

Łukasz Sobechowicz

Konie Warszawy : historia w liczbach

Almanach Muzealny 8, 103-115

2014

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych oraz w kolekcji mazowieckich czasopism regionalnych mazowsze.hist.pl.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Łukasz Sobechowicz

KONIE WARSZAWY – HISTORIA W LICZBACH

We współczesnej polskiej historiografii zwierzęta pojawiają się jako temat refleksji niezmiernie rzadko. W dziedzinie historii gospodarczej konie były obiektem badań w pracach, które powstały w większości przed kilkudziesięciami laty. Można je podzielić na kilka grup. Do pierwszej należą prace koncentrujące uwagę na historii hodowli koni w skali całego kraju lub regionu. Konie miejskie albo całkowicie pomijano, albo traktowano marginalnie. Klasyfikacyjnym tego przykładem mogą być prace Witolda Pruskiego, stojące zresztą na bardzo wysokim poziomie. W większości powstały one w latach sześćdziesiątych XX w.¹ W drugiej grupie znalazłyby się opracowania traktujące o historii wyścigów konnych i zawodów hipicznych. Takie prace pojawiają się i dzisiaj, na co wpływ ma niewątpliwie wielka legenda sportów hipicznych w Polsce². W trzeciej grupie znalazłyby się książki zajmujące się pogłowiem koni ras szlacheckich. Ich autorzy koncentrowali się na takich zagadnieniach, jak: historia stadnin, rodowody najsłynniejszych koni czy wpływ ras szlacheckich na stan pogłowia w kraju³.

1 Zob. W. Pruski, *Hodowla zwierząt gospodarskich w Galicji 1772–1918*, tomy 1–2, Wrocław 1975; tenże, *Hodowla zwierząt gospodarskich w Królestwie Polskim 1815–1918*, tomy 1–3, Warszawa 1967, 1968, 1969; tenże, *Hodowla zwierząt gospodarskich w Wielkopolsce 1793–1850*, Warszawa 1978.

2 Zob. W. Bukat, *Bomba w górę!*, Warszawa 2009; W. Pruski, *Dzieje konkursów hipicznych w Polsce*, Warszawa 1982; tenże, *Dzieje wyścigów i hodowli koni pełnej krwi w Polsce: Królestwo Polskie 1815–1918*, Warszawa 1980; tenże, *Wyścigi i hodowla koni pełnej krwi oraz czystej krwi arabskiej w Polsce w latach 1918–1939*, Wrocław 1980.

3 Zob. W. Pruski, *Dwa wieki polskiej hodowli koni arabskich (1778–1978) i jej sukcesy na świecie*, Warszawa 1983.

Niniejszy artykuł dotyczy koni warszawskich od początku XIX wieku aż do schyłku lat trzydziestych następnego stulecia. W pierwszej części przedstawiono przemiany wielkości pogłowia, łącząc je ze zmianami liczby ludności. Druga część odpowiada na pytanie, w jakim celu konie trzymano w mieście i w których dziedzinach życia były wykorzystywane. Praca opiera się głównie na materiałach statystycznych i ma za zadanie przedstawić historię koni warszawskich w ujęciu liczbowym.

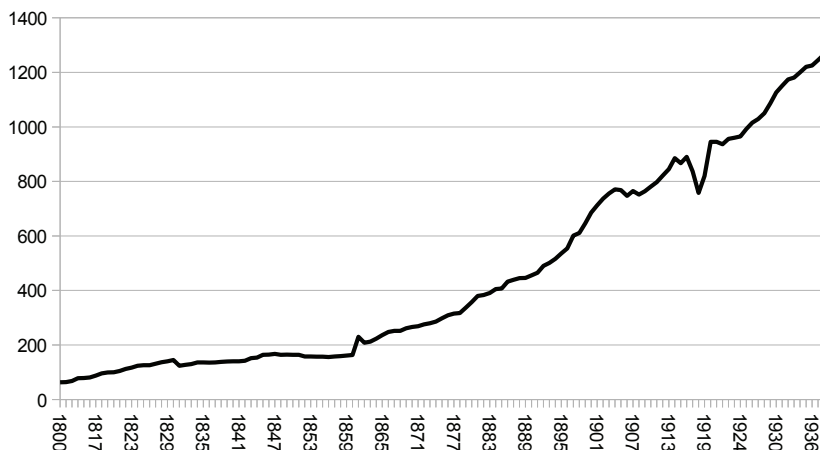
W drugiej połowie XVIII wieku Warszawa stała się największym miastem w Polsce i status ten utrzymała aż do dzisiaj. Jednak pod względem powierzchni rozwijała się nierównomiernie. Najpierw po wytyczeniu Okopów Lubomirskiego w jej obrębie znalazło się dużo pustych przestrzeni, a przez następne 140 lat ostrożnie rozszerzano jej granice. W roku 1916 miasto miało powierzchnię dwa razy większą w stosunku do zajmowanej w roku 1770, podczas gdy liczba ludności była większa aż dwadzieścia dwa razy. W tymże roku, w sposób radykalny, przesunięto granice tak, że ogólna powierzchnia miasta wzrosła w ciągu jednego dnia o 250%. Zupełnie inaczej wyglądał rozwój populacji Warszawy. Z wyjątkiem kryzysu po trzecim rozbiórce był on niemal nieustanny.

Na wykresie 1. przedstawiono liczbę ludności Warszawy od początku XIX wieku aż do wybuchu II wojny światowej. W okresie panowania Stanisława Augusta miasto przeżyło gwałtowny rozwój, stając się najludniejszym ośrodkiem na ziemiach Rzeczypospolitej. Ustalenie liczby ludności u progu omawianego okresu nastęrcza pewnych trudności. W latach 1787 i 1790 przeprowadzono spisy, które podawały odpowiednio: 96 tys. i 98 tys. mieszkańców. Klóciło się to z powszechnym przekonaniem, że w okresie Sejmu Czteroletniego Warszawę zamieszkiwało ponad 120 tys. ludzi⁴. W latach trzydziestych XX wieku rozgorzała na ten temat dyskusja pomiędzy Haliną Drzażdżyńską i Samuelem Szymkiewiczem. Badaczka stała na stanowisku, że spis z 1790 roku został wadliwie przeprowadzony i należy do jego wyników dodać kolejne 20 tys. Szymkiewicz zaś uważał, że wyniki spisu oddawały rzeczywistość i Warszawa u progu zaborów liczyła nie więcej niż 100 tys. ludności⁵.

Niezależnie od tego, które wyniki uzna się za wiarygodne, początek XIX wieku oznaczał dla miasta zapaść. Według statystyki pruskiej zamieszkiwało je niewiele ponad 60 tys. ludzi. Liczba ta zaczęła wzrastać od roku 1800, zwiększając się skokowo w momencie powstania Księstwa Warszawskiego. W przededniu Powstania Listopadowego miasto liczyło już ok. 140 tys. mieszkańców, czyli więcej niż, według najdalej idących szacunków, miała Warszawa Stanisława Augusta. Dobra koniunktura utrzymała się aż do 1831 roku, a więc do zdobycia miasta przez wojska ks. Paskiewicza. W 1832 r. stała ludność Warsza-

4 F. Sobieszczański, *Rys historyczno-statystyczny wzrostu i stanu miasta Warszawy od najdawniejszych czasów aż po 1847 rok*, Warszawa 1848.

5 Zob. H. Drzażdżyńska, *Ludność Warszawy w roku 1792*, „Kwartalnik Statystyczny”, 1931, tom VIII, z. 1 i odpowiedź S. Szymkiewicza, *O spisie ludności Warszawy w r. 1792*, „Kwartalnik Statystyczny”, 1931, tom VIII, z. 3.



Wykres 1. Liczba ludności Warszawy w latach 1800–1939 (w tys.)

Zróżdła: „Rocznik Wydziału Statystycznego Magistratu m.st. Warszawy. Rok 1916” (do 1915 r.), potem „Rocznik Wydziału Statystycznego Magistratu m.st. Warszawy” i „Rocznik Statystyczny m.st. Warszawy” za dane lata.

wy miała być mniejsza o 10% od tej sprzed wybuchu powstania (a dokładniej stanu z 1829 r.), po czym ponownie zaczęła wzrastać.

Od 1831 roku zaludnienie miasta rozwijało się w sposób nieprzerwany, przyspieszając od schyłku lat sześćdziesiątych. Widoczny na wykresie skok z połowy tego dziesięciolecia (miało już liczyć 250 tys. mieszkańców) należy w dużej części przypisać zmianie trybu pracy magistratu. Do tego okresu w statystykach uwzględniano jedynie warszawiaków zapisanych do ksiąg ludności stałej, potem zaczęto brać pod uwagę również ludność niestałą. Niemniej jednak dynamika rozwoju populacji Warszawy wciąż rosła.

W 1914 roku miasto liczyło prawie 900 tys. mieszkańców. Okres wojny przyniósł załamanie trendu wzrostowego, zaś po jej zakończeniu doliczono się 750 tys. ludzi, co oznaczało ubytek wielkości 14%. W rzeczywistości spadek ten musiał być jeszcze większy. Na terenach przyłączonych w 1916 roku mieszkało 110 tys. ludzi uwzględnionych w spisie z 1918 roku. Łącznie bilans I wojny światowej oznaczał utratę 25% populacji Warszawy. Straty zostały nadrobione w tempie prawdziwie ekspresowym, już bowiem w pierwszym roku niepodległości miasto przekroczyło przedwojenną liczbę mieszkańców. Milion ludzi odnotowano po raz pierwszy w 1925 roku, a do wybuchu kolejnej wojny przybyło dalsze 290 tys.

Na wykresie 2. przedstawiono zmianę liczby koni w Warszawie na przestrzeni 130 lat. W zestawieniu uwzględniono zwierzęta należące do osób prywatnych, tramwajów miejskich, straży pożarnej i służb oczyszczania miasta. Nie uwzględniono za to koni należących do wojska, jako że te nie były ściśle związane z funkcjonowaniem miasta. Były one trzymane w wojskowych staj-



Wykres 2. Liczba koni w Warszawie w latach 1803–1934

Źródła: „Обзор города Варшавы” za lata 1889–1912; „Miesięcznik Statystyczny” 1922, t. V; „Kronika Warszawy” 1927, nr 11–12; „Kwartalnik Statystyczny” 1928, t. V, z. 2; „Kwartalnik Statystyczny” 1929, t. VII, z. 1; „Kwartalnik Statystyczny” 1931, t. VIII, z. 2; „Kronika Warszawy” 1933, nr 1; „Kronika Warszawy” 1934, nr 2; M. Handelsman, *Warszawa w roku 1806–1807*, Warszawa 1911, s. 56; „Труды Варшавского Статистического Комитета” 1901, tom XVIII, 1901; „Статистика Российской Империи” 1908, tom XX.

niach i utrzymywane przez armię rosyjską, tak więc powinny stanowić odrębną sferę zainteresowania. Tak zresztą były postrzegane przez współczesnych, bowiem w żadnym spisie nie objęto zwierząt wojskowych. W zestawieniu nie ma także koni policyjnych ani „służbowych”, przypisanych do wysokich urzędników. W toku badań nie udało się bowiem ustalić nawet przybliżonej ich liczby, a to z powodu rozproszenia lub zniszczenia odpowiednich materiałów archiwalnych⁶.

W roku 1803 w Warszawie trzymano około 1800 koni. Sto lat później ich liczba przekroczyła już 14 tysięcy. Cały wiek XIX charakteryzował się stałym wzrostem pogłowia koni. Jego największa dynamika przypadła na II połowę wieku. Jedynie w dwóch momentach zaobserwowano spadek liczby koni: w pierwszym przedstawionym okresie, czyli w latach 1803–1807, oraz u schyłku wieku XIX.

W pierwszym przypadku był to spadek dość znaczny, bo sięgający 30%. Możliwe jednak, że jest to zmiana czysto iluzoryczna albo wyolbrzymiona, bowiem dane za rok 1807 są mało wiarygodne. Pochodzą one z raportu policyjnego sporządzonego po wkroczeniu do Warszawy wojsk francuskich⁷. Jego celem było ustalenie, ile zwierząt można zarekwirować. Wydaje się, że zanotowany spadek pogłowia aż o 1/3 mógł być wynikiem oszustw. Jest to tym

6 Wszystkie materiały związane z policją warszawską, a więc również wykazy koni, etaty stajni, inwentarze itd. powinny znajdować się w zespole „Zarząd Oberpolicmajstra Warszawskiego”, przechowywanym w Archiwum Państwowym m.st. Warszawy. Niestety, zachował się on w stopniu szczątkowym.

7 M. Handelsman, *Warszawa w roku 1806–1807*, Warszawa 1911, s. 56.

bardziej prawdopodobne, że okres po 1800 r. był czasem wolnego, ale stabilnego wzrostu miasta po katastrofie trzeciego rozbioru.

Później nastąpiły dekady stałego przyrostu pogłowia, który w ciągu stu lat osiągnął 700% w stosunku do stanu z roku 1803. Dopiero w ostatnim pięcioleciu XIX wieku widać wyhamowanie tego wzrostu. Co do przyczyn tej sytuacji, hipotez jest kilka. Mogło to być spowodowane konkurencją nowego w Warszawie środka transportu, tj. tramwaju elektrycznego i jednoczesnym nasyceniem rynku usług transportowych. Możliwe też, że da się w tym momencie zaobserwować pierwszą falę migracji koni poza granice miasta.

Okres I wojny światowej przyniósł znaczny spadek liczby koni do niecałych 6 tys., czyli poziomu z 1870 r. Oznacza to, że miasto utraciło dwie trzecie pogłowia! Według polskich szacunków, z okupowanych przez siebie terenów Królestwa Kongresowego Niemcy wywieźli ok. 50% koni⁸. W miastach problem był jeszcze większy, gdyż na rekwizycje nakładały się rosnące z każdym rokiem trudności aprowizacyjne. W rezultacie właściciele musieli wyzbywać się zwierząt. Pierwsze lata powojenne upłynęły pod znakiem odbudowy stanu liczebnego koni, który jednak od połowy lat dwudziestych zatrzymał się na poziomie 7–8 tys. Widać jednak, że jeszcze w latach dwudziestych transport konny musiał pełnić istotną rolę w życiu miasta, skoro liczba zwierząt ponownie zaczęła wzrastać. Dopiero od roku 1925 nastąpiło zwiększenie znaczenia pojazdów mechanicznych. Sytuację skomplikował Wielki Kryzys i niefortunne ustawodawstwo drogowo. W 1931 r. powołano do życia Państwową Fundusz Drogowy mający dbać o budowę i utrzymanie dróg i wprowadzono podatek drogowy⁹. Fundusz ten podwoił obciążenia fiskalne właścicieli samochodów osobowych do wysokości 200 dolarów rocznie. Druga w kolejności stawka obowiązywała w Niemczech, gdzie wynosiła około 50 dolarów...¹⁰.

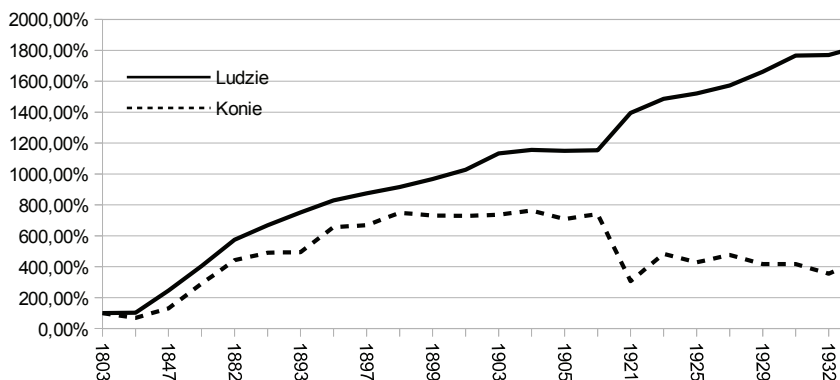
Na wykresie 3. przedstawiono zależność pomiędzy liczbą ludności Warszawy a liczbą koni należących do osób prywatnych. Za punkt wyjścia (stan 100%) przyjęto rok 1803. Przez pierwsze dziewięćdziesiąt lat liczby te zmieniały się w podobnym tempie. W roku 1893 wzrost, w porównaniu z rokiem 1803, wynosił dla populacji Warszawy 650%, a dla pogłowia koni 450%. Od końca lat dziewięćdziesiątych nastąpiło ustabilizowanie liczby zwierząt na poziomie 14 tysięcy, podczas gdy liczba ludności rosła dalej. W roku 1903 wzrost ten wynosił już 700% dla liczby koni i 1000% dla liczby ludności w porównaniu z rokiem 1803. Różnica ta aż do I wojny światowej cały czas się powiększała.

Przez większą część XIX wieku na tysiąc warszawiaków przypadało od 17 do 24 koni. Wyjątkiem od tej reguły były jedynie lata 1803 i 1847, w których przypadało odpowiednio 27 i 15 zwierząt na 1000 mieszkańców.

8 *Rolnictwo Polski 1914–1920*, red. W. Grabski, Warszawa 1936, s. 180.

9 „Dziennik Ustaw”, 1931, nr 16, poz. 81.

10 Z. Chojecki, *Motoryzacja i konkurencja samochodu z koleją żelazną*, Warszawa 1935, cz. 1, s. 22.



Wykres 3. Stosunek liczby koni prywatnych do liczby ludności 1803–1934. 100%= stan z roku 1803
 Źródła: „Обзор города Варшавы” za lata 1889–1912; „Miesięcznik Statystyczny” 1922, t. V; „Kronika Warszawy” 1927, nr 11–12; „Kwartalnik Statystyczny” 1928, t. V, z. 2; „Kwartalnik Statystyczny” 1929, t. VII, z. 1; „Kwartalnik Statystyczny” 1931, t. VIII, z. 2; „Kronika Warszawy” 1933, nr 1; „Kronika Warszawy” 1934, nr 2; M. Handelsman, *Warszawa...*, dz. cyt., s. 56; „Труды Варшавского Статистического Комитета” 1901, tom XVIII; *Статистика Российской Империи 1908*, tom XX; „Roczniki Statystyczne m.st. Warszawy” za odpowiednie lata.

Po zakończeniu wojny zależność ta znika całkowicie. Wielkość pogłowia końskiego utraciła związek z wielkością ludzkiej populacji. Prawdopodobnie było to spowodowane tym, że w pierwszym okresie, tj. do końca XIX wieku, konie stanowiły jedyny środek transportu w mieście. Stąd zaobserwowana korelacja. W następnych latach doszło do rozwoju innych form transportu.

Do kogo należały konie?

Konie warszawskie w znacznej mierze należały do osób prywatnych. W każdym roku, w którym uwzględniano takie rozróżnienie, stanowiły one ponad 90% wszystkich spisanych zwierząt. Drugim w kolejności ich właścicielem była spółka zarządzająca tramwajami warszawskimi. Od lat dziewięćdziesiątych XIX w. aż do elektryfikacji linii w roku 1908 posiadała ona 750 zwierząt.

Kolejnym właścicielem była warszawska straż pożarna. W momencie powstania, w roku 1836, jej etat liczył 96 zwierząt, w połowie wieku wzrósł do 156, a od lat osiemdziesiątych aż do wybuchu wojny wynosił 192 konie¹¹. W początkowym okresie swego istnienia straż miała również za zadanie dbać o porządek na ulicach miasta. Dopiero w latach osiemdziesiątych wyodrębniła się z jej łona osobna instytucja do tego przeznaczona. Jej etat wynosił 124 konie i uległ niewielkiemu zwiększeniu w roku 1913¹².

11 E. Boss, *Dzieje warszawskiej straży ogniowej*, Warszawa 1937, s. 34.

12 Dokładniej do 134. M. Gajewski, *Urządzenia komunalne Warszawy: zarys historyczny*, Warszawa 1979, s. 473, przyp. 29.

Do czego służyły konie?

W tym momencie można postawić sobie pytanie: Co w Warszawie robiły konie? Na wstępie należy zaznaczyć, że statystyki ujmującej różne zastosowania zwierząt w XIX wieku nie prowadzono, skutkiem czego można na powyższe pytanie odpowiedzieć jedynie z dużym przybliżeniem.

W najszerszym ujęciu konie mogły spełniać dwie funkcje. Po pierwsze, mogły być siłą pociągową. Powszechnym tego przykładem w XIX wieku była dorożka (lub każdy inny pojazd), do której zaprzęgano zwierzę. Po drugie, mogły one być źródłem energii mechanicznej. Zaprzęgnięte w kierat dostarczały energii w przemyśle przed upowszechnieniem się maszyn parowych. Można wyróżnić jeszcze jedną kategorię, najmniej ostrą, do której należały konie wyścigowe i ras szlacheckich, czyli te najcenniejsze i nieprzeznaczone do pracy. Jednak nawet w tym przypadku używano ich w istocie jako zwierząt pociągowych, z tą tylko różnicą, że zaprzęganych do luksusowych pojazdów. Wyjątek stanowiły konie wyścigowe, te spełniały tylko jedną, jak sama nazwa wskazuje, ściśle określoną funkcję.

Jeżeli chodzi o konie zatrudnione w przemyśle, to tutaj niestety nie posiadamy żadnych informacji. Możemy jedynie przypuszczać, że najpóźniej w połowie wieku XIX maszyny parowe całkowicie wyparły je jako źródło energii mechanicznej. Brak danych uniemożliwia dokładniejsze zbadanie tego zjawiska.

Kolejną grupą były konie pracujące w transporcie. Podzielić je można na trzy grupy: te, które przewoziły odpłatnie ludzi, towary, oraz te, które służyły do przemieszczania się swoim właścicielom. W odniesieniu do dwóch ostatnich grup dysponujemy informacjami zbyt niepewnymi i trudnymi w interpretacji. Urzędy carskie były bowiem zainteresowane nie tyle strukturą zatrudnienia koni, ile liczbą wozów w Warszawie. Wydaje się, że poszczególni przedsiębiorcy mogli posiadać nawet kilkakrotnie więcej pojazdów niż zwierząt. Proporcje pojazdów do koni w przypadku każdej firmy przewozowej mogły wyglądać inaczej, więc trudno tutaj o przeprowadzenie dokładnej analizy.

Transport osobowy

Znacznie lepiej przedstawia się sprawa przedsiębiorstw zajmujących się przewozem ludzi, czyli dorożek, omnibusów i tramwajów konnych. Dorożkarze byli zobowiązani do odnawiania co roku licencji w magistracie Warszawy. Mieli również obowiązek oznaczać swoje pojazdy specjalnymi blachami z namalowanymi numerami¹³. Stąd jesteśmy w stanie określić liczbę tych pojazdów, zwłaszcza dla II połowy XIX wieku i dla dwudziestolecia międzywojennego. Tramwaje warszawskie¹⁴ były zobligowane do składania magistra-

13 Zob. „Обзоры города Варшавы” za dane lata, rozdział poświęcony transportowi.

14 Dokładniej mówiąc: Towarzystwo Belgijskie Kolei Konnych, które było właścicielem tramwajów warszawskich. Informacje te zamieszczano co roku w *Obzorach*.

towi corocznych raportów, więc bez problemów możemy ustalić liczbę koni w poszczególnych latach. Znamy również liczbę omnibusów kursujących po ulicach miasta od lat sześćdziesiątych aż do wybuchu Wielkiej Wojny.

Przy obliczeniach poczyniono założenie, że każdy dorożkarz posiadał jednego konia (oczywiście z wyjątkiem dorożek dwukonnych, ale ich liczbę również znamy). W przypadku omnibusów, które wszystkie były pojazdami dwukonnymi, przyjęto proporcję dziesięciu koni na jeden pojazd. Omnibusy były pojazdami o cięższej konstrukcji i zabierały kilkunastu pasażerów, podczas gdy w dorożce mogło zmieścić się zaledwie dwóch. W konsekwencji konie szybko się męczyły i trzeba było zmieniać je w zaprzęgu. Aby zapewnić płynny ruch w ciągu całego dnia, potrzebowano pięciu par zwierząt na każdy omnibus. Taka sama proporcja występowała w omnibusach londyńskich¹⁵ i w tramwajach warszawskich¹⁶.

Okazuje się, że od roku 1847 aż do końca XIX w. około 35% wszystkich koni zajmowało się płatnym przewozem ludzi. W ciągu tego półwiecza wskaźnik ten zmieniał się jedynie w niewielkim stopniu, co jest tym ciekawsze, że w ostatniej ćwierci XIX w. rynek przewozowy w Warszawie uległ głębokim przemianom. Przez większą część stulecia duże dwukonne dorożki stanowiły około 90% wszystkich pojazdów. Tak było do początku lat osiemdziesiątych. W roku 1883 dorożki dwukonne stanowiły jeszcze 79%, ale dziesięć lat później już tylko 12% całości. Druga poważna zmiana była związana z powstawaniem od 1880 r. nowej sieci tramwajów konnych. Wydawałoby się, że wszystko to powinno odbić się na strukturze zatrudnienia koni. A jednak konie służące do transportu ludzi stanowiły ciągle około 35% wszystkich zwierząt.

Dopiero u schyłku stulecia współczynnik ten zaczął się zwiększać tak, że w 1903 r. wynosił już 43%. Złożył się na to zarówno nagły wzrost liczby dorożek, jak i dalsza rozbudowa sieci tramwajowej. W latach 1894–1904 liczba dorożek uległa podwojeniu, osiągając największą w historii liczbę prawie 4 tysięcy pojazdów. Również tramwaje konne zatrudniały w tym okresie najwięcej, bo 750 zwierząt. Taki stan trwał jednak tylko kilka lat. W okresie 1908–1909 wszystkie tramwaje konne wymieniono na elektryczne, co odbiło się w sposób negatywny na kondycji przedsiębiorstw dorożkarskich i firm eksploatujących omnibusy. Liczba omnibusów zmniejszyła się ze 104 w 1907 r. do 30 w roku 1913. W rezultacie w ostatnich latach przed wybuchem I wojny światowej konie pracujące w transporcie osobowym stanowiły tylko 29% całego warszawskiego pogłównia.

W okresie międzywojennym wskaźnik ten wynosił już jedynie około 20%, przy czym najwyższą wartość – 24% osiągnął w roku 1925, w wyniku odrobienia strat poniesionych w czasie wojny. Zaraz potem przyszło kolejne załamanie, tym razem związane z rozwojem motoryzacji w stolicy. W roku 1927

15 T.C. Barker, *The Delayed Decline of the Horses in the Twentieth Century*, w: *Horses in European Economic History: a Preliminary Canter*, red. F.M.L. Thompson, Reading 1983, s. 103.

16 Tramwaje warszawskie były jednokonne, tak więc na jeden wagon przypadało pięć koni.

współczynnik ten spadł do 17%, ale w dobie Wielkiego Kryzysu wzrósł ponownie do poziomu 22% w roku 1932.

Służby miejskie

Z przedsiębiorstw komunalnych największym pracodawcą koni była straż pożarna, tworząca ze służbą oczyszczania miasta jedno przedsiębiorstwo zwane w XIX wieku Magazynem Karowym. W połowie XIX wieku zatrudniało ono 6% wszystkich warszawskich koni. W latach osiemdziesiątych współczynnik ten obniżył się o połowę. W tym też czasie doszło do oddzielenia się Magazynu Karowego jako osobnej firmy. Pomimo ciągłego wzrostu miasta liczba etatów końskich tych dwóch instytucji nie uległa większym zmianom aż do I wojny światowej, co spowodowało, że w 1913 r. zatrudniały już jedynie 2% wszystkich koni.

W roku 1897 powołano w Warszawie pogotowie ratunkowe. Od chwili utworzenia aż do wybuchu wojny posiadało ono trzy konne karetki. W latach dwudziestych XX wieku szybko zastąpiono je pojazdami mechanicznymi. Ich wpływ na pogotowie koni warszawskich był więc znikomy.

Konie wyścigowe

Jeżeli chodzi o konie wyścigowe, to ich historię w Warszawie można podzielić na dwa okresy. Pierwszy datuje się od roku 1864, kiedy zapoczątkowano organizację corocznych wyścigów w sezonie wiosennym. Drugi rozpoczął się w latach dziewięćdziesiątych wraz ze znacznym wzrostem wielkości tej imprezy. W ciągu pierwszych trzydziestu lat w warszawskich gonitwach brało udział po kilkadziesiąt koni, co nie stanowiło więcej niż pół procent wszystkich koni w Warszawie. Zresztą w tym okresie zwierzęta te przebywały w mieście jedynie przez okres trwania sezonu wyścigowego, po czym wracały do swych macierzystych stadnin.

W latach dziewięćdziesiątych sytuacja uległa zmianie. Rok został podzielony na dwa sezony: wiosenny i letni. Doszło również do znacznego zwiększenia liczby koni zgłaszanych do wyścigów. W roku 1899 było to już ponad 300 zwierząt. W tym okresie powszechna stała się praktyka trzymania koni przez cały rok w mieście, w stajniach ulokowanych w pobliżu toru wyścigowego¹⁷. Na przełomie wieków stanowiły one około 3% całego pogłowia.

Po wybuchu wojny konie wyścigowe wraz z zajmującym się nimi personelem ewakuowano na wschód. Większość z nich trafiła do Petersburga, Moskwy i zwłaszcza Odessy¹⁸, gdzie startowało najwięcej z nich. W roku 1919, po zajęciu miasta przez wojska francuskie, zdecydowano o powrocie ocalałego

17 W. Pruski, *Hodowla zwierząt gospodarskich w Królestwie Polskim...*, dz. cyt., tom II, s. 197.

18 Tamże, tom III, s. 292.

pogłowia do Polski. Kiedy w czerwcu 1919 r. 252 konie wyścigowe¹⁹ powróciły do Warszawy, ich liczba osiągnęła około połowy stanu przedwojennego. W dwudziestoleciu międzywojennym kontynuowano model wypracowany na przełomie wieków. Stadniny wyścigowe wyrównały straty poniesione w czasie wojny. W roku 1934 w Warszawie trzymano 601 koni wyścigowych. Ze względu na ogólny spadek pogłowia w stolicy, konie te stanowiły wtedy około 8% wszystkich zwierząt.

Konie imperatorskie

Warszawa jako stolica Królestwa Polskiego posiadała aż do roku 1915 konie będące bezpośrednią własnością carów. Trzymane one były w odrębnych stajniach i miały służyć Najjaśniejszemu Panu, jego rodzinie i świcie w trakcie pobytu w Warszawie. W okresie przed wybuchem Powstania Listopadowego istniał nawet urząd Wielkiego Koniuszego Dworu Królewskiego i odrębny Wydział Stajenny. Po roku 1831 ani stajnie, ani konie nie uległy kasacie, ale zarząd nad nimi przekazano do kancelarii własnej Namiestnika Królestwa Polskiego. Od roku 1863 do 1918 podlegały Zarządowi Pałaców Cesarskich²⁰.

Cesarskie stajnie ulokowane były w Łazienkach Królewskich, przy Pałacu pod Błachą i w majątku Sielce, tuż za południową granicą miasta. W Łazienkach znajdowały się dwie stajnie, które mogły pomieścić od 40 do 50 koni²¹. Stanowiły one zaplecze dla Pałacu Belwederskiego. Zapleczem dla Zamku Królewskiego były zaś trzy stajnie ulokowane przy Pałacu pod Błachą, z których każda mogła pomieścić około 30 koni²².

W okresie przed powstaniem trzymano w nich łącznie 128 koni, co stanowiło znaczną liczbę. Połowa tych zwierząt została określona w spisie z 1829 roku jako „konie wierzchowe”, a piętnaście z nich jako „konie wierzchowe Najjaśniejszego Pana”²³. Choć Warszawę monarchowie odwiedzali rzadko, liczba koni utrzymywanych do ich dyspozycji wskazuje, jak prestiżowo traktowano tę kwestię.

W trakcie Powstania Listopadowego na polecenie dyktatora Józefa Chłopickiego zarekwirovano 20 koni wierzchowych, z tego 6 przeznaczono bezpośrednio dla Naczelnego Wodza (czyżby były to „konie wierzchowe Najjaśniejszego Pana”?). Zabrano również 22 konie pociągowe²⁴. W ten sposób liczba koni cesarskich została uszczuplona o ponad 30%.

Po upadku powstania sytuacja zmieniła się diametralnie i problem koni cesarskich stracił na znaczeniu do tego stopnia, że w połowie lat czterdziestych w Kancelarii Namiestnika obawiano się, że w razie przyjazdu monarchy do

19 Tamże, tom III, s. 296.

20 D. Lewandowska, *Wstęp do Inwentarza Wydziału Stajennego Dworu J.K.M.*, nr zespołu 208, AGAD.

21 AGAD, zesp. nr 214, Zarząd Pałaców Cesarskich, syg. 1419, s. 49–55.

22 AGAD, zesp. nr 209, syg. 25, s. 2–3.

23 Tamże, syg. 6, s. 243.

24 Tamże, syg. 27.

Warszawy zabraknie zwierząt dla niego i jego świty²⁵. W roku 1867 we wszystkich stajniach przebywało łącznie 41 koni, a siedem lat później liczba ta zmalała do 27.

Nie znamy dokładnej liczby koni w Warszawie dla końca lat dwudziestych, ale zwierzęta monarsze mogły w tym okresie stanowić nawet 6–7% całości. W późniejszych czasach stanowiły już zjawisko marginalne w skali miasta.

Podsumowując, można stwierdzić, że w okresie od połowy XIX wieku aż do końca lat trzydziestych XX wieku da się ustalić przeznaczenie od 25% do 50% koni trzymany w Warszawie. Współczynnik ten jest najwyższy dla przełomu wieków, a najniższy w dwudziestoleciu międzywojennym. Największą część koni spośród tych o rozpoznanym przeznaczeniu wykorzystywana była w transporcie osobowym. Przez długie dziesięciolecia wieku XIX stanowiły one ponad 30% wszystkich koni w Warszawie. Dopiero po I wojnie światowej wskaźnik ten spadł poniżej 20%.

Oznacza to, że pozostałe konie musiały służyć do przewozu towarów w obrębie miasta. Bardzo wysoki udział tej kategorii w ogólnej liczbie zwierząt w latach dwudziestych i trzydziestych oznacza, że pojazdy mechaniczne wprowadzono w pierwszej kolejności do transportu osobowego. Analogiczna sytuacja wystąpiła w Londynie przed I wojną światową. Tam również doszło do marginalizacji koni w transporcie osobowym, podczas gdy transport towarów jeszcze przez długi czas pozostał ich domeną²⁶.

Prawie cały wiek XIX charakteryzował się stałym przyrostem pogłowia końskiego. Zjawisko to postępowało równoległe ze wzrostem liczby mieszkańców Warszawy. Przez długi czas obie wartości zmieniały się w podobnym rytmie. Przy przyjęciu za punkt wyjścia sytuacji z roku 1803 wzrost liczby ludności o 100% skutkował zwiększeniem się pogłowia koni o 70%. W latach XIX w. doszło do ustabilizowania się populacji zwierząt, ale mieszkańców przybywało dalej. Zaobserwowaną zależność unieważniła ostatecznie I wojna światowa. Od tego momentu zaludnienie Warszawy nie miało żadnego wpływu na liczbę koni w mieście.

Przez większą część XIX wieku od 30% do 35% wszystkich koni służyło jako siła pociągowa w transporcie osobowym. W latach dziewięćdziesiątych ten trend uległ zmianie z powodu gwałtownej ekspansji firm przewozowych. W pierwszych latach XX wieku wskaźnik ten wzrósł do 43%. Szybko jednak doszło do zmiany koniunktury na rynku, w konsekwencji czego w przededniu I wojny światowej konie używane do transportu osób stanowiły już mniej niż 30% całego warszawskiego pogłowia.

W okresie międzywojennym w transporcie osobowym pracowało tylko od 17% do 22% koni. Ta stosunkowo mała liczba spowodowana był konkurencją pojazdów mechanicznych. Skutki Wielkiego Kryzysu i błędna polityka fiskalna państwa doprowadziły z kolei do wzrostu roli koni w Warszawie na początku lat trzydziestych. Wraz z zażegnaniem kryzysu ich pogłowie znów uległo

25 AGAD, zesp. nr 214, Zarząd Pałaców Cesarskich, syg. 1497.

26 T.C. Barker, *The Delayed Decline ...*, dz. cyt., s. 108.

zmniejszeniu. Konie służb miejskich stanowiły w połowie XIX stulecia około 6% wszystkich zwierząt w Warszawie. W przededniu Wielkiej Wojny ich stan zmniejszył się do jedynie 0,5% ogólnej liczby koni w mieście. W dwudziestoleciu międzywojennym do służb komunalnych należała większość zwierząt trzymany w centrum stolicy. Dokładnie odwrotnie kształtowała się sytuacja koni wyścigowych. Aż do końca lat osiemdziesiątych stanowiły one margines w skali miasta, po czym ich udział zaczął wzrastać. W 1934 r. stanowiły już 8% wszystkich koni w Warszawie.

Warsaw horses – history in figures

The article is dedicated to Warsaw horses from the beginning of the 19th century until the late 1930s. The first part presents the change in the number of horse as related to population growth. In the said period, the number of resident rose from 65 thousand in 1800 to 880 thousand in 1914 and 1.3 million in 1939. In the same time, the horse population grew from 2 thousand to 14 thousand on the eve of World War I. In the scale of the 19th century this accounts for a 1000% rise in the number of residents and a 700% rise with regard to horses. At that time, the number of the animals increased in proportion to the growing human population. The trend disappeared in the early 20th century, which came as a result of horse transport possibilities having been exhausted as well as due to German requisitions in the occupied Warsaw.

The second part of the article looks into why horses were kept in Warsaw and in which areas of life they were used. Throughout the 19th century, 35 to 40% of horses were used for passenger transport (cabs and trams), around 50% - for cart transport of goods, and the remaining 10 to 15% were horses owned by municipal services, race horses and horses kept for unidentified purposes. After World War I, a dynamic development of motor transport resulted in a substantial decrease in the population of work horses.