



TRAMWAJE LWOWSKIE

Jan Szajner
Marcin Rechłowicz



1880–1944



Wydanie książki zostało dofinansowane przez Narodowy Instytut Polskiego Dziedzictwa Kulturowego za Granicą POLONIKA



Księży Młyn Dom Wydawniczy serdecznie dziękuje Panu Rafałowi Wolskiemu za życzliwą pomoc w wydaniu książki.

Zdjęcia na pierwszej stronie okładki – z kolekcji prof. Stanisława Niciei (górne), Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 131-16434 (dolne).

Zdjęcie na czwartej stronie okładki – z kolekcji I. I. Kotłobułatowych.

Recenzja:

dr hab. Grzegorz Hryciuk, prof. UWr

dr Marek Burak

Redakcja:

Anna Skurska

Projekt okładki:

Anna Skurska

Skład:

Paweł Szewczyk



© Copyright by Księży Młyn Dom Wydawniczy, Łódź 2020

Drogi Czytelniku

Książka, którą trzymasz w dłoni, jest efektem pracy m.in. Autorów, zespołu redakcyjnego, grafików i wydawcy. Prosimy, abyś uszanował ich pracę.

Nie kopiuj większych fragmentów, nie publikuj ich w internecie. Cytując fragmenty, nie zmieniaj ich treści i podawaj źródło ich pochodzenia.

Dziękujemy.

ISBN 978-83-7729-506-9

KSIĘŻY MŁYN Dom Wydawniczy Michał Koliński

90-345 Łódź, ul. Księży Młyn 14

tel./faks 42 632 78 61, 42 630 71 17, 602 34 98 02

infolinia: 604 600 800 (codziennie 8–22, także sms), gg 414 79 54

www.km.com.pl; e-mail: biuro@km.com.pl

Łódź 2020. Wydanie 1

Spis treści

Słowo od Autorów	7
Wykaz skrótów	9
Wstęp	11
1. Lwów na przełomie XIX i XX wieku	12
2. Transport do 1880 roku	15
Rozdział 1	
Tramwaj konny – Towarzystwo Triesteńskie (1880–1908)	21
1.1. Tramwaje konne w Europie w drugiej połowie XIX wieku	22
1.2. Początki lwowskiego tramwaju konnego	23
1.3. Infrastruktura tramwaju konnego	27
1.4. Eksploatacja tramwaju konnego	32
1.5. Taryfa	40
1.6. Schyłek tramwaju konnego	42
Rozdział 2	
Projekt tramwaju parowego	53
Rozdział 3	
Początki tramwajów elektrycznych – Towarzystwo Siemens & Halske (1894–1896)	61
3.1. Tramwaje elektryczne w Europie	62
3.2. Plany budowy i wybór oferty	65
3.3. Budowa i eksploatacja tramwaju elektrycznego	69
3.4. Infrastruktura i tabor pierwszych tramwajów elektrycznych	79
3.5. Taryfa	94
3.6. Wykupienie tramwaju elektrycznego przez gminę	96
Rozdział 4	
Od przejęcia przez gminę do Miejskiej Kolei Elektrycznej (1896–1939)	105
4.1. Organizacja przedsiębiorstwa oraz jego funkcjonowanie	106
4.2. Rozwój urządzeń komunikacyjnych tramwaju elektrycznego	137
4.3. Prowadzenie ruchu tramwajowego	193

4.4. Taryfa	216
4.5. Pracownicy Miejskiej Kolei Elektrycznej we Lwowie	266
4.6. Znaczenie tramwaju lwowskiego w Austro-Węgrzech i II Rzeczypospolitej	288

Rozdział 5

Autobusy miejskie (1928–1939)	309
5.1. Lwowskie omnibusy – protoplaści autobusu	310
5.2. Miejska komunikacja autobusowa w okresie międzywojennym	312

Rozdział 6

Tramwaje i autobusy w okresie okupacji (1939–1944)	329
6.1. Pierwsza okupacja sowiecka (1939–1941)	330
6.2. Okupacja niemiecka (1941–1944)	335

Rozdział 7

„Trambal” i „łajdak”, czyli legenda lwowskiego tramwaju	353
--	-----

Kalendarium	367
--------------------------	-----

Bibliografia	374
---------------------------	-----

Załączniki	379
-------------------------	-----

1 Kontrakt na budowę i eksploatację tramwaju konnego	379
2 Odpis werdyktu sądu polubownego z 17 maja 1893 roku	388
3 Obwieszczenie o uruchomieniu tramwaju elektrycznego	389
4 Opis techniczny planów przebudowy i rozbudowy sieci tramwajowej z 1906 roku ...	393
5 Projekty przebudowy arterii komunikacyjnych wokół starego miasta	395
6 Zmiany tras i oznaczeń linii tramwajowych	402
7 Zmiany układu linii tramwajowych	408
8 Spis przystanków tramwaju elektrycznego	416
9 Statystyka miejskich tramwajów elektrycznych (1896–1939)	421
10 Pracownicy tramwajów lwowskich	460
11 Systemy walutowe, jednostki miar długości oraz ceny we Lwowie w latach 1879–1944 .	500
12 Elementy graficzne stosowane przez przedsiębiorstwa tramwajowe we Lwowie ...	502

Streszczenie	504
---------------------------	-----

Zusammenfassung	506
------------------------------	-----

Резюме	508
---------------------	-----

Słowo od Autorów

Dzisiejszy tramwaj lwowski w niczym nie przypomina tego, o którym mowa w niniejszej książce. Zmieniło się ludzisko, zmieniło się miasto, zmieniła się technika – na zawsze odszedł mikroświat, w którym jechało się „ulem” na Wysoki Zamek czy „łajdakiem” na Łyczaków. Zniknął obiekt westchnień miejscowych poetów, bardów, a także tysiące pasażerów, którzy nie mogli doczekać się jego przyjazdu, stojąc pół godziny na przystanku...

Był jednak czas, kiedy tramwajów we Lwowie w ogóle nie było. Zwięzłego opisu tego okresu dokonujemy we wstępie do niniejszego opracowania. Do sedna sprawy przechodzimy w rozdziale pierwszym, poświęconym tramwajowi konnemu, założonemu i eksploatowanemu przez prywatnego inwestora – Towarzystwo Triesteńskie. Mimo że początkowo widok wagonika ciągniętego po szynach przez konia wzbudzał śmiech i docinki dorożkarzy, ten środek transportu działał we Lwowie aż 28 lat. Nie były to bynajmniej lata spokojne: rozwijające się miasto stawiało wysoko poprzeczkę przed przewoźnikiem, który z kolei nie pozostawał miastu dłużny – początkowe różnice zdań w wielu sprawach doprowadziły ostatecznie do powstania otwartego konfliktu pomiędzy miastem a przewoźnikiem. Oczywiście główna przyczyna sporów była jedna, aczkolwiek widziana dwójako – z punktu widzenia gminy – której zależało na rozwoju systemu transportowego miasta – oraz z punktu widzenia Towarzystwa Triesteńskiego, obawiającego się nieuczciwego wprowadzenia konkurencji.

W rozdziale drugim opisujemy pierwszą próbę wprowadzenia na lwowskie tory nowinki technicznej. Był to niezrealizowany projekt budowy tramwaju parowego przez Towarzystwo Kolei Lwowsko-Belżeckiej.

W rozdziale trzecim z kolei prezentujemy projekt udany – budowę i eksploatację tramwaju elektrycznego przez innego prywatnego inwestora – firmę Siemens & Halske.

Jak pokazał czas, obawy Towarzystwa Triesteńskiego były uzasadnione – przynoszący znaczne zyski tramwaj elektryczny skomunalizowano zaledwie po dwóch latach eksploatacji, zaś po kolejnych jedenastu latach ten sam

los spotkał tramwaj konny. Pod rządami gminy komunikacja tramwajowa niezwykle się rozwinęła, o czym można przekonać się, czytając rozdział czwarty.

W rozdziale piątym przybliżamy zagadnienie blisko związane z komunikacją tramwajową, a mianowicie funkcjonowanie miejskiej komunikacji autobusowej. Dzięki dalekowzroczności gminy już w okresie dwudziestolecia międzywojennego zorganizowano system, którego pozazdrościć mógłby nie tylko Lwów współczesny, ale i wiele innych miast. Liniom autobusowym przypisano rolę uzupełniającą i dowozową względem komunikacji tramwajowej, dzięki czemu obydwa środki transportu nie konkurowały ze sobą, zaś by zachęcić pasażerów do przesiadek, wprowadzono zintegrowane bilety tramwajowo-autobusowe.

Rozdział szósty obejmuje okres pierwszej okupacji sowieckiej oraz okupacji niemieckiej. Relacja z tego okresu ogranicza się do opisu wydarzeń związanych z komunikacją miejską i życiem codziennym w tamtym czasie. Zakończenie wojny oraz postanowienia konferencji jałtańskiej, decydujące o zmianach granic Polski i deportacjach ludności, to zdarzenia stanowiące cezurę naszych historycznych rozważań. Tak więc lipiec 1944 roku i ekspatriacja lwowiaków kończy omówienie tramwajowej komunikacji miejskiej polskiego Lwowa.

Ostatni rozdział zawiera zbiór opowieści i tzw. legend miejskich związanych z tramwajami lwowskimi i ich wpływem na życie miasta.

Niniejsza książka jest pierwszą próbą tak szerokiej analizy powstania i rozwoju lwowskich tramwajów. Zdajemy sobie sprawę, że nie odpowie ona na wszystkie pytania i nie rozwieje wszystkich wątpliwości, lecz jednocześnie liczymy, że stanie się podstawą do dalszych badań i poszukiwań – między innymi w tym celu udostępniamy w przypisach dokładne źródła wszystkich podanych przez nas informacji oraz podejmujemy polemikę z niektórymi z nich. W załącznikach zamieszczamy obszerny materiał źródłowy, który ze względu na swą objętość nie mógł znaleźć się bezpośrednio w książce.

W niniejszym opracowaniu wykorzystano głównie materiały archiwów lwowskich. W Centralnym Państwowym Historycznym Archiwum Ukrainy (CDIA) we Lwowie informacje dotyczące budowy poszczególnych linii tramwajowych z okresu działania Miejskiej Kolei Elektrycznej wraz ze szkicami roboczymi tras znajdują się w zespołach dotyczących Rady Miasta Lwowa (fond 52), Namiestnictwa Galicyjskiego (fond 146), c.k. Okręgowej Dyrekcji Kolei Państwowych (fond 248), a poszczególne plany w Kolekcji map i planów (fond 742).

Z kolei w Państwowym Archiwum Obwodu Lwowskiego (DALO) w zespołach archiwalnych Zarządu Miejskiego Królewskiego Stołecznego Miasta Lwowa 1919–1939 (fond 2) oraz Magistratu Miasta Lwowa i Namiestnictwa Galicyjskiego (fond 3) przechowywane są dokumenty opisujące budowę i eksploatację tramwaju konnego, tramwaju elektrycznego produkcji Siemens & Halske oraz obrazujące działalność Miejskiej Kolei Elektrycznej aż do 1939 roku. Wykorzystaliśmy również wszelkie dostępne druki Gminy Miasta Lwowa oraz zarządu miejskiego, a nadto instrukcje służbowe, których wykaz udostępniono w bibliografii.

Przedstawione materiały archiwalne z zakresu informacji dotyczących bieżącej działalności przedsiębiorstw tramwajowych uzupełniano na podstawie opisów informatorów i kalendarzy, oraz faktów i zaszłości przytaczanych przez lwowską prasę codzienną, co wymagało żmudnych kwerend bibliotecznych. Natomiast, wbrew nadziejom autorów, mało przydatne okazały się relacje świadków tamtych dni, zapewne na skutek ułomności pamięci spowodowanej upływem czasu. Duże znaczenie miały jednak rękopisy wspomnień lwowskich z czasów okupacji rosyjskiej i niemieckiej, zgromadzone w zbiorach Zakładu Narodowego Ossolineum.

Szczególne trudności napotkano przy próbie rekonstrukcji mundurów tramwajarskich oraz barw i herbów tramwajów lwowskich. Oprócz niespójnych często relacji wykorzystano pocztówki i monochromatyczne (niestety) fotografie sytuacyjne. Autorzy zdają sobie sprawę,

że opracowane przez nich tablice mogą zawierać pewne braki i nieścisłości. Liczą jednak, że mogą być one skorygowane w przyszłych uzupełnieniach monografii.

Publikacja, którą oddajemy w Państwa ręce, jest owocem ponaddwunastoletniej pracy jej autorów. Zapewne efekt byłby uboższy, gdyby nie życzliwi ludzie, których Autorzy spotkali na swej drodze – to Im w tym miejscu należą się podziękowania:

- Adolfowi Juzwence – dyrektorowi Zakładu Narodowego im. Ossolińskich we Wrocławiu,
- Myrosławowi Romaniukowi – dyrektorowi generalnemu Biblioteki im. W. Stefanyka we Lwowie,
- Olehowi Biłokuremu – dyrektorowi przedsiębiorstwa L’wiewelektrotrans,
- Natalii S. Michalyk – naczelnikowi Działu Technicznego w przedsiębiorstwie L’wiewelektrotrans,
- Oldze Baczyńskiej – naczelnikowi Działu Kontaktów ze Społeczeństwem i Prasą w przedsiębiorstwie L’wiewelektrotrans,
- Mychajłowi J. Szynhelśkiemu – kierownikowi Muzeum Historii Techniki – oddziału Lwowskiego Muzeum Historycznego,
- Waldemarowi Brzoskwini z Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie.

Olbrzymią pomoc w udostępnieniu archiwów, materiałów i informacji udzielili autorom ich lwowscy dobrodziejcy i przyjaciele: Jurij A. Romanyszyn – kierownik działu czasopism Lwowskiej Narodowej Biblioteki Ukrainy im. W. Stefanyka, Ihor Siomoczkin, Paweł Hrankin, Andrzej Otko, Iryna Kotłobułatowa, Serhij Tereszczenko, Ołeksandr Pauk.

W naszej pracy bazowaliśmy również na niektórych planach Lwowa pochodzących z kolekcji Ryszarda Hubisza z Krakowa. Jeden z tych planów stanowi dodatek do niniejszej książki.

Szczególne podziękowania należą się również rodzinom autorów, które cierpliwie znosiły setki godzin rozłąki związanej z wyjazdami, kwerendami, opracowywaniem materiałów.

Zapraszamy do lektury.

Wykaz skrótów

Instytucje

<i>MKE</i>	Miejska Kolej Elektryczna
<i>MKK</i>	Miejska Kolej Konna
<i>MZE</i>	Miejskie Zakłady Elektryczne
<i>STT</i>	Towarzystwo Akcyjne Società Triestina Tramway z Triestu (Towarzystwo Triesteńskie)

Jednostki miar

<i>lorokm</i>	lorokilometr
<i>wozokm</i>	wozokilometr

Jednostki monetarne

<i>ct.</i>	cent
<i>hal.</i>	halerz
<i>K</i>	korona austro-węgierska
<i>kop.</i>	kopiejka
<i>mkp</i>	marka polska
<i>rub.</i>	rubel
<i>złr</i>	złoty reński

Wstęp



Ilustracja 1. Panorama Lwowa z przełomu XIX i XX w. W centralnej części zdjęcia widoczne wieże katedry łacińskiej oraz ratusza. Po lewej stronie wież charakterystyczna sylwetka kościoła jezuitów, natomiast po prawej kopuła kościoła dominikanów i wieża cerkwi Wołoskiej. Nad nimi Wysoki Zamek z kopcem Unii Lubelskiej (ze zbiorów Biblioteki Narodowej w Warszawie, sygn. Pocz.3638)

1. Lwów na przełomie XIX i XX wieku

Początek zdarzeń opisywanych w niniejszej książce przypada na drugą połowę XIX wieku, czyli dość korzystny okres w bogatej historii Lwowa. Po doświadczeniach Wiosny Ludów, militarnych klęskach w konflikcie o Piemont i wojnie śląskiej austriacki zaborca zdecydował się bowiem na wprowadzenie austro-węgierskiej monarchii konstytucyjnej (1867), liberalizację rządów oraz autonomię prowincji. Już w 1860 roku Galicja i Lodomieria uzyskała własny sejm oraz Wydział Krajowy stanowiący namiastkę rządu krajowego, działającego pod przewodnictwem marszałka krajowego. Władze centralne reprezentował mianowany przez cesarza namiestnik, przy czym urząd ten powierzano z reguły Polakom. Swobody obywatelskie dotyczyły wolności prasy, stowarzyszeń czy nauczania, a sejm krajowy sprawował nadzór nad organami samorządowymi oraz miał prawo ustanawiania podatków, zarządzania gospodarką publiczną i sprawami kultury.

Ograniczając się do kwestii związanych z samym Lwowem, należy podkreślić znaczenie, jakie dla rozwoju miasta miało uchwalenie przez Sejm Krajowy Statutu Miasta Lwowa (1870), który z nielicznymi zmianami obowiązywał do końca pierwszej wojny światowej. Radą miejską, podstawowym organem samorządu gminnego, kierował prezydent wybierany na trzyletnią kadencję, odpowiadającą okresowi urzędowania samej rady. Aby zapewnić nadzór nad realizacją uchwał rady miejskiej, spośród jej grona wybierano delegatów oraz tworzone komisje i sekcje, które ponadto kontrolowały działanie podległych prezydentowi agend urzędu magistrackiego.

Miasto w latach samorządu dość trafnie wybierało swych reprezentantów. Potrafili oni rozsądnie i oszczędnie kierować gospodarką miejską, nie uciekając od działań popierających postęp naukowy i techniczny. W tej mierze starano się wykorzystać doświadczenia innych miast i ośrodków, prowadząc stosowne konsultacje. Duże zasługi oddali tutaj poszczególni prezydenci miasta, nierzadko o proveniencji mieszczańskiej, jednak będący ludźmi o szerokich horyzontach, solidnym wykształceniu

i organizacyjnym talencie. Wspomnieć wypada choćby Floriana Ziemiałkowskiego (1871–1873), Aleksandra Jasińskiego (1873–1879), Edmunda Mochnackiego (1887–1896), Godzimira Małachowskiego (1897–1905), Michała Michalskiego – mistrza kowalskiego (1905–1907), Stanisława Ciuchcińskiego – rzemieślnika blacharza (1907–1911), Józefa Neumanna – drukarza (1911–1914 i 1918–1927) czy Tadeusza Rutowskiego (1914–1918).

Powołane organy władzy i rola, jaka przypadła miastu pełniącemu funkcję stolicy prowincji, uruchomiły gwałtowny proces jego rozwoju, a dowodem zachodzących zmian może być prawie dziesięciokrotny wzrost budżetu miasta w latach 1870–1914¹.

Likwidacja murów obronnych wokół Lwowa umożliwiła rozwój terytorialny, co ostatecznie doprowadziło do wyodrębnienia w 1871 roku pięciu dzielnic: Śródmieścia, Halickiego, Krakowskiego, Żółkiewskiego i Łyczakowa². Przed pierwszą wojną światową miasto zajmowało obszar o powierzchni 33 km², co było spowodowane jego rozwojem przestrzennym³. Wzrosła również liczba budynków, a z czasem i rozmiary wznoszonych budowli. Ilustracją osiągnięć gospodarki komunalnej w latach 1870–1914 może być załączone zestawienie statystyczne, opracowane przez władze miejskie (Tab. 1)⁴.

Przedstawione dane, obrazujące wzrost ludności Lwowa, należy uzupełnić informacją, że do 1890 roku decydujące znaczenie miała imigracja ludności wiejskiej, zaś w okresie późniejszym wzrosła rola przyrostu naturalnego⁵. Skoro mowa o ludności miasta, warto wspomnieć, że największy wzrost nakładów w sektorze komunalnym w latach 1870–1914 związany był z rozwojem oświaty, a ściślej ze szkolnictwem powszechnym.

Jakkolwiek Lwów jako stolica prowincji stanowił przede wszystkim ośrodek administracji państwowej grupujący urzędników, to koniunktura gospodarcza panująca w drugiej połowie XIX wieku w Galicji (a zwłaszcza *boom* naftowy) miała znaczny wpływ na rozwój przemysłowy i handlowy również w samym Lwowie – liczba przedsiębiorstw pod koniec tego okresu

Tabela 1. Podstawowe dane statystyczne o rozwoju Lwowa w latach 1873–1913

Wskaźnik w wybranych latach	1873	1893	1913
Liczba mieszkańców	91 285	132 787	219 987
Liczba ulic i placów	253	272	487
Powierzchnia ulic i placów [m ²]	—	—	1 501 094
Koszt bruków i chodników [K]	110 943	247 023	258 963
Koszt szutrowania [K]	240 684	152 967	421 456
Liczba domów łącznie, w tym:	2 594	3 322	6 043
– parterowych	—	1 505	1 767
– jednopiętrowych	—	735	1 230
– dwupiętrowych	—	779	2 442
– trzypiętrowych	—	290	574
– czteropiętrowych	—	13	30
Liczba mieszkań	17 357	23 042	47 476
Liczba szkół ludowych i wydziałów miejskich	6	29	43
Liczba klas	48	212	466
Liczba budynków miejskich, w tym:	—	—	127
– muzeów	2	3	5
– teatrów	1	1	2
– kinematografów	—	—	18
Suma długów gminnych [K]	1 056	6 258 282	46 970 932
Wartość majątku gminnego [K]	—	—	87 814 987
Liczba latarni gazowych	—	803	1872
Liczba latarni naftowych	—	—	803
Długość linii kolei elektrycznej [km]	—	8,3 (1894 r.)	24,2
Wydatki na plantacje [K]	8 262	31 748	121 384

Oprac. wł. na podstawie: *Gospodarstwo publiczne miasta Lwowa na podstawie źródeł urzędowych Magistratu stołecznego królewskiego miasta Lwowa*, Lwów 1914.

niemal się podwoiła⁶. Było to możliwe dzięki mobilizacji kapitału prywatnego, znajdującego wsparcie w powstających instytucjach finansowych i stowarzyszeniach gospodarczych.

Ponadto Lwów, uzyskując połączenia z Krakowem i Wiedniem (a tym samym ze środkową i zachodnią Europą), Czerniowcami, Brodami i ze Złoczewem, a także dzięki sieci linii lokalnych – z Bełżcem, Stryjem, Janowem, Samborem czy Stojanowem, stał się dużym węzłem kolejowym. Kluczową rolę w ruchu pasażerskim odgrywał Dworzec Główny, mniejszą dworce peryferyjne (Podzamcze, Kleparów, Łyczaków), zaś szczególne znaczenie w ruchu towarowym miała rozbudowa tzw. Dworca Czerniowieckiego, zapewniającego tranzyt towarów z Rosji. Istniejąca i rozwijana sieć dróg bitych, uzupełniana liniami kolejowymi, zintensyfikowała ruch ludności oraz wymianę handlową.

Rada miejska, po rozwiązaniu podstawowych problemów gospodarki komunalnej miasta, dotyczących kanalizacji i budowy dróg, stanęła przed problemem usprawnienia komunikacji miejskiej, ograniczonej w połowie XIX wieku do ruchu omnibusów i dorożek. Szczególnie ważna okazała się potrzeba powiązania dworców ze śródmieściem i osiedlami, ponieważ odległość między nimi przekraczała niekiedy kilka kilometrów. Problem ten nabrał znaczenia w związku z planowanym otwarciem w 1894 roku Powszechnej Wystawy Krajowej, której centrum usytuowano na wzgórzach parku Stryjskiego. Wtedy to rada miejska podjęła doniosłą uchwałę o zleceniu firmie Siemens & Halske budowy tramwaju elektrycznego. Była to odważna decyzja, świadcząca o otwarciu władz miasta na postęp techniczny.

Pierwsza wojna światowa, walki polsko-ukraińskie i wojna polsko-sowiecka w latach 1918–1920 wstrzymały rozwój miasta. Mimo uniknięcia istotnych zniszczeń

substancji mieszkalnej praktycznie do połowy lat 20. Lwów borykał się z problemami zaopatrzenia i dystrybucji surowców oraz środków konsumpcji, co wiązało się również z kryzysem ogólnokrajowym. W latach zastoju gospodarka miejska ograniczała się do zabezpieczenia podstawowych potrzeb ludności we wszelkich aspektach objętych zakresem jej kompetencji. Zmieniała się też sytuacja miasta, które ze stolicy autonomicznej prowincji stało się jednym z wielu miast wojewódzkich II Rzeczypospolitej.

Ponowny rozkwit miasta przypadł na koniec lat 20. XX wieku, a stanu tego nie przerwał nawet kryzys w kolejnej dekadzie. Impulsem do rozwoju było przede wszystkim przyjęcie programu rozwoju terytorialnego miasta w ramach koncepcji tzw. Wielkiego Lwowa, co spowodowało przyłączenie do miasta gmin podmiejskich: Kleparowa, Zamarstynowa, Zniesienia, Hołoska Wielkiego i Małego, części Rzęsny Polskiej, Kozielnik, całego Skniłówka, części Kulparkowa, Krzywczyc, Lesienic, Laszek Murowanych oraz Zboisk. Miasto rozwinęło się terytorialnie,

osiągając w 1938 roku powierzchnię 6 667,6 ha. Lwów miał 312 231 obywateli⁷ i pod względem liczby ludności zajmował trzecie po Warszawie i Łodzi miejsce wśród miast II Rzeczypospolitej. Ignacy Drexler, jeden ze współautorów koncepcji Wielkiego Lwowa, opracował szereg rozwiązań komunikacyjnych, które miały również usprawnić transport tramwajowy⁸.

Na tle innych polskich miast (Tab. 2) Lwów wyróżniały przede wszystkim korzystne warunki mieszkaniowe. Powstawały mieszkania duże, przeważnie o 2–4 izbach mieszkalnych, w budynkach murowanych. Gorzej przedstawiała się kwestia zaopatrzenia lokali mieszkalnych w media – pomimo znacznych nakładów inwestycyjnych Lwów, nie licząc Łodzi, pozostawał w tyle za największymi ośrodkami miejskimi. Miasto mogło jednak poszczycić się niebywałym rozwojem nauki i kultury. Analizując dane, śmiało można stwierdzić, że Lwów był drugą po Warszawie polską stolicą kultury, znacznie wyprzedzając w tej materii Kraków!

Tabela 2. Lwów na tle największych miast Polski

Wskaźnik	Rok	Warszawa	Łódź	Lwów	Poznań	Kraków
Liczba ludności [tys.]	1939	1 289	672	318	272	259
	1931	1 172	605	312	245	219
	1880	383	48	110	65	66
Powierzchnia [km ²]	1939	141	59	67	77	48
Odsetek osób deklarujących język polski jako ojczysty [%]	1931	71	59	63	97	78
Średnia liczba osób przypadająca na jedną izbę mieszkalną	1931	2,1	2,5	1,8	1,6	1,8
Odsetek budynków mieszkalnych murowanych [%]	1931	69,1	66,1	79,2	90,1	85,5
Odsetek budynków mieszkalnych zaopatrzonych w instalację [%]: – kanalizacyjną – wodociągową – elektryczną – gazową	1931	46,1	6,9	42,7	68,2	54,1
		62,0	14,7	47,2	78,0	64,7
		67,8	67,1	43,9	63,5	59,2
		31,7	10,8	12,5	56,3	29,7
Zużycie prądu elektrycznego na oświetlenie ulic [tys. kWh]	1937	5 683	4 033	866	1 073	2 053
	1928	2 825	832	108	123	1 127
Liczba muzeów publicznych	1939	30	—	17	5	13
Liczba biletów sprzedanych do teatrów i teatrzyków [tys.]	1938	2 275	402	503	236	269
Liczba towarzystw naukowych	1936	143	—	38	23	33
Liczba adwokatów na 10 tys. mieszkańców	1939	11,6	4,0	30,2	5,8	22,4
Liczba osób skazanych prawomocnie na 10 tys. mieszkańców	1937	136	79	102	113	112

Oprac. wł. na podstawie: *Mały Rocznik Statystyczny*, R. 10, Warszawa 1939.

Lwów pozostał centrum ruchu kolejowego i drogowego, a po 1930 roku stał się również znaczącym punktem na mapie połączeń lotniczych. Największy odsetek zatrudnionych przypadł na przemysł i górnictwo (30%), handel i ubezpieczenia (20%) oraz komunikację i transport (10%)⁹.

Z wyjątkiem okresów wojennych i kilkuletnich rządów komisarycznych samorząd miejski reprezentowała 100-osobowa rada miejska wybierana co pięć lat, która z kolei wybierała prezydenta i trzech wiceprezydentów. W kompetencjach władz miejskich leżały między innymi sprawy szkolnictwa podstawowego, mieszkaniowe i socjalne, opieka społeczna i zdrowotna oraz nadzór nad przedsiębiorstwami komunalnymi. Podstawowym źródłem finansowania były podatki uchwalane i egzekwowane przez radę miejską. Borykając się z okresowym brakiem środków finansowych, samorząd lwowski w okresie dwudziestolecia międzywojennego zdołał zapewnić stabilny rozwój miasta, nie rezygnując z ambicji oddziaływania na skalę ogólnokrajową. Lwów stał się przodującym ośrodkiem kulturalnym i naukowym, zaś w sferze handlu szczególne osiągnięcia miasta wiązały się z organizacją Targów Wschodnich.

Wyjątkowo trudnym problemem, z którym borykała się gmina, była istniejąca w mieście sieć drogowa. Należało bowiem przebudować ulice, zwłaszcza drogi wylotowe, zapewniając na nich utwardzoną nawierzchnię, a w samym śródmieściu zlikwidować przeciążenia ruchu na wąskich ulicach i stworzyć warunki dla nowoczesnej miejskiej komunikacji zbiorowej (gdzie oprócz tramwajów pojawiły się linie autobusowe). Zadania te systematycznie rozwiązywano. Tylko w latach 1934–1939 przebudową objęto 35,5% ulic lwowskich, wiele z nich utwardzono. Łączna powierzchnia utwardzonych w tym czasie ulic wyniosła 909 300 m². Wybudowano również kilka kilometrów obwodowych ciągów ulic między głównymi drogami wylotowymi, umożliwiając tym samym połączenia poprzeczne, co znacznie usprawniało ruch miejski¹⁰. W 1938 roku całkowita długość ulic w mieście wynosiła 289 km, łączna powierzchnia wszystkich jezdni 1 941 500 m², zaś 613 000 m² powierzchnia chodników¹¹.

Rozbudowana elektrownia na Persenkówce pozwalała na zaspokojenie potrzeb miejskich, a nawet eksport energii na prowincję. Znacznie polepszyła się jakość

oświetlenia ulic i wzrosła liczba latarni elektrycznych, choć główną rolę nadal odgrywały latarnie gazowe. Ilość energii elektrycznej produkowanej przez Miejskie Zakłady Elektryczne oraz Zakład Elektryczny Okręgu Lwowskiego wzrosła w latach 1934–1939 prawie trzykrotnie.

Miasto starało się rozbudować i usprawnić komunikację zbiorową. Linie tramwajowe w większości przekształcono w dwutorowe, nabywano nowe wozy, a łączna długość torów znacznie wzrosła. Połączenia z osiedlami peryferyjnymi: Kleparowem, Skniłowem, Lewandówką obsługiwane były przez trzy linie autobusowe, jednak ta forma komunikacji rozwijała się dość powoli, a długość tras w 1938 roku przekraczała zaledwie 19 km. Powolny rozwój komunikacji autobusowej nie zniechęcał jednak magistratu, który planował budowę linii trolejbusowej¹².

Wybuch drugiej wojny światowej przerwał okres względnej *prosperity* Lwowa. Choć miasto uniknęło poważniejszych zniszczeń wojennych, to sowiecka i niemiecka okupacja oraz związana z nimi wojenna gospodarka, cechująca się tymczasowością, spowodowały całkowity zastój działań związanych z rozwojem infrastruktury miejskiej¹³.

2. Transport do 1880 roku

Pierwsze tramwaje konne wyjechały na ulice Lwowa w 1880 roku. Już jednak wcześniej funkcjonowały tutaj inne środki transportu miejskiego, a mianowicie fiakry dwukonne i dorożki jednokonne.

Efektywniejszym, lecz droższym środkiem transportu były fiakry, do których zaprzęgano dwa konie, z kolei najpospolitszym – dorożki jednokonne. Dorożka ciągnięta przez jednego konia była tania, ale jednocześnie wolna i mało pojemna.

Jak podaje Andrzej Staniszewski¹⁴ słowo „fiakier” pochodzi od imienia świętego Fiacriusa – irlandzkiego pustelnika, patrona ogrodników. W XVII wieku w Paryżu przy ulicy Saint-Antoine znajdowała się oberża „Pod św. Fiakruszem”, zwana tak od obrazu świętego, który zajmował honorowe miejsce. Kiedy około 1620 roku w Paryżu pojawiły się pierwsze konne powozy, we wspomnianej oberży zlokalizowano biuro ich wynajmu. W ten

sposób narodziła się nazwa „fiakier”¹⁵, która przywędrowała również do Galicji, gdzie oznaczała zarówno powóz do wynajęcia, jak i powożącego nim woźnicę.

Początki obydwu środków transportu nie są znane, lecz biorąc pod uwagę fakt, że w 1869 roku w liczącym 87,1 tys. mieszkańców mieście działało już 298 fiaków i dorożkarzy¹⁶, pierwsze tego typu pojazdy na lwowskich ulicach musiały pojawić się jeszcze w pierwszej połowie XIX wieku.

Cennik fiaków dwukonnych był uzależniony od rodzaju zamówienia na przewóz. W 1875 roku przejazd pojedynczy (bez postojów i powrotu) w mieście i na przedmieściach kosztował 30 centów (dalej: ct.). Dla dłuższych przejazdów obowiązywała taryfa czasowa: pierwszy kwadrans jazdy kosztował 30 ct. w dzień i 45 ct. w nocy. Za każdy kolejny rozpoczęty kwadrans jazdy pasażer musiał zapłacić 15 ct. w dzień i 25 ct. w nocy¹⁷. Pasażerowie jadący do Bajek, Kisielki, Kortumówki, Lasku Węglińskiego, placu św. Zofii, Wulki, Stawu Panieńskiego, Stawu Pełczyńskiego, Wysokiego Zamku, Żelaznej Wody i do każdej rogatki lub cmentarza musieli uiścić natomiast stałą opłatę w wysokości 50 ct. Stała cena obowiązywała także w przypadku przejazdów do lub z każdego dworca kolejowego bez względu na miejsce zamieszkania pasażera – 1 złoty reński (dalej: złr) bez względu na porę dnia lub nocy, z dodatkową opłatą 15 ct. za większy bagaż – oraz przejazdy na bale lub z balów – 80 ct. Fiakier dwukonny mógł być wynajęty również do konduktu pogrzebowego. W takim przypadku cena była uzależniona od czasu świadczenia usługi¹⁸.

W 1878 roku, a więc na dwa lata przed uruchomieniem tramwaju konnego, ceny fiaków dwukonnych były już o około jedną trzecią wyższe niż w 1875 roku. Dzienny przejazd pojedynczy po mieście kosztował 40 ct., a w taryfie nocnej 45 ct. Również 40 ct. należało zapłacić za pierwszy kwadrans czasowego przejazdu dziennego, a 45 ct. w taryfie nocnej. Każdy kolejny kwadrans jazdy kosztował 20 ct. w dzień i 25 ct. w nocy. Nadal obowiązywała cena zryczałtowana, podniesiona do 60 ct. dla pasażerów jadących do Kisielki, Wysokiego Zamku, Lasku Węglińskiego, placu św. Zofii, Żelaznej Wody, na Wulkę, do Stawu Pełczyńskiego, Kortumówki, na Bajki oraz z miasta do którejkolwiek rogatki bez zatrzymania się i powrotu. Pasażerom jadącym do lub z dworca kolejowego w porze nocnej podniesiono opłatę do 1 złr i 20 ct.,

opłata w porze dziennej pozostała bez zmian. Bez zmian pozostały również opłaty za większy bagaż (15 ct.) oraz za jazdę na bal lub z balu (80 ct.).

Maksymalna liczba pasażerów, która mogła podróżować wspólnie za ww. opłatami, to cztery osoby dorosłe. Jeśli fiakier został wezwany do poczekania na pasażerów, do dalszej jazdy lub powrotu, wówczas opłatę obliczało się według taryfy czasowej, naturalnie wliczając czas postoju. W przypadku przyjazdu fiakra pod dom za oczekiwanie trwające kwadrans pasażer zobowiązany był zapłacić woźnicy dodatkowo 20 ct. Skargi na usługi fiaków można było wносить do Dyrekcji Policji¹⁹.

Drugim środkiem transportu miejskiego, który funkcjonował we Lwowie do uruchomienia tramwajów konnych, były dorożki jednokonne. Dzielły się one na dwie klasy: pierwszą, oznaczoną czerwoną liczbą, i drugą, oznaczoną żółtą liczbą. Ceny biletów były uzależnione od klasy pojazdu (Tab. 3). Dotyczyły one przejazdu maksymalnie dwóch osób dorosłych i jednego dziecka lub jednej osoby dorosłej i trójki dzieci. Ponadto w kursach do lub z dworców kolejowych obowiązywała dodatkowa opłata za przewóz większego pakunku w wysokości 10 ct. w 1875 roku i 15 ct. w 1878 roku, bez względu na klasę dorożki²⁰.

Podobnie jak fiakrzy, również dorożkarze wezwani do poczekania, powrotu albo dalszej jazdy w przypadku kursów do miejsc oznaczonych, do dworca kolei lub na bale, mieli prawo naliczać swoje wynagrodzenie według stawek czasowych.

W przypadku podjazdu pod dom za oczekiwanie trwające kwadrans dorożkarzowi należało się dodatkowe wynagrodzenie w wysokości 10 ct. bez względu na klasę dorożki. Dodatkowe wynagrodzenie nie należało się za sam podjazd pod dom i czekanie krótsze niż kwadrans. Czas uznawany za porę dzienną i nocną był analogiczny jak w przypadku fiaków dwukonnych.

Omawiając transport we Lwowie, nie sposób przemilczeć tematu kolei żelaznych. Co prawda odgrywały one minimalną rolę w przejazdach osób w granicach miasta, lecz miały istotny wpływ na kształtowanie się sieci transportu miejskiego, w tym tramwajowego.

Lwów zyskał połączenie z siecią kolei europejskich 4 listopada 1861 roku, kiedy oddano do użytku linię z Przemyśla o długości 97,7 km. Był to fragment

Tabela 3. Zmiany cen za przejazd dorożką jednokonną w latach 1875–1878

Przejazd:		Dorożka pierwszej klasy		Dorożka drugiej klasy	
Rok		1875	1878	1875	1878
pojedynczy w mieście i na przedmieściach [ct.]	dzień	20	25	15	20
	noc		30	22	25
pierwszy kwadrans [ct.]	dzień	20	25	15	20
	noc	30	30	22	25
każdy następny kwadrans [ct.]	dzień	10	12	8	10
	noc	15	17	10	15
do Kisielki, Wysokiego Zamku, Lasku Węglińskiego, pl. św. Zofii, Żelaznej Wody, Wulki, Stawów Pełczyńskiego i Panieńskiego, Kortumówki, Bajek i do każdej rogatki miejskiej lub cmentarza [ct.]	—	50	35	20	25
do lub od każdego z dworców kolei [ct.]	dzień	40	50	30	40
	noc	50	60	45	50
na bale i z balów [ct.]	—	50	50	30	30
z konduktem pogrzebowym [ct.]	—	wg czasu	wg czasu	wg czasu	wg czasu

Oprac. wł. na podstawie: S. Kunasiewicz, *Przewodnik po Lwowie z zarysem historii miasta*, Lwów 1878, s. 2–3; A. Schneider, *Przewodnik po Lwowie*, wyd. 2, Lwów 1875, s. I–II.

magistrali kolejowej Kraków – Lwów, którą zarządzała Cesarsko-Królewska Uprzywilejowana Kolej Galicyjska Karola Ludwika²¹, zwyczajowo nazywana Koleją Karola Ludwika. Stację końcową kolei zlokalizowano na północno-zachodnich obrzeżach miasta, na terenie Błoni Janowskich (zachowała się ona do czasów współczesnych jako główna stacja pasażerska Lwowa).

W kolejnych latach kontynuowano budowę linii Kolei Karola Ludwika w kierunku wschodnim, do granicy państwowej z Cesarstwem Rosyjskim. Na terenie Lwowa jej trasa biegła od Dworca Głównego na północ, wokół Kortumowej Góry, by następnie skrócić na południowy wschód w stronę przedmieścia Żółkiewskiego i Wysokiego Zamku, gdzie zlokalizowano stację kolejową Lwów-Podzamcze. W miejscu stacji znajdował się wcześniej cmentarz publiczny²², z którego szczątki przeniesiono na Cmentarz Łyczakowski, a puste groby zlikwidowano²³.

Ten stosunkowo skomplikowany, ale i zarazem malowniczy, przebieg linii kolejowej w znacznej mierze był konsekwencją różnicy poziomów pomiędzy obiema stacjami, która wynosiła aż 39 m²⁴. Aby poprowadzić linię tak skomplikowaną trasą, konieczne było wykonanie przekopu długości 400 m i głębokości 9 m. Ponadto na odcinku tym wzniesiono kratownicowy most kolejowy²⁵ o jednym przęśle długości 58,5 m²⁶.

Przeprowadzenie linii przez północną część śródmieścia Lwowa wymagało ponadto wzniesienia nasypu. Podczas jego budowy natrafiono na szczątki ludzkie i fragmenty uzbrojenia, będące pozostałościami po bitwie wojsk dowodzonych przez Hetmana Wielkiego Koronnego Stanisława Jabłonowskiego z Tatarami, która toczyła się w tym miejscu w 1695 roku. O wydarzeniu tym przypominała marmurowa tablica, umieszczona na jednym z przyczółków wiaduktu kolejowego nad ulicą Zamarstynowską²⁷.

12 lipca 1869 roku zainaugurowano ruch pociągów na odcinku od Dworca Głównego przez stację Podzamcze do Złoczowa, a także na odcinku od stacji Krasne do stacji Radziwiłłów na granicy z Cesarstwem Rosyjskim (w pobliżu miejscowości Brody). Czas przejazdu z Dworca Głównego do Podzamcza pod koniec XIX wieku wynosił 10 minut²⁸ (7 km), natomiast do stacji granicznej – 2 godziny 43 minuty (94 km), uwzględniając 15 minut na przesiadkę w Krasnem²⁹.

W 1871 roku linię Kolei Karola Ludwika przedłużono przez Tarnopol do granicy z Cesarstwem Rosyjskim w Podwołoczyskach³⁰. W praktyce linia dochodziła aż do rosyjskiej stacji granicznej w Wołoczyskach, ponieważ na odcinku granicznym Podwołoczyska – Wołoczyska ułożono tory obydwu szerokości³¹. Pod koniec XIX wieku czas jazdy bezpośrednim pociągiem pospiesznym

z Lwowa do Tarnopola wynosił 2 godziny i 39 minut (140 km), natomiast do Podwołoczysk – 3 godziny i 59 minut (192 km)³².

W trakcie prac nad przedłużeniem linii Kolei Karola Ludwika w kierunku rosyjskiej granicy 1 września 1866 roku oddano do użytku pierwszy fragment linii Kolei Lwowsko-Czerniowiecko-Jasskiej. Biegł on z Lwowa przez Stanisławów do głównego ośrodka administracyjnego Księstwa Bukowiny³³ – Czerniowców. Pod koniec XIX wieku czas jazdy bezpośrednim pociągiem pociągami pociągami pociągami z Lwowa do Stanisławowa wynosił 3 godziny i 12 minut (139 km), natomiast do Czerniowców – 6 godzin i 25 minut (264 km)³⁴.

Linia Lwów – Czerniowce – Jassy miała swój początek na lwowskim Dworcu Czerniowieckim, zlokalizowanym przy ulicy Gródeckiej, kilkaset metrów na południe od głównego dworca Kolei Karola Ludwika. Podobnie jak linia w kierunku Krakowa, również linia do Czerniowców biegła z Lwowa w kierunku zachodnim, lecz tuż za miastem skręcała na południowy wschód łukiem o promieniu 380 m. Dalej biegła w linii prostej w wykopie i dopiero po około 2 km, w rejonie wsi Kulparków, wychodziła na powierzchnię, równając się z poziomem gruntu, co pozwalało podróżnym podziwiać panoramę Lwowa od strony południowej. Następnie, biegnąc cały czas pod górę, osiągała najwyższy punkt na swojej trasie (ok. 344 m n.p.m.), przez który przebiega europejski dział wodny między Morzem Bałtyckim (dorzecze Wisły i Bugu) a Morzem Czarnym (dorzecze Dniestru)³⁵.

27 października 1869 roku linię Kolei Lwowsko-Czerniowiecko-Jasskiej doprowadzono do Suczawy w pobliżu granicy z Królestwem Rumunii. W 1870 roku linia przekroczyła granicę państwową i dotarła do docelowej stacji Jassy.

Trzecią w kolejności linią kolejową, która obsługiwała Lwów, była Kolej Arcyksięcia Albrechta. 16 października 1873 roku oddano do użytku pierwszy jej odcinek, biegnący z Dworca Stryjskiego we Lwowie przez Mikołajów do Stryja, gdzie łączyła się z linią kolejową do Krościenka, Przemyśla i Łupkowa. 1 stycznia 1875 roku linię przedłużono przez Kałusz do Stanisławowa. Była to ostatnia linia kolejowa we Lwowie, którą uruchomiono przed 1880 rokiem³⁶. Porównanie przewozów pasażerskich na wszystkich wymienionych liniach przedstawiono w Tabeli 4.

*Czas odchodu i przychodu pociągów
wedle zegaru lwowskiego*

Pociągi przychodzą:

- z Krakowa: 05:58, 10:55, 21:45, 20:05,
- z Brodów i Podwołoczysk: 03:45, 16:03, 22:55,
- z Czerniowiec: 04:00, 15:15, 22:13,
- ze Stryja: 22:22.

Odchodzą:

- do Krakowa: 05:05, 17:00, 20:05, 23:25,
- do Brodów i Podwołoczysk: 06:20, 12:57, 22:00,
- do Czerniowiec: 06:50, 12:50, 23:48,
- do Stryja: 07:22,
- z Podzamcza do Brodów Podwołoczysk: 12:33, 23:21.

A. Schneider, *Przewodnik po Lwowie*, wyd. 2, Lwów 1875, s. II.

Tabela 4. Pasażerski ruch kolejowy we Lwowie w latach 1873–1874

Kolej	Przyjazdy		Wyjazdy	
	1873	1874	1873	1874
Karola Ludwika, stacje:				
– Lwów	153 632	154 162	147 656	148 136
– Lwów-Podzamcze	100 032	70 712	85 662	75 296
	53 600	83 450	61 994	72 840
Czerniowiecka	51 821	51 024	49 328	42 048
Arcyksięcia Albrechta	8 535	48 385	8 534	48 477
Razem	213 988	273 571	205 518	238 661
Średnia dzienna	586	749	562	654

Wiadomości statystyczne o mieście Lwowie, R. 2, Lwów 1876, s. 91.

Przypisy do wstępu

- ¹ *Gospodarstwo publiczne miasta Lwowa na podstawie źródeł urzędowych Magistratu stołecznego królewskiego miasta Lwowa*, Lwów 1914, s. 7. W 1914 roku planowano wydatki z budżetu opiewające na kwotę 10 890 870 K.
- ² *Miasto Lwów w okresie samorządu 1870–1895*, Lwów 1896, s. 313.
- ³ L. Podhorodecki, *Dzieje Lwowa*, Warszawa 1993, s. 127.
- ⁴ *Gospodarstwo publiczne...*, op. cit., s. 8–9.
- ⁵ S. Hoszowski, *Ekonomiczny rozwój Lwowa w latach 1772–1914*, Lwów 1935, s. 65.
- ⁶ S. Hoszowski, *Ekonomiczny...*, op. cit., s. 81–83. W 1870 roku było we Lwowie 2 408 przedsiębiorstw przemysłowych i 2 513 handlowych, a w 1910 r. odpowiednio 4 553 i 4 574.
- ⁷ Miasto było podzielone na dziewięć dzielnic:
 - I. Plac Dąbrowskiego i okolica – 161,07 ha,
 - II. Ulica Kazimierza Wielkiego i okolica – 439,5 ha,
 - III. Żółkiewskie – 153,3 ha,
 - IV. Łyczakowskie – 863,6 ha,
 - V. Śródmieście – 1377,9 ha,
 - VI. Kulparków – 603 ha,
 - VII. Sygniówka – 1034,3 ha,
 - VIII. Zamarstynów – 1353 ha,
 - IX. Zniesienie – 682,3 ha.
- ⁸ *Wiadomości bieżące. Obszar Lwowa i jego dzielnic*, „Gazeta Lwowska”, nr 210, 16.09.1938.
- ⁹ Ignacy Tadeusz Drexler (1878–1930) – polski urbanista, profesor Politechniki Lwowskiej. W latach 1912–1918 był radcą budownictwa w Magistracie Miasta Lwowa, jednocześnie w latach 1913–1925 pracował jako docent plany budowy miast na Politechnice Lwowskiej, od 1925 r. jako profesor nadzwyczajny. Charakterystyka lwowskich linii tramwaju elektrycznego oraz rozwiązania usprawniające komunikację opisane zostały w:
 - I. Drexler, *Wielki Lwów. Le grand Léopol*, Lwów 1920; I. Drexler, *O oszczędnym projektowaniu sieci komunikacyjnej nowoczesnego miasta*, „Dom, Osiedle, Mieszkanie”, 1931, nr 1, s. 6–15.
- ¹⁰ *Daty statystyczne Miejskiego Biura Statystycznego m. Lwowa [w:] Budżet gminy królewskiego stołecznego m. Lwowa na rok 1939–1940*, Lwów 1939, s. VIII.
- ¹¹ *Lwów 1934–1939. Drogi rozwojowe gospodarki miejskiej*, Lwów 1939, s. 22–23.
- ¹² *Daty statystyczne...*, op. cit., s. VII.
- ¹³ *Gospodarstwo publiczne...*, op. cit., s. 23–24.
- ¹⁴ Więcej informacji o ogólnej historii Lwowa można znaleźć w wydawnictwach: L. Podhorodecki, *Dzieje Lwowa*, Warszawa 1993; *Енциклопедія Львова*, t. 1, red. A. Козцький, I. Підкова, Lwów 2007, t. 2, red. A. Козцький, Lwów 2008, *Енциклопедія Львова*, t. 1, red. A. Козцький, I. Підкова, t. 3, red. A. Козцький, Lwów 2010; *Енциклопедія Львова*, t. 1, red. A. Козцький, I. Підкова, t. 4, red. A. Козцький, Lwów 2012; *Історія Львова. У трьох томах*, red. Я. Ісаєвич, М. Литвин, Ф. Стеблій, Львів 2006–2007.
- ¹⁵ A. Staniszewski, *Muszyńscy fiakrzy na przełomie XIX i XX wieku*, „Almanach Muszyny” 1993, s. 13.
- ¹⁶ Z francuskiego *fiacre*.
- ¹⁷ A. Schneider, *Przewodnik po mieście Lwowie*, Lwów 1871, s. 64.
- ¹⁸ Za porę nocną uważano w okresie od 1 listopada do końca marca czas od godziny 20.00 do 06.00 dnia następnego, natomiast w okresie od 1 kwietnia do końca października – od godziny 22.00 do 05.00 dnia następnego.
- ¹⁹ A. Schneider, *Przewodnik po Lwowie*, wyd. 2, Lwów 1875.
- ²⁰ S. Kunasiewicz, *Przewodnik po Lwowie z zarysem historii miasta*, Lwów 1878, s. 1–2.
- ²¹ S. Kunasiewicz, op. cit.; A. Schneider, *Przewodnik po Lwowie*, op. cit.
- ²² K. Skibiński, *Komunikacje, cz. 1: Drogi i Koleje*, Lwów 1897.
- ²³ Cmentarz zwano Paparówką.
- ²⁴ A. Schneider, *Przewodnik po Lwowie*, op. cit., s. 45.
- ²⁵ Stacja Lwów (Dworzec Główny) leżała na wysokości 303,91 m n.p.m., natomiast stacja Lwów-Podzamcze na 264,88 m n.p.m. Różnica wysokości wynosiła 39,03 m.
- ²⁶ Od nazwy dzielnicy, na terenie której był położony, most zwano kleparowskim.
- ²⁷ *Przewodnik z Krakowa do Lwowa, Podhorzec, Podwołoczysk, Brodów, Słobody Rungurskiej, Czerniowiec i po Lwowie*, Lwów 1886, s. 38.
- ²⁸ A. Schneider, *Przewodnik po Lwowie*, op. cit., s. 45.
- ²⁹ W kierunku przeciwnym, ze względu na różnicę wysokości, czas jazdy wynosił 12 minut.
- ³⁰ A. Inlender, *Przewodnik ilustrowany po c. k. austr. kolejach państwowych na szlakach: Lwów – Krasne – Podwołoczyska, Krasne – Brody, Lwów – Stanisławów – Kolomyja – Śniatyn – Czerniowce, Kolomyja – Słoboda rungurska, Kolomyja – Kniaźdwór, Stanisławów – Buczacz – Husiatyn, Stanisławów – Woronienka, Koleje Podolskie*, Wiedeń [b.d.].
- ³¹ K. Skibiński, *Komunikacje...*, op. cit.
- ³² L. Wierzbicki, *Rozwój sieci kolei żelaznych w Galicji od roku 1847 włącznie do roku 1890*, Lwów 1907.
- ³³ A. Inlender, *Przewodnik...*, op. cit.
- ³⁴ Księstwo Bukowiny jako odrębny kraj koronny Cesarstwa Austro-Węgier powstało w 1849 r. drogą wydzielienia z Królestwa Galicji i Lodomerii. W formie tej Księstwo Bukowiny przetrwało do 1918 r.
- ³⁵ A. Inlender, *Przewodnik...*, op. cit.
- ³⁶ *Przewodnik z Krakowa do Lwowa...* op. cit., s. 38, 170.
- ³⁷ K. Skibiński, *Komunikacje...*, op. cit.