z drugiej zwraca także uwagę na to, iż tramwaje elektryczne odbierano jako o wiele cichsze od konnych, gdyż wagon „lekkko i niemal bezgłośnie ruszył z miejsca” („leicht und mit sehr wenig Geräusch”) oraz pomknął „ze sporą prędkością, lekkością i godną pochwały bezgłośnością” („mit ziemlicher Geschwindigkeit, Leichtigkeit und aner kennenswerther Geräuschlosigkeit”).

Warto jeszcze przytoczyć parę słów z innego dziennika wrocławskiego – „Breslauer Morgen-Zeitung”, który zarejestrował inne wydarzenie dźwiękowe. Zanotował on, iż w dniu otwarcia ruchu na tych dwóch trasach:

w ciężkiej niedoli znaleźli się tu i ówdzie przechodzący przez ulicę piesi, zwłaszcza na Ohlauerstraße [ul. Oławska] i Taschenstraße [ul. P. Skargi], gdzie zawsze panuje ożywiony ruch przyzwyczajonych jeszcze do wolnego tempa starych tramwajów konnych, dorożek i innych pojazdów. Tylko dzięki okrzykom motorniczego tramwaju elektrycznego udało się ich skłonić do bardziej żywego tempa⁵⁶.

Istotnie, różnica między starymi i nowymi tramwajami musiała być znacząca, bo podobne odczucia miał dziennikarz relacjonujący elektryfikację linii boreckiej, która nastąpiła 9 listopada tego samego roku. Czytelnicy mogli dowiedzieć się, że:

1 Uhr versammelten sich an der neuen Wagenhalle hinter Pöpelwitz einige Aufsichtsbeamten der Breslauer Straßeneisenbahn-Gesellschaft, Ingenieure, Fahrbeamte und ein neugieriges Publikum, welches den feierlichen Moment der ersten fahrplanmäßigen Abfahrt nicht versäumen wollte. Nach einigen instruktiven Worten an die Motorführer, die heute zum ersten Male ihre Kunst zeigten, setzte sich der erste Motorwagen mit der Aufschrift »Ohlauerthor«, der mit Blumenkränzen umwunden war und mit seinen frischen Farben Augen und Nase derjenigen ergötzte, die sich ihm näherten, leicht und mit sehr wenig Geräusch in Bewegung. Bald war der Motorwagen wie auch der Anhängewagen von sensationslüsternen Fahrgästen besetzt, die jeglichen Witz der Situation erspähten und schnell verwertheten. »August, wo hast Du Deine Peitsche?« Ob er wirklich August hieß, jener stolze, blondbärtige Führer, weiß ich nicht; jedenfalls fuhr er zunächst erschreckt zusammen, fand sich aber bald in die Situation. Es geht auch ohne Peitsche und ohne schöne, wohlriechende Decke, die die Gäste des Vorderperrons aus nächster Nähe zu genießen Gelegenheit hatten. Und einige Male soll er »Hüh« gerufen haben, bevor er den Wagen in Bewegung setzte. 1 Uhr 25 Minuten verließ der letzte Pferdebahnwagen, der nach dem Ohlauerthor führte, das Pöpelwitzer Depot, und 1 Uhr 30 Minuten setzte sich die erste Elektrische in Bewegung. Mit ziemlicher Geschwindigkeit, Leichtigkeit und aner kennenswerther Geräuschlosigkeit lief der Wagen über Berliner Chaussee. Ein Inspektor stand neben dem Motorführer und gab diesem hie und da eine nothwendige Anweisung. Die ganze Strecke entlang bis zur Endstation bildeten die Passanten der Straße Spalier und begrüßten freudig den geschmückten Wagen. Gegen 2 Uhr fuhren die letzten Pferdebahnwagen von den Punkten Ohlauerthor und Centralbahnhof ab, und gegen 3 Uhr waren bereits beide Strecken vollkommen elektrisch” – *Die erste Fahrplanmäßige*, „Breslauer Zeitung” 6.08.1901, nr 546.

⁵⁶ *Die Eröffnung des Betriebes der neuen elektrischen*, „Breslauer Morgen-Zeitung” 7.08.1901, nr 365, s. 3.

W piątek o godzinie 11.27 wieczorem zaklekotał ostatni wagon konny linii boreckiej, wjeżdżający do starej zajezdni i ostatni koń tramwajowy poczłapał przez Rynek, gdzie w przyszłości krzyżować się będą wyłącznie potężne elektryczne tramwaje. Z dumnym odczuciem patriotyzmu lokalnego widzimy, jak w końcu Schweidnitzerstraße [ul. Świdnicka] prezentuje się w absolutnie wielkomiejskiej oprawie z nowymi, eleganckimi wagonami tramwajowymi, które suną po asfalcie, a także stanowią nowy wyznacznik krajobrazu ulicznego naszej głównej arterii komunikacyjnej⁵⁷.

Słowo *rumpeln* należy wiązać z przemieszczaniem się z hałasem, z dźwiękami starego, zdezelowanego, „rozklekotanego” właśnie pojazdu. Z tym niezbyt korzystnym wizerunkiem wagonu koresponduje jeszcze określenie „człapanie” (*trotten*), które oddaje sens powolnego i niezgrabnego ruchu zwierzęcia. Temu dziennikarz przeciwstawia nowe tramwaje elektryczne, które „suną po asfalcie” (*die über den Asphalt hinweggleiten*). Biorąc pod uwagę wcześniejsze relacje, możemy uznać, że jazda była równie lekka, co cicha.

Tramwaje komunalne

Elektryfikacja tramwajów konnych wprowadziła nową jakość podróży po mieście, a Wrocław istotnie nabrał wielkomiejskiego „sznytu”. Szczególnie że spółka BSEG wzorowała się na stolicy cesarstwa (jej twórcy wywodzili się zresztą z Berlina).

Kolejnym ważnym krokiem w rozwoju transportu publicznego było powołanie komunalnej firmy przewozowej pod nazwą Städtische Straßenbahn Breslau (SSB), która dwie pierwsze trasy uruchomiła 14 października 1902 roku. System miejski w większości wykorzystywał techniczne rozwiązania poprzedników, nawet tabor był podobny, więc należałoby się spodziewać, że tramwaje SSB wydawały zbliżone dźwięki (terkotanie nastawnika, dzwonki zewnętrzne i wewnętrzne, pomruk przekładni itd.)⁵⁸. Był jednak jeden zasadniczy element odróżniający tramwaje miejskie od prywatnych, w dodatku dźwiękowo wpływający na audiosferę ulicy. Wagony SSB wyposażono bowiem dodatkowo w hamulce pneumatyczne. Pod podłogą znajdowały się zbiorniki sprężonego

⁵⁷ „Freitag Abend 11 Uhr 27 Min. rumpelte der letzte Pferdebahnwagen der Kleinburger-Linie in das alte Depot, und das letzte Straßenbahn Pferd trottete in dieser nächtigen Stunden über den Ring, der in Zukunft nur noch von den mächtigen elektrischen »Donnerwagen« gekreuzt werden. Mit einem gewissen Gefühl lokalpatriotischen Stoltzes sehen wir, wie sich endlich Schweidnitzerstraße in vollkommen großstädtischer Aufmachung repräsentirt mit den neuen, eleganten Straßenbahnwagen, die über den Asphalt hinweggleiten, und wieder eine neue Note in das Straßenbild unserer Hauptverkehrsader bringen” – *Die neue Elektrische*, „Breslauer Zeitung” nr 793, 10.11.1901.

⁵⁸ T. Sielicki, *Przez Sępólno, Zalesie i Krzyki... Historia tramwajów we Wrocławiu*, Wrocław 2017, s. 54–59.

powietrza połączone przewodami z mechanizmem hamulców. Na pomostach motorniczy miał manometr oraz uchwyt sterujący aparaturą. Hamulec pneumatyczny używany był pomocniczo przy hamowaniu elektrodynamicznym (za pomocą nastawnika) oraz na postojach. Jego uruchamianie objawiało się syczeniem ulatującego powietrza, a także piskiem klocków hamulcowych przywierających do kół. Co jakiś czas uruchamiała się ponadto sprężarka, włączająca powietrze do zbiorników. Jej pracy towarzyszył dość głośny, nawet zagłuszający niektóre dźwięki, warkot, trwający kilkadziesiąt sekund⁵⁹.

Przy okazji omawiania miejskiego przedsiębiorstwa tramwajowego chciałbym powrócić do szerokiego tematu dzwonek oraz przedstawić zapowiadany wcześniej system sygnałów, którymi komunikował się motorniczy z konduktorem. Również w tym wypadku podstawę prawną stanowiło podobne do pierwszego rozporządzenie policyjne dotyczące ruchu publicznych tramwajów elektrycznych w mieście oraz powiecie wrocławskim, wydane w 1902 roku⁶⁰. Dokument posiadał zbliżony zapis (§ 5) o konieczności wyposażenia wagonów w „linkę lub inne urządzenie, za pośrednictwem którego możliwa jest łatwa komunikacja sygnałowa pomiędzy motorniczym a pasażerami” oraz w „dzwonek na odpowiednim przednim pomoście”⁶¹. Jak widać, sygnały mogły być z powodzeniem przekazywane prowadzącemu także przez pasażerów.

Wśród dalszych zapisów (§ 12) znajduje się oczywiście informacja o dzwonku ostrzegawczym (zewnątrznym): „Sygnały podawane są za pomocą dzwonka, który musi być tak umieszczony, aby był łatwo obsługiwany przez motorniczego”⁶². W wagonach firmy SSB, podobnie jak w tych należących do przedsiębiorstwa BSEG, dzwonki ostrzegawcze umieszczano pod podłogą pomostu. Miały one formę gongu w kształcie płaskiego naczynia, wykonanego z mosiądzu bądź brązu. Były uruchamiane przez motorniczych prawą nogą za pośrednictwem przycisku w formie „grzybka”, poruszającego znajdujący się pod podłogą młoteczek, uderzający w czaszę gongu i odskakujący od niej dzięki odważnikowi stanowiącym dla niego przeciwwagę. Taki system dzwonek nożnych, deptanych (przez powojennych polskich motorniczych zwanych zresztą „deptakami”), był przez kolejne dziesięciolecia najbardziej rozpowszechniony. Nieliczne tramwaje miały czasze dzwonek umieszczane nie pod podłogą pomostów, ale na ścianie czołowej pod krawędzią dachu. Było to jednak o wiele rzadsze rozwiązanie.

⁵⁹ Por. R. Hitt, op. cit., s. 120–138.

⁶⁰ *Polizei-Verordnung betreffend den Betrieb öffentlicher elektrischer Straßenbahnen im Stadt- und Landkreise Breslau*, Breslau 1902.

⁶¹ „Jeder Wagen muß versehen sein: a. [...], b. mit Zügeln oder ähnlichen Vorrichtungen mittelst deren ein Signalverkehr zwischen den Fahrgästen und dem Wagenführer in bequemerer Weise stattfinden kann, c. mit einer Glocke an der jeweiligen Vorderseite” – ibidem, s. 5.

⁶² „Die Signale erfolgen durch eine Glocke, welche so angebracht sein muß, daß sie von dem Wagenführer leicht gehandhabt werden kann” – ibidem, s. 8.

Paragraf 26 rozporządzenia regulował kwestie używania dzwonka ze wnętrznego: „Motorniczy podaje sygnały ostrzegawcze za pomocą dzwonka: a. przed i podczas przejeżdżania przez skrzyżowania, b. gdy tylko zauważone zostaną przeszkody na torze lub wówczas, gdy zachodzi obawa niebezpieczeństwa dla ludzi lub pojazdów ze strony jego pociągu (tramwaju)”. W dokumencie zajęto ponadto stanowisko w sprawie nadużywania sygnałów przez kierujących tramwajami – kolejny zapis tego paragrafu brzmiał: „Z drugiej strony dzwonienie w innych sytuacjach, a mianowicie celem oznajmienia swego przybycia do zwrotnicy itd., jest zabronione i powinien on [motorniczy] w ogóle unikać każdego niepotrzebnego dzwonienia”⁶³. Podany przykład oznajmienia swego przybycia do zwrotnicy wziął się zapewne z chęci ponaglenia zwrotnicznych – pracowników stacjonujących na posterunkach, których zadaniem było przekładanie rozjazdów w pożądanym dla konkretnej linii kierunku.

Dokument dodatkowo określał w § 29 zachowanie pasażerów, zakazując im „śpiewania, gwizdania, muzykowania [*sic!*] i hałasowania”⁶⁴.

Uzupełnienie rozporządzenia stanowiła *Instrukcja Służby Ruchu (Dienst-Vorschrift für das Fahr-Personal)* firmy Städtische Straßenbahn Breslau z października 1902 roku (wydana w 1903 roku). Jeden z jej rozdziałów poświęcono wspomnianemu systemowi sygnałów pomiędzy motorniczym i konduktorem:

Sygnały.

Sygnały stanowią polecenia służbowe.

Konduktor podaje motorniczemu dalej wymienione sygnały w większości przypadków za pomocą dzwonka uruchamianego linką znajdującego się na suficie postomu; w wyjątkowych sytuacjach za pomocą gwizdka.

1. Dwukrotne uderzenie: do zatrzymania się na następnym przystanku (ten sygnał należy podać w takiej odległości od przystanku – 50 do 100 m – aby motorniczy przy normalnym użyciu hamulców mógł zatrzymać wagon dokładnie w miejscu oznaczonym tablicą przystankową.)
2. Jednokrotne uderzenie przy stojącym wagonie: do dalszej jazdy.
Jednokrotne uderzenie podczas jazdy: do wolnej jazdy.
3. Trzykrotne uderzenie przy stojącym wagonie: do jazdy w tył.
Trzykrotne uderzenie podczas jazdy: do natychmiastowego zatrzymania się (ten sygnał podaje się, gdy występuje zagrożenie wypadkiem bądź gdy rolka [odbieraka prądu] wyskoczy [z przewodu jezdnego]).

Motorniczy podaje konduktorowi sygnały przy pomocy tego samego dzwonka jak następuje:

⁶³ „Der Wagenführer hat mit der Glocke Warnungssignale zu geben: a. vor und bei dem Passiren der Straßenkreuzungen, b. sobald Hindernisse auf der Bahn bemerkt werden oder sonstwie Gefährdungen von Meschen oder Fuhrwerken durch seinen Zug zu befürchten sind. Dagegen ist ihm das Läuten sonst, namentlich zur Anzeige seiner Ankunft auf Weichen u.s.w. untesagt und hat er überhaupt jedes unnütze Läuten mit der Glocke zu vermeiden” – ibidem, s. 12.

⁶⁴ „Verboten ist: Singen, Pfeifen, Musizieren, Lärmen” – ibidem.

1. Jednokrotne uderzenie podczas jazdy: konduktor winien podejść do przednich drzwi w celu wydania biletu pasażerowi, który wsiadł lub w celu odebrania od motorniczego informacji.
2. Dwukrotne uderzenie podczas jazdy: konduktor winien uruchomić tylny hamulec ręczny.
3. Trzykrotne uderzenie przy stojącym wagonie: to informacja dla konduktora, że koniczna jest jazda w tył.
Trzykrotne uderzenie podczas jazdy: to informacja, że rolka kontaktowa [odbieraka prądu] wyskoczyła [z przewodu jezdnego].
4. Wielokrotne szybkie uderzenie przywołuje konduktora do jak najszybszej pomocy motorniczemu⁶⁵.

Warto przytoczyć jeszcze nakaz umieszczony w dalszej części dokumentu, mówiący, że „konduktor głośno i wyraźnie ogłasza każdy przystanek około 100 m przed nim, a gdy pasażerowie zgłoszą chęć wyjścia, podaje [motorniczemu] sygnał do zatrzymania się”⁶⁶.

Co ciekawe, instrukcja wymienia ponadto obowiązek motorniczego dotyczący używania dzwonka zewnętrznego przed odjazdem z przystanku. O takim przypadku wcześniej przytoczone rozporządzenie policyjne nie mówiło wprost, mało tego, przypomnijmy, zakazywało prowadzącym nadużywania

⁶⁵ „Signale. Signale gelten als dienstliche Befehle. Der Schaffner gibt dem Führer die nachstehend aufgeführten Signale meist mittelst der an der Perrondecke angebrachte Zugglocke; in besonderen Fällen mit der Mundpfeife.

1. Zweimaliges Anschlagen: Zum Halten an der nächsten Haltestelle. (Dieses Signal ist in einer solchen Entfernung von der Haltestelle – 50 bis 100 m – zu geben, daß der Führer mittelst der normalen Anwendung der Bremse den Wagen genau an der durch Haltestellentafel bezeichneten Stelle zum Stehen bringen kann.)
2. Einmaliges Anschlagen bei stehendem Wagen zum Weiterfahren.
Einmaliges Anschlagen während der Fahrt: zum Langsamfahren.
3. Dreimaliges Anschlagen bei stehendem Wagen: zum Rückwärtsfahren.
Dreimaliges Anschlagen während der Fahrt: zum sofortigen Anhalten. (Dieses Signal wird gegeben, wenn sine Unglücksfall droht oder wenn die Kontaktrolle ausgesprungen ist.)

Der Führer gibt dem Schaffner Signale mittelst derselben Glocke wie folgt:

- 1 Einmaliges Anschlagen während der Fahrt: der Schaffner soll zur vorderen Wagenthür kommen, um einen aufgestiegenen Fahrgast einen Fahrschein zu verabfolgen oder um eine Mitteilng des Führers entgegenzunehmen.
2. Zweimaliges Anschlagen während der Fahrt: der Schaffner soll die hintere Handbremse betätigen.
3. Dreimaliges Anschlagen bei stehendem Wagen: ist die Mittheilung an den Schaffner, daß rückwärts gefahren werden muß.
Dreimaliges Anschlagen bei fahrendem Wagen: ist die Mittheilung, daß die Kontaktrolle ausgesprungen ist.
4. Mehrmaliges schnelles Anschlagen ruft den Schaffner zur schleunigen Hilfeleistung zum Führer” – *Städtische Straßenbahn Breslau. Dienst-Vorschrift für das Fahr-Personal*, Breslau 1903, s. 7.

⁶⁶ „Der Schaffner hat jede Haltestelle ca. 100 Meter vorher laut und deutlich auszurufen und, wenn sich Fahrgäste zum Aussteigen melden, das Signal zum Halten zu geben” – *ibidem*, s. 12.

dzwonienia. Należy to jednak rozumieć raczej jako ostrzeżenie innych uczestników ruchu przed ruszeniem tramwaju. Zresztą zapis instrukcji brzmi następująco: „motorniczy podaje sygnał ostrzegawczy tylko przy odjeździe i w takich przypadkach, gdy jest to konieczne dla uniknięcia wypadku”⁶⁷, więc jest to właściwie rozszerzenie i sprecyzowanie przypadków dzwonienia przy jednoczesnym ograniczeniu tego do sytuacji jedynie koniecznych.

Od momentu pojawienia się pierwszych tramwajów konnych we Wrocławiu ten środek transportu intensywnie się rozwijał, stanowiąc nieodłączny, charakterystyczny, a można by nawet zaryzykować stwierdzenie, że dominujący, element miejskiego krajobrazu dźwiękowego. W 1901 roku w stolicy Śląska zarejestrowanych było 747 dorożek, około 50 omnibusów, 355 tramwajów (140 konnych i 215 elektrycznych)⁶⁸. Po elektryfikacji tramwajów konnych i powołaniu miejskiego przewoźnika wagonów tramwajowych było ponad 600, z czego wozy silnikowe stanowiły 282 sztuki⁶⁹. Tyle zatem można było utworzyć pociągów (jedno-, dwu- lub nawet trzywagonowych). Tramwaje spotykane były powszechnie w różnych rejonach miasta – tak w centrum, jak i na obrzeżach. Gdybyśmy chcieli pokusić się o odtworzenie dźwięków ówczesnej wrocławskiej ulicy, z pewnością jako tło należałoby określić stukot dziesiątek, a niekiedy setek końskich kopyt, odbijający się od ścian kamienic. Z tego tła wyodrębniały się okrzyki woźniców i przechodniów, dzwonki zaprzęgów straży ogniowej, dzwonki rowerów, a także bardzo często kursujących tramwajów, które przede wszystkim, jak pokazuje lektura dokumentów regulujących ich ruch, wielokrotnie odzywały się dzwonekami, ale też wydawały wspomniane już wycie na zakrętach. Było one słyszalne szczególnie wczesnym rankiem i późnym wieczorem, gdy miejski zgiełk był mniejszy. Tymi odgłosami miasto rankiem budziło się do życia i milkło przed nocnym snem.

Skoro o odgłosach związanych z infrastrukturą mowa, warto zatrzymać się jeszcze chwilę przy tej kwestii. Torowiska tworzyły stalowe szyny typu Phönix⁷⁰ o długości kilkunastu metrów (z reguły 15 m)⁷¹, łączone przy pomocy łubków, czyli stalowych podłużnych elementów z nawierconymi otworami, które skręcano parami po obu stronach każdej szyny. Oznaczało to, że pomiędzy

⁶⁷ „Der Führer hat das Achtungssignal nur beim Abfahrten und in solchen Fällen zu geben, wo es zur Vermeidung eines Unfalles erforderlich ist” – ibidem, s. 29.

⁶⁸ *Das öffentliche Verkehrswesen in Breslau*, „Breslauer Zeitung” 23.02.1901, nr 136.

⁶⁹ Obecnie MPK Wrocław posiada około 235 pociągów. W większości są one jednoprzestrzenne (wielozłonowe). Pierwotnie wagony nie były długie (nie przekraczały 10 m, z reguły miały około 7 m długości) i nie były zbyt pojemne (miały około 35 miejsc). Z tego względu zestawiano pociągi składające się z wozu silnikowego (wyposażonego w instalacje elektryczne) oraz wozów doczepnych (doczep) nieposiadających napędu – stąd tak duża liczba wagonów na początku XX wieku. W każdym wagonie był jeden konduktor. Razem z motorniczym stanowili oni brygadę.

⁷⁰ Por. T. Sielicki, *Przez Sępólno, Zalesie i Krzyki...*, s. 20, 30, 44.

⁷¹ O. Blum, G. Schimpff, W. Schmidt, *Städtebau*, Berlin-Heidelberg 1921, s. 306–308.

sąsiadującymi szynami występowały niewielkie szczeliny, co miało bezpośrednie przełożenie na odgłosy przejeżdżających tramwajów. Każdy zestaw kołowy pokonywał bowiem taką szczelinę, wydając charakterystyczny stukot. Jego rytm zależny był od liczby zestawów kołowych w wagonie oraz odstępów między nimi. Przeważającą liczbę tramwajów we Wrocławiu stanowiły wagony dwuosiove, ale spółka BSEG posiadała także czterosiove ze skrętnymi wózkami (tak zwanego typu Maximum)⁷². Należy przypomnieć też, że tramwaje zestawiano w dwu- lub nawet trzywagonowe pociągi, a to również miało znaczenie.

Zestawy kołowe wydawały ponadto stukot podczas przejeżdżania przez zwrotnice i krzyżownice (stalowe elementy stanowiące skrzyżowanie szyn). Najczęściej można było spotkać taki zespół dźwiękowy w obrębie skrzyżowań, lecz nie tylko. Trasy tramwajowe miały co kilkaset metrów przejazd międzytorowe, a więc tory łączące oba tory i umożliwiające przejazd między nimi. One także posiadały zwrotnice i krzyżownice, a więc osoba przebywająca lub mieszkająca w ich okolicy z pewnością doświadczała, tak zresztą jak dziś, dodatkowych odgłosów niż te na odcinku bez tych elementów. Również samo przekładanie zwrotnic – czy to przez motorniczego z pomostu, czy to przez zwrotniczego, czy też nieco później za pomocą zdalnego sterowania – oznaczało dodatkowy element dźwiękowy w postaci głuchego, ale niekiedy dość głośnego trzasku iglic (ruchome części zwrotnicy, których ułożenie decyduje o kierunku jazdy) uderzających o opornice (nieruchome części zwrotnicy).

Pomimo wielkich podobieństw do kolei aura dźwiękowa tramwaju i pociągu była i jest odmienna. Przede wszystkim znaczenie miała prędkość, bo tramwaje – nawet elektryczne – poruszały się z prędkością około 15 km/h. Charakterystyczny, długotrwały, monotony stukot szybko jadącego pociągu nie był zatem aż tak czytelny w przypadku tramwajów, które na swojej drodze miały stosunkowo częste przystanki, a także więcej zakrętów i wspomnianych już skrzyżowań czy rozjazdów. Na odcinkach prostych, zarówno jadąc w tramwaju, jak i spacerując czy przebywając w okolicach trasy, dało się słyszeć regularny stukot kół, ale – jak już wspomniałem – nie tak szybki jak w wypadku pociągu.

Chciałbym również zwrócić uwagę, że charakterystyczne wycie na zakrętach swoją największą intensywność zyskuje na pętlach, które składają się z ułożonych po łuku szyn. W takich miejscach wycie było długotrwałe – mogło trwać nawet kilkadziesiąt sekund. Nie jest jednak oczywiste, że przez wiele lat we Wrocławiu w ogóle nie było pętli, a trasy zakończone były, co już zaznaczyłem, krańcówkami (ślepyimi torami). Pierwsza pętla we Wrocławiu (a w zasadzie wówczas jeszcze poza granicami miasta) powstała we wsi Osobowice w 1906 roku⁷³. Przez kolejnych kilkanaście lat pętle były jednak rzadkością. W latach 20. oraz 30. ich liczba stopniowo się zwiększała.

⁷² Por. T. Sielicki, *Wrocławskie wagony tramwajowe*, s. 59.

⁷³ T. Sielicki, *Przez Sępólno, Zalesie i Krzyki...*, s. 57.

Ruch tramwajowy spleciony był oczywiście z rytmem miasta. Wraz z pierwszymi wyjazdami z zajezdni Wrocław budził się do życia. Podczas szczytów komunikacyjnych natężenie opisywanych zdarzeń było najbardziej intensywne, a ruch zamierał w późnych godzinach nocnych. Pierwsze tramwaje konne, według rozkładu z 1877 roku, rozpoczynały pracę o godzinie 7.00 rano (wyjazd z zajezdni przy ul. Marii Curie-Skłodowskiej w kierunku centrum). Ostatnie kursy, oznaczane jako nocne (*Nachtwagen*), odbywały się o godzinie 22.20 (odjazd z ul. R. Traugutta do zajezdni przy ul. M. Curie-Skłodowskiej oraz z pl. Teatralnego w kierunku Borka)⁷⁴. Z biegiem lat praca tramwajów była coraz dłuższa – poranne wyjazdy odbywały się coraz wcześniej, a wieczorne zjazdy – coraz później. Letni rozkład tramwajów konnych BSEG z 1900 roku przewidywał kursowanie wagonów między godziną 6.05 (odjazd z Popowic w kierunku Dworca Głównego oraz z Dworca Świebodzkiego do Dworca Głównego) a 23.05 (odjazd z Dworca Głównego do Popowic oraz z Przedmieścia Odrzańskiego w kierunku Borka)⁷⁵. Chcąc poznać godziny wyjazdów i zjazdów wagonów do zajezdni, należy uwzględnić jeszcze czas potrzebny na poranne oraz wieczorne dojazdy do i z krańcówek.

Pierwsze tramwaje elektryczne spółki ESB, według rozkładu z 1893 roku, kursowały od godziny 5.40 (wyjazd z zajezdni przy ul. Grabiszyńskiej w kierunku centrum) do 22.30 (ostatni wagon ze Szczytnik w kierunku Grabiszyna)⁷⁶.

Komunalne tramwaje SSB w chwili inauguracji w 1902 roku rozpoczynały kursowanie o godzinie 6.21 (wyjazd z zajezdni przy ul. Kamiennej w kierunku pl. Stanisława Staszica). Ostatni wagon zaś opuszczał krańcówkę przy ul. Powstańców Śląskich (przy Parku Południowym) o godzinie 23.46 i zjeżdżał do zajezdni przy ul. Kamiennej⁷⁷ krótko po północy. Rozkład jazdy SSB na zimę 1903/1904 przewidywał z kolei poranny kurs o godzinie 5.20 (wyjazd z zajezdni przy ul. Kamiennej w kierunku pl. Jana Pawła II), a regularne kursowanie rozpoczynało się o godzinie 6.14. Ostatni wagon z Dworca Nadodrze w kierunku zajezdni przy ul. Kamiennej ruszał o godzinie 23.27⁷⁸.

Tendencja, aby pracę tramwajów rozpoczynać wcześniej i kończyć później, utrzymywała się w kolejnych latach. Generalizując, godziny kursowania tramwajów możemy określić pomiędzy 6.00 a 23.00. Dodać należy, że przewoźnik uruchamiał jeszcze pojedyncze tramwaje poranne (*Frühwagen*), rozpoczynające pracę znacznie wcześniej – nawet przed godziną 5.00 – oraz tramwaje

⁷⁴ Por. T. Sielicki, *Wrocławskie tramwaje konne*, s. 35.

⁷⁵ Letni rozkład jazdy BSEG ważny od 1 maja 1900, Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Rejencja Wrocławska I 9684, s. 187.

⁷⁶ Rozkład jazdy ESB z dnia 18 sierpnia 1893, Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Rejencja Wrocławska I 9718, s. 303.

⁷⁷ *Die städtische Straßenbahn Breslau*, „Breslauer Zeitung”, 13.10.1902, nr 720.

⁷⁸ Zimowy rozkład jazdy SSB z dnia 28 października 1903, Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Rejencja Wrocławska I 9688.

wieczorne, późne (*Spätwagen*), odjeżdżające z krańcówek po godzinie 23.00. Ponadto odbywały się jeszcze kursy nocne (*Nachtzüge*), które niekiedy, zwłaszcza latem, gdy wrocławianie tłumnie odwiedzali lokale rozrywkowe na obrzeżach miasta (na przykład w Osobowicach), odbywały się po północy.

Różnice między rozkładami letnimi (ważne od 1 maja do 30 września) i zimowymi (od 1 października do 30 kwietnia) polegały na przesunięciu pierwszych oraz ostatnich kursów tak, aby w okresie wiosenno-letnim tramwaje wcześniej rozpoczynały i później kończyły pracę. Rozkład letni SSB ważny od 1 maja 1904 roku przewidywał pierwszy wyjazd wagonu z zajezdni o godzinie 4.55, a ostatni odjazd z Dworca Nadodrze – o godzinie 23.37⁷⁹. W 1906 roku najwcześniejszy wyjazd miał miejsce o godzinie 4.50, a ostatni kurs z Dworca Nadodrze odbywał się o godzinie 0.10⁸⁰. Natomiast w 1907 roku pierwszy wagon opuszczał zajezdnię o godzinie 4.38, ostatni zaś kurs, oznaczony jako nocny, odjeżdżał z pl. Jana Pawła II o godzinie 0.40⁸¹, a zatem bramy zajezdni przekraczał już po godzinie 1.00 w nocy. To właśnie w okolicach zajezdni najwcześniej nocną ciszę przerywały pierwsze odgłosy wytaczających się z nich wagonów i najpóźniej można było je tu usłyszeć. Wraz z ostatnim zjazdem miasto zamierało na kilka godzin.

W późniejszych czasach

W latach 1912–1914 we Wrocławiu, a konkretnie pomiędzy Wrocławiem a podmiejskim wówczas Brochowem, funkcjonowała pierwsza w tej części Europy linia trolejbusowa, zwana koleją bezszynową (*gleislose Bahn*). Po bruku toczyły się ogumione koła, a energię elektryczną pojazdy pobierały z napowietrznej sieci trakcyjnej za pomocą odbieraka prądu połączonego z szoferką elastycznym przewodem⁸². Sygnały ostrzegawcze szofer emitował za pomocą klaksonu, mającego formę zwiniętej trąbki, z której dźwięk uzyskiwano poprzez naciśnięcie ręką gumowej gruszki, tłoczącej powietrze⁸³. Dziennikarz relacjonujący inaugurację tego środka transportu zauważył, że: „równie satysfakcjonujący był cichy, bezgłośny bieg pojazdów, które bez problemu pokonywały nawet znaczne wzniesienia, takie jak przy brochowskim moście nad linią kolejową”⁸⁴. Połączenie trolejbusowe stworzyła i obsługiwała spółka Gleislose Bahn Brockau (Brochowska Kolej Bezszynowa).

⁷⁹ „Breslauer Gemeinde-Blatt” III, 1904, s. 252.

⁸⁰ „Breslauer Gemeinde-Blatt” V, 1906, s. 246, 659.

⁸¹ „Breslauer Gemeinde-Blatt” VI, 1907, s. 321, 322.

⁸² Więcej na temat trolejbusu do Brochowa zob. T. Sielicki, *Wrocławski trolejbus*, „Świat Kolei” 2013, nr 9, s. 46–51.

⁸³ „Als Signalapparat dient eine Automobillhupe” – *Gleislose Bahn nach Brockau*, „Schlesische Zeitung” 16.03.1912, nr 192.

⁸⁴ „Ebenso befriedigte der ruhige, geräuschlose Gang der Wagen, die auch starke Steigungen, wie bei der Brockauer Eisenbahnbrücke mühelos überwandten” – *ibidem*.

Pewną nowością w dźwiękowym krajobrazie wrocławskiej ulicy przyniosła I wojna światowa. Do tego czasu personel tramwajów składał się wyłącznie z mężczyzn. Powszechna mobilizacja dotyczyła także firm przewozowych i wraz z wybuchem wojny większość pracowników trafiła na front. Ich miejsce zajęli studenci i starsi uczniowie szkół średnich oraz kobiety. Te ostatnie z początku pojawiły się w roli konduktorek, w związku z czym do ich obowiązków należało zapowiadanie przystanków, a od 1915 roku również w charakterze motorniczych. Podczas wojny kobiety stanowiły większość wśród pracowników dwóch istniejących przedsiębiorstw (w 1911 roku spółka BSEG została wykupiona przez miasto i włączona do SSB). Po jej zakończeniu dość prędko powrócono do wcześniejszego stanu⁸⁵.

Na początku XX wieku we Wrocławiu zaczęły pojawiać się automobile, w latach 20. były one już całkiem popularne. Od 1925 roku funkcjonowały ponadto autobusy miejskie⁸⁶. Obecność pojazdów spalinowych wprowadziła do krajobrazu dźwiękowego miasta nowy element – warkot silnika, a także klaksony. Nadal jednak na ulicach można było spotkać konne zaprzęgi.

Postępował też dalszy intensywny rozwój komunikacji tramwajowej. Druga połowa dekady zaowocowała przede wszystkim modernizacją taboru. Wiele wagonów wycofano z ruchu ze względu na ich wiek. Z wrocławskich tramwajów zniknęły hamulce pneumatyczne. Opracowano również – specjalnie dla Wrocławia – ujednolicony model tramwaju (typu Standard). Były one już znacznie szybsze, bo osiągały prędkość nawet 45 km/h, co miało oczywisty wpływ na obroty silnika, a więc i na odgłosy wydawane przez przekładnię. W latach 1925–1929 lokalne zakłady wyprodukowały aż 232 wagony typu Standard, który istotnie stał się podstawą floty miejskiego przewoźnika⁸⁷. Dawny mieszkaniec Wrocławia, pan Karl-Heinz Gewandt (urodzony 1934 roku w Berlinie, dzieciństwo spędził we Wrocławiu, obecnie mieszka w Berlinie), wspomina, że ich silniki (a dokładnie przekładnie) wydawały charakterystyczny dźwięk, wysoki ton, który określił nawet jako śpiewanie („Sie haben ganz charakteristisch gesungen”). Z tego powodu wagony zyskały przydomek muzycznych tramwajów (*Die Breslauer Musikbahn*). Te wspomnienia K.H. Gewandt przekazał mi w wyjątkowych okolicznościach, a mianowicie podczas przejazdu takiego właśnie wagonu jako tramwaju turystycznego⁸⁸. Jego uwagę przykuł obecny dźwięk przekładni, który był diametralnie inny niż ten, który pamiętał. Istotnie, przedwojenny napęd tych wagonów nie zachował się do czasów obecnych, bo w latach 60. zostały one wyposażone w standardowe silniki, zbieżne

⁸⁵ T. Sielicki, *Przez Sępolno, Zalesie i Krzyki...*, s. 77–79.

⁸⁶ Ibidem, s. 86–88.

⁸⁷ Ibidem, s. 89–93.

⁸⁸ Niepublikowany wywiad z Karl-Heinzem Gewandtem z 1 sierpnia 2017 roku, prywatne zbiorzy autora.

z powojennymi wagonami z rodziny N, produkowanymi przez Chorzowską Wytwórnę Konstrukcji Stalowych.

W prywatnej korespondencji K.H. Gewandt uściśla jeszcze, co ma zresztą potwierdzenie w źródłach, że chociaż tramwaje typu Standard były w zasadzie identyczne, różniły się jednak silnikami. W trakcie eksploatacji zdecydowano się bowiem wyposażyć je w silniki o większej mocy.

Z biegiem czasu byłem również w stanie odróżnić odgłosy silników wozów typu Standard. 232 wagony miały silniki kilku rodzajów, z których najstarsze były dość słabe. Te eksploatowano w większości samodzielnie na mało obłożonych liniach i mogły kursować z doczepami jedynie w ograniczonym zakresie. [...] „Wrocławski Muzykalny Tramwaj” [*Breslauer Musikbahn*] to przydomek pozostałych wagonów typu Standard, które przy ruszaniu, ale szczególnie w przypadku zbyt gwałtownego hamowania, ryczały buntowniczo [niczym rozłożyszony jeleni – *empört aufröhreten*]. Ten wyjąty śpiew jest mi dobrze znany i nadal mam go w uszach. Najbrzydszym wyciem charakteryzowały się silniki Bergmanna [producent Bergmann Electricitäts-Werke z Berlina], zwłaszcza gdy hałasowały w przejeżdżających ulicami Wrocławia pełnych pociągach⁸⁹.

Dodaje jednak, że cechą charakterystyczną wrocławskich tramwajów był wysoki ton silników, niezależnie od jego typu:

Ze względu na obecność różnych typów silników dało się, jeśli się uważnie wsłuchało, rozpoznać typ zbliżającego się wagonu. Wszystkie z nich charakteryzował jednak wysoki śpiew [*helles Singen*], dzięki czemu można było już z daleka usłyszeć zbliżający się pociąg nawet za rogiem ulicy. Więc, jeśli się miało nieco wiedzy w tej materii, można było wziąć nogi za pas, aby zdążyć na swój tramwaj. W przypadku zestawiania pociągów kilkuwagonowych, szczególnie przy całkowicie zapelnionych wagonach, dźwięk silników podczas ruszania zmieniał się w wycie [przypominające

⁸⁹ „Betriebsgeräusche der *Standard*-Triebwagen. Mit der Zeit konnte ich auch die Motorgeräusche der Standardwagen unterscheiden. Die 232 Wagen hatten mehrere Motorbauarten, von denen die ältesten recht schwach waren. Diese liefen meist im Solobetrieb auf schwach ausgelasteten Strecken und konnten nur bedingt mit Beiwagen laufen. Deshalb wurden sie auch im Rahmen des Reichsleistungsgesetzes um 1942/43 nach Oberschlesien abgegeben. »Breslauer Musikbahn« lautete der Spitzname der verbliebenen Standardwagen, die beim Aufschalten, besonders aber beim Betätigen der elektrischen Bremse empört aufröhreten, wenn das zu schnell geschah. Dieses heulende Singen ist mir nur zu gut bekannt und ich habe es heute noch im Ohr. Am hässlichsten heulten die Bergmann-Motore, besonders wenn sie bei vollbesetzten Zügen durch die Breslauer Strassen llärnten“ – fragment prywatnej korespondencji, e-mail od Karla-Heinza Gewandta z 2 września 2018 roku. Muszę nadmienić, że pomimo chęci jak najprecyzyjniejszego tłumaczenia, w tekście polskim używam słów, które noszą także mój bagaż doświadczeń. Tak jest na przykład w wypadku określenia *empört aufröhreten*, które jest dość trudne do przetłumaczenia (*empört* – ‘z oburzeniem’, *aufrohreten* – ‘wybuchać, rozrywać, krzyczeć’). Znając jednak z własnego doświadczenia opisywane zjawisko, pozwałam sobie doprecyzować, o jakie dźwięki chodzi.

wycie psa]. A kiedy, jak to często bywało we Wrocławiu w czasie wojny, nieprzeszkolony motorniczy zamęczał w pełni załadowany pociąg, zbyt szybko ruszając z przystanku, silniki wyły wręcz boleśnie⁹⁰.

Warto także nadmienić, że od 1927 roku szyny tramwajowe we Wrocławiu były spawane, dzięki czemu zanikały połączenia łubkowe, a więc i szczeliny pomiędzy sąsiednimi szynami. To wpływało również na odgłosy wydobywane przez koła – stukot był o wiele mniej intensywny. W drugiej połowie lat 20. firma SSB zadbała ponadto o należytą konserwację torowisk, a jednym z argumentów ówczesnych władz Wrocławia był właśnie komfort życia w mieście, związany też z hałasem. Zakupiono nowe szlifierki do torów, które sukcesywnie usuwały tak zwane zużycie faliste szyn, czyli niewielkie ubytki tworzące drobne nierówności powierzchni, powodujące w konsekwencji drgania oraz hałas przejeżdżających tramwajów⁹¹. Kursowanie specjalnych wagonów-szlifierek niwelowało tę niedogodność, a same szlifierki także wydawały swoiste odgłosy, o czym świadczy jeszcze jedno wspomnienie K.H. Gewandta. Gdy był uczniem szkoły ludowej im. Johanna Heinricha Pestalozziego (dzisiaj Szkoła Podstawowa nr 1 im. Marii Dąbrowskiej) przy obecnej ul. Nowowiejskiej, klasa zawsze z wyęsknieniem wyczekiwała charakterystycznego dźwięku wagonu-szlifierki do torów. Pojazd stacjonujący w zajezdni przy ul. Słowiańskiej około południa wyjeżdżał w rutynowy kurs i około godziny 13.00 przejeżdżał obok wspomnianej szkoły. Dla uczniów dźwięk wagonu-szlifierki oznaczał, że „za pół godziny skończą się lekcje”⁹². Oto dokładniejszy opis odgłosów wozów gospodarczych jeżdżących po Wrocławiu w latach wojennych, który K.H. Gewandt zamieścił w naszej korespondencji:

⁹⁰ „Bedingt durch das Vorhandensein verschiedener Motorbauarten konnte man, wenn man genau hinhörte den Motortyp eine sich nähernden Wagens erkennen. Ihnen Allen aber war ein helles Singen eigen sodass man einen näherkommenden Zug schon von Weitem kommen hörte auch um eine Strassenecke herum. So konnte man, wenn man etwas von der Materie verstand, die Beine in die Hand nehmen, um seinen Zug noch zu erreichen. Beim Einsatz von Beiwagen, zudem noch vollbesetzten Zügen, veränderte sich das Anfahrgeraus zu einem Jaulen. Und wenn, wie oftmals im Breslau der Kriegszeit, ein ungeübter Fahrer einen vollbesetzten Zug durch zu schnelles Aufschalten beim Verlassen einer Haltestelle zu sehr quälte, jaulten die Motoren regelrecht schmerzlich auf” – fragment prywatnej korespondencji, e-mail od Karla-Heinza Gewandta z 31 sierpnia 2018 roku. Słowo *Jaulen*, literalnie tłumacząc, oznacza ‘skomleć’. Wycie, przypominające właśnie wycie psa, jest tu jednak bardziej trafne. Zjawisko opisane przez K.H. Gewandta polega na tym, że podczas zbyt szybkiego ruszania koła, nie zyskawszy należytej przyczepności, zaczynają się one ślizgać, obracając się o wiele szybciej, stąd nagły, szybki wzrost obrotów silnika. Dopiero po chwili obroty silnika wracają do normalnego poziomu. Dzięki temu powstaje efekt dźwiękowy przypominający wycie zwierzęcia.

⁹¹ T. Sielicki, *Przez Sępólno, Zalesie i Krzyki...*, s. 102–103.

⁹² Niepublikowany wywiad z Karlem-Heinzem Gewandtem z 1 sierpnia 2017 roku, prywatne zbiory autora.

Te różne rodzaje wagonów gospodarczych dawało się – o ile były w ciągu dnia w użyciu – rozpoznać po różnych odgłosach ich pracy. Przez szeroko w lecie otwarte, wychodzące na ulicę okna naszej klasy w szkole im. Pestalozziego przy Michaelisstraße [dziś Szkoła Podstawowa nr 1 przy ul. Nowowiejskiej] już z daleka można było rozpoznać, który pojazd był na trasie. Kiedy nadjeżdżał wagon-szlifierka, który usuwał rowki z główek szyn, słychać było groźny, nisko brzmiący szum. Dźwięk narastał i cichł, bo wagon jeździł w tę i z powrotem po konserwowanym odcinku. Następny planowy tramwaj prędko kładł temu kres i szlifierka musiała wtedy pospiesznie zwolnić odcinek toru, podjechać do przodu i poprzez żmudne manewry wrócić torem przeciwnym na swój odcinek roboczy. Ten skomplikowany spektakl powtarzał się wielokrotnie, dopóki tor był zadowalająco przeszlifowany. Podobnie rzecz się miała przy wagonie czyszczącym szyny, jednak w tym wypadku odgłos był inny. Wysoki śpiew mocnych odsysaczy w jego wnętrzu pokazywał nam ich pracę. Także w tym wypadku musiano wielokrotnie jeździć tam i z powrotem, bo czyszczenie szyn rowkowych leżących w bruku było przez kierownictwo traktowane bardzo poważnie i uznawane za istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu. Odgłosy robocze tramwajów można było tak dobrze rozróżniać, bo niemal cały ruch prywatnych aut był zakazany, ewentualnie auta zostały zarekwirowane przez Wehrmacht. Nie było zatem drażniących odgłosów ulicznych! Ponieważ wagony gospodarcze pojawiały się przeważnie późnym przedpołudniem, można stwierdzić, że pracowały one według określonych, ustalonych cykli⁹³.

Na koniec warto zwrócić uwagę, że opisywany krajobraz dźwiękowy wrocławskiej ulicy obecny jest w twórczości Marka Krajewskiego, której jedną z niewątpliwych zalet jest pieczołowite odtwarzanie przedwojennego nadodrzańskiego

⁹³ „Man konnte diese Arten von Arbeitswagen – soweit sie tagsüber eingesetzt wurden – an ihren verschiedenen Betriebsgeräuschen erkennen. Von den im Sommer weitgeöffneten und zur Strasse gelegenen Fenstern unseres Klassenraumes in der Pestalozzischule auf der Michaelisstrasse konnte man schon von Weitem unterscheiden, welches Fahrzeug auf der Strecke war. Kam der Schleifwagen, der die Riffel auf den Schienenköpfen wegschliff, so hörte man ein bösesartiges, tiefes Brummen. Es schwoll an und ab, weil der Wagen auf dem zu bearbeitenden Gleisabschnitt hin und her fuhr. Der nachfolgende Planzug machte dem schnell ein Ende und der Schleifwagen musste dann schleunigst den Gleisabschnitt freimachen um voraus zu fahren und durch umständliche Rangierfahrten zurück über das Gegengleis seine Einsatzstelle wieder zu erreichen. Dieses umständliche Spiel wiederholte sich dann mehrmals bis das Gleis zufriedenstellend bearbeitet war. Ähnlich war es beim Schienenreinigungswagen, hier aber war das Geräusch anders. Ein helles Singen der starken Sauganlagen in seinem Inneren zeigte uns seine Arbeit an. Auch hier musste mehrmals hin- und hergefahren werden denn das Reinigen der im Strassenpflaster liegenden Rillengleise wurde von der Betriebsleitung sehr Ernst genommen und im Sinne der Betriebssicherheit als sehr wichtig angesehen. Die Betriebsgeräusche der Wagen konnte man deshalb so gut erkennen, weil fast der gesamte private Kraftverkehr untersagt bzw. die Autos von der Wehrmacht beschlagnahmt waren. Irritierende Strassengeräusche gab es also nicht! Weil die Arbeitswagen meist am späten Vormittag auftauchten, ist zu schließen, dass man nach gewissen vorgeschriebenen Zyklen arbeitete” – fragment prywatnej korespondencji, e-mail od Karla-Heinza Gewandta z 2 września 2018 roku.

miasta i panującej w nim atmosfery. Chciałbym podkreślić, że ten wątek zasługuje na szerszą analizę w oddzielnej pracy, a tutaj jedynie go sygnalizuję, traktując jako uzupełnienie podanego wcześniej materiału faktograficznego i jako przykład wykorzystania wielu z opisywanych elementów do kreowania świata literackiego. Dzięki godnej uwagi wyobraźni twórczej Krajewskiego czytelnik ma szansę doświadczyć dźwięków dawnej wrocławskiej ulicy: „Miasto tętniło podskórnym życiem. Zazgrzytał na zakręcie tramwaj wiozący robotników drugiej zmiany z fabryki Linkego, Hofmanna i Lauchhammera, migwały gazowe latarnie”⁹⁴. Autor opisuje okolice obecnego pl. Legionów w powieści *Śmierć w Breslau*, której akcja toczy się w 1933 roku. Przytoczmy jeszcze dalszy fragment opisujący przejazd wagonu przez most Grunwaldzki: „Anwaldt siedział w tramwaju linii 18 i z wielkim zainteresowaniem przyglądał się niezwykłemu mostowi na linach, po którym właśnie przejeżdżał. Tramwaj zadudnił na moście, po prawej mignęły czerwonoceglaste budynki i kościół otulony starymi kasztanowcami, po lewej solidne kamienice”⁹⁵. Miejski zgiełk, ruch uliczny oraz odgłosy tramwajów uwiecznił Krajewski jeszcze w opisie okolic ul. Suchej, na tyłach Dworca Głównego: „Genialny słuch weterana łatwo wyłapywał przebijające się uliczny hałas wysokie kwestie, basowe zaś ginęły w stukocie dorożek, warkocie aut i zgrzycie tramwajów łomocących na rogu Sadowa- i Bohrauer Strasse”⁹⁶.

Także w najnowszej powieści autora – *Mock. Pojedynek*, której akcja toczy się w 1906 roku – dźwięki wrocławskich tramwajów są czytelnie wyeksponowane: „Wraz ze świeżym powietrzem wciąż wpadały do sali odgłosy charakterystyczne dla Burgstrasse [ul. Grodzka]: dzwonek tramwaju, nawoływania rzeźnika z jednego z ulicznych kramów, a nawet – zupełnie sprzeczne z powagą świątyni nauki – przekleństwa woźniców i rubaszne piosenki flisaków splawiających Odrą swe towary”⁹⁷. Okolice uniwersytetu powracają w niej wielokrotnie, a Krajewski przypomina nam o obecności tramwajów przejeżdżających na początku XX wieku przez Bramę Cesarską: „Mock kiwnął głową i skulił się na ławie pod piecem w pokoju mieszkalnym portiera. Drzemał długo. Obudził go jakiś hałas i zgrzyt tramwaju przejeżdżającego pod uniwersytetem, czyli przez tak zwaną Bramę Cesarską, od której właściwie zaczynał się most Uniwersytecki”⁹⁸. W innym miejscu z kolei czytamy o odgłosach dochodzących z ul. Powstańców Śląskich: „Zapała cisza. Z otwartych okien zawiąło chłodem, który podkreślał ponure wyznanie Bachmanna. Do pokoju wdarł się dzwonek tramwaju. Pani Louise zadrżała i wstała, aby zamknąć okno”⁹⁹.

⁹⁴ M. Krajewski, *Śmierć w Breslau*, Wrocław 2007, s. 14.

⁹⁵ Ibidem, s. 75.

⁹⁶ Ibidem, s. 158.

⁹⁷ M. Krajewski, *Mock. Pojedynek*, Kraków 2018, s. 26–27.

⁹⁸ Ibidem, s. 164.

⁹⁹ Ibidem, s. 58.

Zakończenie

Od chwili gdy na ulice Wrocławia wyjechał pierwszy tramwaj konny, ten środek transportu stał się nieodłącznym elementem krajobrazu nadodrzańskiej metropolii. Odgłosy towarzyszące komunikacji tramwajowej przynależą do audiosfery miasta i są tak ściśle z nią połączone, że trudno sobie bez nich wyobrazić atmosferę panującą na wrocławskich ulicach.

Chociaż nie istnieją nagrania odgłosów wrocławskich ulic z przełomu XIX i XX wieku, przytoczone w artykule przykłady pozwalają odtworzyć, przynajmniej częściowo, audiosferę panującą na głównych arteriach oraz węzłach komunikacyjnych miasta. W obliczu zachowanych informacji Wrocław jawi się jako ludna, ruchliwa metropolia o ożywionym ruchu ulicznym, wpływającym na wrażenia słuchowe mieszkańców. Istotną częścią audiosfery wrocławskiej ulicy, a także – można zaryzykować stwierdzenie – jej najbardziej charakterystycznym, a niekiedy dominującym elementem, była (i pozostaje nadal) komunikacja tramwajowa.

Z jednej strony przyczyn takiego stanu rzeczy należy upatrywać w powszechności tramwajów w różnych rejonach miasta – sieć komunikacyjna we Wrocławiu jest bardzo rozległa i gęsta, szczególnie w centrum. Koniec XIX oraz początek XX wieku to okres intensywnego rozwoju tego środka transportu. Godziny kursowania tramwajów wyznaczały rytm życia miasta od wczesnego poranka, przez szczyt poranny i popołudniowy, aż do późnych godzin wieczornych. Intensywność ruchu wagonów udzielała się zatem przechodniom, mieszkańcom ulic, przez które prowadziły torowiska, a także przybyszom odwiedzającym nadodrzańską metropolię.

Z drugiej zaś – przejeżdżający tramwaj stanowił wyraźną dominantę dźwiękową, doskonale wyodrębniającą się z tła komunikacyjnego ulicy za sprawą charakterystycznej konstrukcji. Przede wszystkim jako pojazdy szynowe tramwaje wywołują specyficzne dźwięki wynikające ze współpracy zestawów kołowych z nawierzchnią szynową. Odgłosy te są dodatkowo bardzo różnorodne i część z nich występuje w określonych miejscach (na przykład dudnienie na mostach, wycie na zakrętach, regularny stukot na prostych odcinkach). Wreszcie należy wspomnieć o najbardziej charakterystycznych elementach związanych z komunikacją tramwajową, a mianowicie o obecności konduktora w wagonie, który miał wielorakie zadania, zwykle wiążące się ze sferą dźwiękową (zapowiadanie przystanków oraz sygnalizacja dzwonek), oraz o dzwonekach ostrzegawczych i sygnałowych uruchamianych przez woźniców, a później motorniczych. To właśnie dzwoneki tramwajowe najbardziej wyodrębniały się spośród zgiełku tłocznych wrocławskich ulic. Musiały takie być, ponieważ miały rolę ostrzegawczą. Ludzie przebywający w mieście doświadczali ich obecności na każdym kroku, w zasadzie przez cały dzień.

Przedwojenne dźwięki przetrwały również po 1945 roku, a można je niekiedy słyszeć i dziś, gdy na ulicach Wrocławia pojawiają się tramwaje zabytkowe.

Takie odgłosy jak dzwonki wewnętrzne i zewnętrzne oraz wycie na zakrętach są prawdziwymi relikdami dawnej audiosfery miasta dzięki zachowaniu oryginalnych elementów wyposażenia. Trzeba mieć jednak świadomość wspomnianych już zmian układów napędowych i związanych z tym różnic w dźwiękach przeładni. Okres powojenny także owocował wieloma przemianami, które miały wpływ na krajobraz dźwiękowy ulicy nadodrzańskiego miasta, i mam nadzieję, że temat ten znajdzie odzwierciedlenie w następnych publikacjach.

Co jednak najważniejsze, tak jak na przełomie XIX i XX wieku tramwaje stały się jednym z najbardziej charakterystycznych elementów audiosfery Wrocławia, tak odgrywają tę rolę również dziś, o czym świadczą badania przytoczone we wstępie.