

Warszawskie gajery



Włodzimierz Winek

Warszawskie gajery



**- czyli, co nieco o mundurach
warszawskich tramwajarzy i autobusiarzy**

Wersja Demonstracyjna

Włodzimierz Winek

„Warszawskie gajery - czyli, co nieco o mundurach
warszawskich tramwajarzy i autobusiarzy”

Copyright © by **Włodzimierz Winek**, 2021

Copyright © by **Wydawnictwo Psychoskok Sp. z o.o.** 2021

Wszelkie prawa zastrzeżone.

**Żadna część niniejszej publikacji nie
może być reprodukowana, powielana i udostępniana
w jakiegokolwiek formie bez pisemnej zgody wydawcy.**

Redaktor prowadząca: **Renata Grześkowiak**

Zdjęcia, grafika: **Włodzimierz Winiek,
Waldemar Kasta**

Skład epub, mobi i pdf: **Kamil Skitek**

ISBN: 978-83-8119-905-6

Wydawnictwo Psychoskok Sp. z o.o.

ul. Spółdzielców 3, pok. 325, 62-510 Konin

tel. (63) 242 02 02, kom. 695-943-706

<http://www.psychoskok.pl/>

<http://wydawnictwo.psychoskok.pl/>

e-mail: wydawnictwo@psychoskok.pl

Tytułem wstępu

W niezwykle barwnej i bogato zilustrowanej historii polskich mundurów wojskowych, policyjnych czy nawet kolejowych, która doczekała się w dodatku stworzenia z niej nauki pomocniczej – mundurologii¹, trudno dzisiaj znaleźć choć wzmiankę o równie fascynujących dziejach uniformów służbowych pracowników komunikacji miejskiej. A przecież podobnie jak wojskowe, poza funkcjami użytkowymi, miały pokazywać prestiż, przywiązanie do państwowych tradycji i wartości czy wreszcie pewien „esprit de corps”² szczególnie widoczny w pierwszej połowie XX wieku.

W okresie dwudziestolecia międzywojennego mieszkańcy stolicy z niezwykłym szacunkiem traktowali warszawskich tramwajarzy, autobusarzy i ich mundury. Często były one kojarzone z walką o niepodległość w okresie zaborów, bataliami o poprawę warunków socjalnych nie tylko dla tramwajarzy, ale niejednokrotnie także dla znacznej, niezamożnej części mieszkańców miasta.

Pewnym usankcjonowaniem i podkreśleniem ich ważnej roli było wpisanie tramwajowych mundurów na listę – załącznik dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z 2 października 1935 roku o odznakach i mundurach³, która to określała obowiązki związane z wyglądem munduru i przepisy dla osób je noszących.

Piękną kartę historii zapisali tramwajarze i ich mundury podczas II wojny światowej. Trudno dzisiaj zliczyć wszystkich, którym pomogli w ucieczce przed ulicznymi łapankami, w przewożeniu broni, ulotek czy szmuglowaniu żywności do warszawskiego getta. Wielu ludzi w tramwajowych mundurach przypłaciło za to swoim życiem czy wieloletnim pobytem w obozach koncentracyjnych. Mimo wielu poniesionych ofiar, ludzie w tramwajowych mundurach zawsze byli symbolem niezłomności, pewności, godnymi zaufania. Często, podczas okupacji wielu warszawiaków kojarzyło tramwajowy, granatowy uniform z poczuciem bezpieczeństwa, ale także namiastką wolnej, niepodległej Polski, którą symbolizowała na czapkach warszawska tramwajowa syrenka.

¹Mundurologia – pomocnicza nauka historii zajmująca się dziejami mundurów, ich opisywaniem, katalogowaniem, itd.

²Esprit de corps – z francuskiego – duch koleżeństwa, poczucie solidarności

³Dekret Prezydenta RP o odznakach i mundurach z 2 października 1935 roku Dz. Ustaw z 3 października 1935 roku nr 72 poz. 455 i Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 15 listopada 1935 roku wydane w porozumieniu z ministrami: Spraw Zagranicznych, Spraw Wojskowych oraz Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego

Pewną kontynuację przedwojennych tradycji mundurowych starano się podtrzymać po 1945 roku. Z różnym powodzeniem. Często z różnych przyczyn odchodzono od utartych przedwojennych, mających swój rodowód w początkach XX wieku kanonów symboliki oznaczeń na czapkach, mundurach na rzecz nowych nie mających swojego historycznego uzasadnienia. W efekcie wiele z nich nawet nie zafunkcjonowało, pozostając jedynie tylko papierowymi pomysłami.

Pod koniec lat 60-tych XX wieku nawiązaniem do chlubnej historii gajców⁴ warszawskich tramwajarzy i autobusiarzy pozostała już tylko czapka, gdzie najważniejszym elementem podkreślającym ciągłość historyczną pozostała... syrenka i nieco zmodyfikowane lamówki na daszku. Choć i sama syrenka, w latach 70-tych zaczęła ewaluować w kierunku czasami przesadnych i mało estetycznych uproszeń, jakby chcąc swym nowym wyglądem skreślić to co minęło na rzecz tego co będzie. Zaprzepaszczając tym samym całą historyczną otoczkę i mozolnie budowaną przez lata tradycję mundurów ludzi warszawskiej komunikacji.

Dzisiaj w niewielkim stopniu do dawnych tradycji nawiązują jedynie czapki pracowników Nadzoru Ruchu w TW i MZA. Natomiast uniformy służbowe ludzi związanych z Ruchem – motorniczych, kierowców, itd. praktycznie prawie niczym nie różnią się od typowych ubrań pasażerów. Jedynym elementem wskazującym, że mimo wszystko osoba siedząca za kierownicą czy pulpitem tramwaju posiada nieco inne ubranie będące uniformem służbowym jest niewielkie, często mało widoczne logo TW czy MZA.

A szkoda, że wraz z trendem upodabniania ubrań służbowych do codziennych cywilnych ubrań odchodzi w niepamięć dawna ranga, znaczenie, poważanie związane z mundurami pracowników komunikacji miejskiej.

Dzisiejsze ubranie służbowe spełniające dawną rolę munduru dla tysięcy osób jest w istocie codziennym narzędziem pracy i musi być tak zaprojektowane by było odpowiednio funkcjonalne. Jednak nie można zapominać, że odpowiednio zaprojektowane podnosi morale poszczególnego użytkownika, jak także wpływa na polepszenie opinii o całej używającej go służbie.⁵

Najlepszym przykładem ilustrującym powyższe stwierdzenie jest policja Agencji Transportu Zatoki Massachusetts. W momencie obejmowania tego departamentu przez Williama Brattona bostońskie metro było jednym z najniebezpieczniejszych miejsc w całym mieście, policja metra była niedofinansowana, zaś jej funkcjonariusze mieli niezwykle niskie morale. Jedną z pierwszych decyzji nowego szefa była wymiana umundurowania i poprawa wizerunku służby. W krótkim czasie od reformy mundurowej,

⁴Gajer – w ulicznej gwarze warszawskiej oznacza marynarkę, mundur, strój odświętny mający podnieść prestiż osoby w oczach otoczenia.

⁵Adam Poszewiecki – Problematyka prawnej ochrony munduru na tle rozwiązań ustawy z 12 grudnia 1978 roku o mundurach i odznakach, wyd. Katedra Teorii Bezpieczeństwa – Wydział Prawa i Administracji – Uniwersytet Warmińsko – Mazurski, Olsztyn 2013

na skutek poprawy morale funkcjonariuszy, przestępczość w bostońskim metrze została drastycznie ograniczona.⁶

Niniejsza publikacja ma ukazać pewną ewolucję ubrań służbowych na przestrzeni przeszło 150 lat. Historię i pewne tło ich powstania, niejednokrotnie zapisane mniej lub bardziej barwnymi wątkami, wartymi przekazania przyszłym badaczom mundurologii.

Być może wielu po jej przeczytaniu poczuje pewien niedosyt wiedzy i informacji, ale trzeba pamiętać, że jest to bodajże pierwsza tak duża publikacja na temat mundurów pracowników warszawskiego publicznego transportu zbiorowego, po której winny powstać następne, gdyż ewolucja ubrań służbowych w TW i MZA trwa dalej.

W jakim kierunku?

Czy kolejnego powrotu do tradycji czy też w jeszcze dalszym odejściu od niej? Czas pokaże.

Autor

⁶William Bratton – „Przełom – Jak szef policji nowojorskiej powstrzymał epidemię przestępstw – Poznań 2003 oraz Massachusetts Bay Transportation Authority

Liberia czy mundur?

Trudno dokładnie określić, kiedy właściwie zaczyna się historia mundurów pracowników warszawskiej komunikacji publicznej.

Badacze zajmujący się polską mundurologią¹ na ogół przyjmują, jako datę początkową wydanie pierwszego oficjalnego dokumentu rządowego czy organów zwierzchnich, zarządzających administracyjnie i prawnie danym terenem zezwalającego określonej grupie pracowników cywilnych na noszenie jednolitego umundurowania. Dokumentu określającego dokładnie barwę, krój, dodatki, sposób noszenia, terminy i miejsca, w których obowiązuje jego noszenie, rozstrzygające procedury jego otrzymania, regulamin, itd., i co najważniejsze zastrzegającego w/w tylko dla jednej formacji, np. pracowników komunikacji miejskiej, urzędników miejskich, itd.

Pierwsze próby zaprowadzenia jednolitego uniformu dla obsługi miejskich omnibusów konnych (woźnica, stangret, konduktor) pojawiły się niemal wraz z uruchomieniem dworca kolei warszawsko – wiedeńskiej w 1845 roku, kiedy to również ruszyły pierwsze omnibusy miejskie za sprawą m. in. Piotra Steinkellera mające nieco przypominać swym wyglądem, obsługą - paryskie. Podobnie jak w Paryżu, mundury obsługi omnibusów miejskich miały znacznie odróżniać się od ubrań personelu obsługującego omnibusy kursujące między dworcem a poszczególnymi hotelami, tzw. omnibusów hotelowych obsługujących tylko trasy: dworzec – hotele. Miały również odróżniać się od mundurów służby kolejowej.

W kolejnych latach firmie Steinkellera wyrosła niemała konkurencja, która obsługę swoich omnibusów ubierała wg własnych zasad i upodobań względem kolorystyki i kroju. Z czasem trudno było odróżnić czy dany omnibus należy do firmy „X” czy „Y” i czy ma ona stosowne zezwolenie i koncesje od władz miejskich. Jednym słowem – powstał pewien rozgardiasz i zarówno pasażerowie jak władze nadzorcze (Oberpolicmajster) nie byli w stanie odpowiedzieć, jakie omnibusy kursują w Warszawie. Miejskie czy podmiejskie i na jakiej trasie. Czy mają stosowne pozwolenia i co najważniejsze, wnoszą opłaty - podatki np. za używanie bruków miejskich czy też nie.

¹Mundurologia - to jedna z nauk pomocniczych historii, która zajmuje się całokształtem badań nad historią mundurów; również - ogół wiadomości o mundurach. Okazuje się ona szczególnie pożyteczna przy badaniu zagadnień związanych z bronią i barwą, historią określonych formacji oraz ich strukturą. Jednym z działów mundurologii jest munduroznawstwo korpusu służby cywilnej (przez niektórych mundurologów znacznie mniej cenione niż mundurologia wojskowa). W Polsce mundury służb cywilnych pojawiają się zasadniczo dopiero w Królestwie Polskim (Kongresowym) - jedną ze służb miejskich uprawnionych do noszenia munduru stają się także pracownicy publicznego transportu miejskiego - dorożkarze, stangreci i konduktorzy omnibusów.

Jak duży był to bałagan znakomicie ukazuje „Gazeta Handlowa” z 1865 roku:

„Pobłażliwość warszawskiej publiczności ośmieliła drobnych spekulantów starozakonnych² do objęcia w opiekę swoją omnibusów, a raz opanowawszy to przedsiębiorstwo nie wypuścili go z rąk swoich po dziś dzień i zaledwie kilku katolików jest obecnie właścicielami omnibusów. Dziś mamy ich przeszło 100 i coś z tego, skoro ich obsługa zarządzająca (właściciele – przyp. autora) złożona jest z ludzi nie fachowych, bo najwięcej znających się na rękodzielnictwie (szewcy, krawcy) a nie na komunikacji. Brak, więc znajomości gospodarstwa podobnego, a głównie chęć wyzyskiwania korzyści bez wkładania potrzebnego funduszu na konieczne ameliracje³, doprowadziły omnibusy do oplakanego stanu. Wtenczas rozpoczął się handel omnibusami, a tak sprzedając jeden drugiemu sprzedawał w jak najgorszym stanie, lecz ten nie umiejąc ocenić, co kupuje, z resztą rachując na wysokie korzyści, jakie upatrywał w tej spekulacji na przyszłość, kupował, co Bóg dał, nie troszcząc się jakim omnibusem i końmi wozić będzie publiczność.”⁴

Tego typu głosy krytyczne ukazywały się w wielu codziennych warszawskich gazetach, również w oficjalnych rosyjskojęzycznych dziennikach. Do głosów prasowych dołączyła się grupa katolickich właścicieli omnibusów chcących zawiązać spółkę omnibusową – „Towarzystwo Omnibusowe” (T. O.), która w planach oferowała większe zyski dla miasta i nie tylko, choć głównie chodziło o skuteczne wyeliminowanie konkurencji m. in. rękoma Oberpolicmajstra.

Taki „zmasowany” atak prasy, pasażerów na warszawskie omnibusy zmusił wreszcie do działania zwierzchnika w imieniu cara nad Królestwem Polskim Generał – Policmajstra Fiodora Fiodorowicza Trepowa⁵ do wydania przepisów porządkowych, mających uregulować sprawy omnibusów. Co prawda nie wskazywały dokładnie, kto i jak ma zaprowadzić „porządek”, ale w niewielkim zapisie o wyglądzie guzików można przypuszczać, że głównym wykonawcą miało być wzmiankowane Towarzystwo.

Pod koniec listopada 1865 roku Oberpolicmajster wydał rozkaz nr 38, którego najważniejsze postanowienia zamieszczono w Kurierze Warszawskim w styczniu 1866 roku.

„W rozkazie Oberpolicmajstra do Policji Wykonawczej, za Nr 38 wydanym, zamieszczono:, ponieważ odzież wszystkich prawie dorożkarzy i konduktorów omnibusów znajduje się w najgorszym stanie i wymaga

²Starozakonny – wyznawca religii możeszowej (judaizmu).

³Amelioracje – doprowadzanie do stanu lepszego, ulepszanie, źródło Wielki Słownik W. Doroszewskiego PWN

⁴Gazeta Handlowa nr 280 z 9 grudnia 1865 roku, art. „Spółka omnibusowa w Warszawie”

⁵Fiodor Fiodorowicz Trepow (ros. Фёдор Фёдорович Трепов (ur. 1812 – zm. 23 listopada 1889) – rosyjski generał kawalerii od 1878, generał-adiutant od 1867, oberpolicmajster Sankt Petersburga od 1866, generał-policmajster Królestwa Polskiego w latach 1863-1866, ober-policmajster warszawski w latach 1860-1861, członek Rady Stanu Królestwa Kongresowego.

koniecznego odnowienia, zalecono, zatem Komisarzom cyrkulowym, aby zobowiązali piśmiennie wszystkich utrzymujących powozy publiczne, do sprawienia swoim kuczerom⁶ i konduktorom, przed końcem kwietnia r. b., nowej liberii i czapek, podług formy przepisanej, tak, aby przy mającej się odbyć przez Oberpolicmajstra w miesiącu maju ogólnej lustracji dorożek i omnibusów, wszyscy powożący i konduktorzy stawili się koniecznie w nowych uniformach; ci zaś, którzy tego nie uskutecznia w terminie oznaczonym, kursowanie po mieście wzbronione sobie mieć będą.”⁷

W niecały miesiąc później zamieszczono na prośbę właścicieli omnibusów uzupełnienie rozkazu o wyglądzie odzieży.

„W rozkazie Oberpolicmajstra do Policji Wykonawczej wydanym, zamieszczono: stosownie do prośby kompani omnibusów, dozwolono powożącym temiż omnibusami używać palta z sukna koloru wielbłądziego, z przyczepionym z tyłu przy kołnierzu kapturem w miejsce peleryny i z białymi metalowymi guzikami, z cyframi T. O., czapki zaś pozostają podług dawnej formy.”⁸

Jest to jakby pierwsze oficjalne zarządzenie o wprowadzeniu jednokowych ubrań dla pracowników komunikacji miejskiej. Co prawda nie ma jeszcze wskazania, iż mają one spełniać role mundurów, gdyż były to właściwie tylko okrycia wierzchnie – palta, ale można przyjąć, że były to jakby pierwsze mundury w komunikacji miejskiej wprowadzone w 1866 roku (– rycina 1).

Po oficjalnych komunikatach zamieszczonych w prasie wydawać by się mogło, że sprawa stała się jasna, oczywista i zarówno wygląd omnibusów jak i odzież stangretów, woźniców i konduktorów swą formą, estetyką, jeśli nie prześcignie wzorców paryskich, to przynajmniej im dorówna.

Jednak precyzyjny zapis – sukno koloru wielbłądziego – od samego początku zaczął wzbudzać sporo emocji zarówno wśród stangretów, konduktorów jak i właścicieli omnibusów. Bo jakież to może być kolor wielbłądzi? Wielbłądów jednogarbnych czy dwugarbnych? Pustynnych czy też stepowych? Itd., itd. Jak zwykle najczęściej podpowiedzi odnośnie barwy udzielała warszawska prasa, która na swych łamach zamieszczała wypowiedzi nie tylko autorytetów od kolorów, barw w postaci artystów-malarzy, ale także zoologów obeznanych z rasami wielbłądów. Po kilku tygodniach dyskusji wreszcie przemianowano kolor wielbłądzi na kolor piaskowy, choć dyskusje toczyły się dalej w salonach, kawiarniach czy na warszawskiej ulicy. A ta ostatnia, niestety, nie obfitowała wówczas w wielbłądzie zaprzęgi i nie bardzo było skąd wziąć stosowne wzorce kolorystyczne, które jednoznacznie zamknęły by dyskusje. Dlatego też w zależności od zasobności portfeli woźniców i konduktorów, którzy niejednokrotnie musieli za swoje pieniądze zakupić stosowne liberie, było kilka odcieni koloru wielbłądziego, piaskowego czy też nawet szarego.

⁶Kuczer – furman, woźnica, stangret

⁷Kurier Warszawski nr 31 z 1866.02.09 (1866.01.28 starej daty) – piątek

⁸Kurier Warszawski nr 50 z 1866.03.03 (1866.02.19 starej daty) – sobota

WARSZAWSKI
ZAKŁAD LIBERYI
„KONRAD”
w Warszawie, Trębacka Nr. 11.

Przyjmuje obstalunki na wszelką liberyę według
ostatniej mody Paryzkiej — oraz na przedmioty
w zakres tejże wchodzące.

Reklama z 1880 roku jednego z uznanych zakładów krawieckich szyjących ubrania dla kuczerów, konduktorów

Źródło: Tygodnik Burszyszy „Kula” nr 22 z 9 czerwca 1880 roku

A i zakup wymaganego odzienia stanowił niemały wydatek, gdyż samo tylko okrycie wierzchnie w zależności, gdzie było uszyte i w jakim zakładzie krawieckim dysponującym droższymi lub tańszymi suknami na bazie owczej wełny kosztowało od 20 do 30 rubli.

Dla pewnego uzmysłowienia, jak duży był to wydatek, warto dodać, że miesięczne wynagrodzenie stangreta nie przekraczało 13 rubli. W nieco lepszej sytuacji byli konduktorzy, gdyż maksymalnie mogli zarobić ok. 18 rubli miesięcznie⁹. Niewielu było stać na zakup wymaganego stroju z własnych oszczędności, dlatego też zadłużali się u swoich pracodawców i należność za swoje liberie oddawali w ratach, oczywiście z odpowiednim procentem, który trafiał do kieszeni właścicieli omnibusów.

Niestety, nie zachowały się fotografie tych pierwszych ubiorów, ale dość bogaty zbiór litografii z licznych wydawanych wówczas gazet codziennych i tygodników pozwala na w miarę wierne odtworzenie detali uniformów. Na rysunku powyżej autorstwa F. Kostrzewskiego, zamieszczonym w satyrycznej publikacji przedstawiającej tzw. najbardziej popularne typy warszawskie zatytułowanej „Szkice z życia warszawskiego” można dostrzec nie tylko długość płaszcza, jego dwurzędowe zapięcie na duże guziki, wykończenie czapki, jej kształt, torbę konduktorską, ale również wiele innych cennych detali potrzebnych do zrekonstruowania wzoru munduru.

⁹Gazeta Handlowa nr 282 z 12 grudnia 1865 roku, art. „Spółka omnibusowa – wydatki”

Ten cenny dla mundu-roznawstwa warszawskiej komunikacji obrazek przedstawia typową warszawską scenkę i niepowtarzalny „humor” nieco z pogranicza dobrego „wychowania” ówczesnych konduktorów omnibusów. Warto zacytować nie widoczny na szkicu dialog pasażera z konduktorem, który chyba nie wymaga komentarza.

Pasażer: - Ale tu błoto straszne.

Konduktor: - To nic nie szkodzi, za to będzie miętko.

Wracając do opisów tych pierwszych ubrań służbowych ciekawym był również zapis o białych, metalowych guzikach. Dzisiaj zapewne byłyby wykonane z białego

aluminium czy plastiku lecz wówczas tylko jedna warszawska firma guzikarska rodziny Münchheimerów potrafiła takie zrobić, gdyż tylko ona знаła starą chińską technologię wykonywania blachy z tzw. alpaki – stopu zawierającego miedź i cynk.¹⁰

Odpowiednio dobrany stop dawał dość dobre właściwości plastyczne, co było istotne przy ręcznym tłoczeniu dość drobnych napisów.

Nieco mniejszym wydatkiem – bo wynoszącym w granicach 4 rubli – był zakup wymaganych czapek, również w kolorze wielbłądzim z lakierowanym, skórzanym daszkiem.

Do niezbędnych wydatków ponoszonych przez stangretów i konduktorów dochodziło wykupienie u właściciela omnibusu swojego tzw. „numeru służbowego” zgodnego z numerem omnibusu, który teoretycznie był pieniężnym zastawem, a w przypadku utraty pracy miał być zwracany wpłacającemu.



Konduktorzy warszawskich omnibusów ok. 1880 roku

Rys. F. Konarski - Szkice z życia warszawskiego, ze zbioru MBP

¹⁰Alpaka to srebrzystobiałą stop zawierający głównie miedź i cynk. Znana jest ludzkości od zarania dziejów. Metal ten nie ciemnieje pod wpływem czynników atmosferycznych oraz nie powoduje uczuleń. Alpaka z racji swojego wyglądu i właściwości często nazywana jest „nowym srebrem”. Do Europy trafił dopiero w XVIII wieku, a dopiero w połowie XIX wieku nauczono się go sporządzać. Od tej pory występuje pod nazwą argentan, alfenide, alpacca (w Polsce jako alpaka).

ISTNIEJĄCA

OD 1816 ROKU

**FABRYKA GUZIKÓW,
Wyrobow Pieczętarskich i Metalowych**

L. Münchheimer,

ulica Bielańska Nr. 6, naprzeciw Hotelu Lipskiego
w WARSZAWIE.

**Medale chrztu, blachy na drzwi,
praski, stemple, pieczęcie, topory
do lasów, znaczniki dla owiec i do
wypalania.**

Kapsle do butelek, Marki metalowe, Herby, Korony, Litery
i t. p. Ostrogi, Świstawki z Nowego Srebra, Plomby do towa-
rów i Szablony.

Przewodnik po Warszawie i okolicach na rok 1873/74

źródło: Biblioteka Uniwersytecka w Warszawie

z wytłoczonymi cyframi odpowiadającymi numerowi pojazdu. Były one wyciskane ręcznie w cynkowej ew. mosiężnej cienkiej blaszce, albo w blaszce z tzw. alpaki. Czasami niektórzy właściciele omnibusów dodatkowo „złócili” mosiądzem tarcze numerowe wykonane z blachy cynkowej, co miało podnosić rangę obsługi pojazdu i sugerować, że i wehikuł należy do luksusowych.

Niemal identyczne „blachy numerowe” nosili także stangreci obsługujący omnibusy hotelowe, z tym tylko, że zamiast numeru była wytłoczona nazwa hotelu. Podobne wstęgi, ale nieco większe rozmiarami, nosili na czapkach posłańcy, dorożkarze czy też dozorczy domów.

Dodatkowo każdy z konduktorów miał obowiązek nosić na lewej ręce, powyżej łokcia, dużą blachę mosiężną z numerem omnibusu i kierunkiem kursu.¹³ Z czasem zamieniono owalne mosiężne blachy na zwykłe, cynkowane, lakierowane na zielono z białymi napisami. Jednak i te nie stały się obowiązkowym wyposażeniem konduktora i często przepis o ich noszeniu był notorycznie omijany przez obsługę konduktorską, co zauważył także Ober-policmajster wydając kolejny rozkaz nie tylko o finansowym karaniu

Jednak faktycznie, rzadko kiedy właściciele omnibusów zwracali pracownikom tzw. zastawy numerowe. Najczęściej tłumacząc, że zastaw został wykorzystany na zapłacenie kar, które to miał popłacić pracownik podczas służby.

Zarówno woźnica, jak i konduktor na wołoskowych¹¹ czapkach bardzo wówczas rozpowszechnionych w całej Europie posiadających krój spłaszczonego „czako”¹² nosili tzw. wstęgi numerowe

¹¹Wołosk – określenie pochodzi z języka tureckiego. Jest to filc gorszego gatunku, wytwarzany tradycyjnymi metodami. W odróżnieniu od filcu wołosk posiada mocno zróżnicowane włókna: od grubych wewnątrz do delikatnych po zewnętrznej stronie. Wołosk produkowany jest z wełny odpadowej (zwymle z runa owczego) i sierści zwierzęcej, częściej rzemieślniczo niż przemysłowo. Stosuje się go do wyrobu chodników, koców, czapraków i derek, obuwia zimowego (walonek), pokryć jurt.

¹²Czako, wyraz wzięty z francuskiego chakot, oznaczał wojskowy ubiór głowy; od r. 1815 zwany tak był również jako giwer lub kiwer czyli kaszkiet. Wojskowe były przyozdabiane piórami, łańcuchami, itd. Cywilne najczęściej miały skórzany pasek z klamrą lub cienki luskowy łańcuszek. Niekiedy czapnicy warszawscy przyozdabiali czapki czerwoną lamówką skrywającą łączenie poszczególnych części czapki (lamówka – wąski kawałek materiału do obszywania brzegów tkaniny, ubrań; lamowanie, oblamowanie, oblamówka, obszywka)

¹³Kurier Warszawski nr 259 z 17 listopada 1866 roku

„krnąbrnych”, ale także o nie dopuszczaniu omnibusów w okolice dworca (w listopad 1866 roku). W tym samym rozkazie jakby uzupełnił informacje o umundurowaniu konduktorów i stan-gretów omnibusów hotelowych:

„Warszawski Ober-policmajster. - Podaje do wiadomości, że konduktorom omnibusów, tak hotelowych jak i miejskich, mającym upoważnienie przyjeżdżać na stacje dróg żelaznych, w czasie przybywania i odchodzenia pociągów, dozwolił znajdować się na

banhofach (stacjach), dla zabierania pasażerów do swoich hotelów i w ogóle dla zapewnienia wygody publiczności, z tem jednak zastrzeżeniem, aby konduktorzy nie przekraczali w niczem zaprowadzonego na stacjach porządku i ze wszystkimi uprzejmie postępowali. Dla nabrania zaś jej zewnętrznej cechy jako stałej, przepisał ogólną formę ubrania, w jakie każdy z konduktorów do dnia 10 (22) listopada r. b., zaopatrzone być winien, a mianowicie: dla konduktorów omnibusów hotelowych: surdut sukienny granatowy z długimi połami, na dwa rzędy zapinany, z guzikami mosiężnymi, czapka ceratowa z daszkiem i blaszką mosiężną na lampasie, wskazująca nazwę hotelu; konduktorzy zaś miejscy, przy zachowaniu dotychczasowej formy ubrania, winni je nosić kompletne z odpowiednimi tablicami numerowymi, szczególnie blachy z napisem Nr omnibusu i wskazaniem głównego kierunku kursu przezeń odbywanego. Z tego powodu, zaleconem także zostało komisarzom policji przy drogach żelaznych, aby od dnia 10 (22) Listopada, żadnemu z konduktorów podług powyżej przepisanej dla nich formy nie ubranemu, bytności wewnątrz banhofu pod żadnym pozorem niedozwalali.

Warszawa, dnia 3 (15) Listopada 1866 r. - Jenerał-Major Orszaku Jego Cesarsko-Królewskiej Mości, Własow.

(Za Gazetą Policijną).¹⁴

Do dwóch blach numerowych dochodziła trzecia (w kształcie owalnym), którą konduktor musiał nosić na skórzanej torbie konduktorskiej. Najczęściej była wykonana z alpaki i przytwierdzona nitami do ścianki torby.

Aby zostać konduktorem trzeba było posiadać także własną torbę konduktorską, która do tanich nie należała, nie tylko z powodu wykonania jej ze skóry, ale przede wszystkim ze względu na zamek i okucie importowane z Niemiec przez warszawskich rymarzy, kaletników.

Dzisiaj jej wygląd zapewne budzi pewien uśmiech, gdyż przypomina nieco damską torebkę, ale wówczas nie było jeszcze mody na skórzane torebki damskie, które najczęściej były w formie woreczków uszytych



Najbardziej popularny krój tzw. spłaszczonego „czako” z połowy XIX wieku, czapka starszego kontrolera wykonana z filcu ze skórzanymi wykończeniami

¹⁴Kurier Warszawski, Nr 259, str. 1518 z 17 listopada 1866 roku

z drogich materiałów bogato haftowanych i obszywanych różnego rodzaju szkiełkami. Moda na skórzane torebki damskie przyszła dopiero na początku XX wieku.

Warto dodać, że wzór torby konduktorskiej z połowy XIX wieku przetrwał w niemal niezmienionej formie do początków XX wieku. Ulegał pewnym niewielkim modyfikacjom, ale najczęściej polegały one na zastosowaniu nowego rodzaju zamka, zatrzasku czy dodaniu jednej, najczęściej trzeciej, banknotowej przegródki (pierwsze modele miały dwie przegródki na bilety i na drobne monety).

Ok. 1908 roku wraz z uruchomieniem tramwajów elektrycznych w Warszawie wszedł do użytku nowy wzór torby konduktorskiej wzorowanej na niemieckich używanych przez konduktorów m. in. w Berlinie, o dużych prostokątnych kształtach, do którego można było zamocować ręczny automat do bilonu. Jednak warszawskie nowe torby konduktorskie niemieckiego wzoru na początku nie posiadały automatów do bilonu. Podobno niemiecki producent nie potrafił dostosować specjalnych tub na monety do rozmiaru rosyjskiego bilonu – kopiejek.

A tak naprawdę, to ówczesna dyrekcja zrezygnowała z zakupu automatów z powodów oszczędnościowych, ale o tym w dalszej części opracowania. Warto w tym miejscu dodać, że również wzór toreb dla konduktorów omnibusów miał swój rodowód w Niemczech.

Oddzielnego krótkiego opisu wymagają skórzane buty z wysokimi cholewami używane przez stangretów i konduktorów, których krój i wzór przywędrował do Polski wraz z armią napoleońską, a konkretnie z oddziałami węgierskich huzarów. Skórzane buty często nazywane w Polsce „oficerkami” w Europie były znane już w XV wieku ciesząc się popularnością



Typowa "Wstęga" numerowa na czapkę używana przez dorożkarzy, konduktorów, woźniców tramwajów konnych.

wśród zażywających jazdy konnej arystokratów i służyły głównie do jazdy konnej, spacerowej sfer wyższych. Pierwsze modele powstały na dworze angielskiego króla Henryka VI, a jego twórcami byli węgierscy szewcy. Jednak dopiero potaniecie produkcji różnych odmian skór i szersze zastosowanie skór świńskich do produkcji obuwia spowodowało rozpowszechnienie w XVIII wieku tzw. wzoru węgierskiego na pozostałe kraje Europy. Typowe huzarskie „oficerki” były na ogół wykonane z cienkich skór, a cholewki dopasowane do kształtu



Torba konduktorska z drugiej połowy XIX wieku zamykana na klucz

łydki. Wersja tańsza używana przez żołnierzy napoleońskich była nieco toporniejsza, gdyż podeszwa składała się z kilku warstw wołowej skóry. Podobnie jak noski i pięta. Skóra świńska czy cielęca używana do wykonania cholew także nie należała do zbyt dobrze wyprawionych i często pod wpływem wody ulegała zmiękczeniu tworząc z cholew charakterystyczne harmonijki. W lecie było to nawet wygodne, gdyż cholewy nieco opadały i stopa mogła oddychać, jednak zimą, skóra twardniała i podciągnięcie cholewy nie należało do łatwych.

Pewną ciekawostką, w którą nie do końca należy wierzyć, mimo, że czasami można zobaczyć to na niektórych litografiach z epoki, że zużyte przez kilka sezonów wysokie buty „przeżywały” tzw. drugą młodość, gdyż były używane jako specyficzne mieszki powietrza do rozpalenia węgla drzewnego w samowarach. Jednak naprawdę, jeśli nawet były stosowane jako „mieszki” to raczej nie te używane.

Pozostała część ubioru służbowego, szalik, ew. rękawiczki należała do osobistego ubrania konduktora.

Zatem jak widać, praca w ówczesnej komunikacji miejskiej wymagała obok znajomości fachu także niezłych własnych zasobów finansowych, które co jakiś czas dodatkowo były uszczuplane karami

DLA PORZĄDNYCH LUDZI

SZUWAKS

Glicerynowy

Konserwujący wybornie obuwie.

S. GLIŃSKI

W WARSZAWIE

67. Nowy-Świat 67.

w b. pałacu hr. Zamoyskich.



w myśl wyżej wymienionego rozkazu nr 38, który był bardzo skrupulatnie egzekwowany przez policję. Średnio raz w tygodniu na łamach, najczęściej „Gazety Warszawskiej” publikującej przedruki rosyjskiej „Gazety Policyjnej” można było przeczytać o kolejnych ukaranych właścicielach omnibusów, jak także konduktorach, stangretach:

„Na mocy przepisów policyjnych skazane zostały na kary pieniężne następujące osoby: - jeden właściciel omnibusu za nieforemną (zgodną z rozkazem – przyp. autora) liberię i obdarty omnibus na sumę 5 rubli, trzech konduktorów omnibusów za zrzadzenie między sobą kłótni i stawanie z omnibusami w nieporządku – każdy po 1 rublu, dwóch powożących omnibusami, za zostawienie omnibusów bez dozoru – każdy po 1 rublu,...”¹⁵

A trzeba dodać, że w 1866 roku w Warszawie było ok. 60 ogólnie dostępnych, zarejestrowanych, koncesjonowanych omnibusów.

Mimo, że kar przybywało i tym samym zapewne zwiększył się przyływ gotówki do kasy Oberpolicmajstra i magistratu dalej przepisy nie były przestrzegane i były w zasadzie jakby „martwe”.

W rok później, w 1867 roku Oberpolicmajster po raz kolejny ostrzegał:

W rozkazach Ober-Policmajstra do Policji wykonawczej, zamieszczono: Dostrzegłszy, że prawie wszystkie dorożki i omnibusy kursujące po mieście, nie tylko, że nie są utrzymywane obecnie w należyтым porządku, ale większa część z nich przedstawia nawet szpetny widok; polecam Komisarzom Cyrkułowym, aby przy udzielaniu świadectw kwalifikacyjnych do wydania nowych numerów służyć mających, zwracali baczną uwagę na stan dorożek i omnibusów, pod każdym względem, podejmując zarazem środki od nich zależne do usunięcia dostrzeżonych niedokładności, z zaleceniem właścicielom, ażeby powozy, konie, uprząż i liberię, doprowadzili do zupełnego porządku, najdalej do dnia 19 kwietnia (1 maja) r. b.

PP. Policmajstrowie i Komisarze, dopełnią około tego czasu najściślejszy przegląd, uprzedzwszy utrzymujących też powozy, że 1 (13) maja ostateczny przegląd wszystkich powozów miejskich, osobiście przeze mnie dokonany będzie.”¹⁶

Zapowiadany przegląd odbył się, wiele koncesji i numerów cofnięto i ze 100 kursujących po mieście przed 1 maja omnibusów ostało się zaledwie 40. Jednak w sierpniu stan liczbowy powrócił do normy i... „zabawa zaczęła się od początku”.

„W rozkazach p. o. Ober Policmajstra m. Warszawy do Policji Wykonawczej, zamieszczono: wielu powożących dorożkami, omnibusami i konduktorzy tych ostatnich, nie używają przepisanej liberii, a niektórzy nawet dostrzegani są w obszarpanej odzieży i dorożkarze wbrew zarządzeniu, nie mają numerów na czapkach; omnibusy jeżdżą zbyt powolnie, lub zatrzymują

¹⁵Gazeta Warszawska nr 1 z 2 stycznia 1867 roku

¹⁶Kurier Warszawski nr 84, str. 505 z 11 kwietnia 1867 roku

Koniec Wersji Demonstracyjnej