

Elektryczne taksówki i mikrobusy w Warszawie w XIX wieku

4 stycznia 2024

Pod koniec XIX w. próbowano uruchomić w Warszawie transport publiczny z wykorzystaniem samochodów elektrycznych. Zniweczyła to decyzja władz miasta.



W 1881 r. Francuski wynalazca Gustave Trouvé zbudował pierwszy trójkołowy pojazd elektryczny. Piętnaście lat później, dwaj rywalizujący ze sobą niemieccy konstruktorzy – Gottlieb Daimler i Karl Benz, zbudowali pierwsze samochody z silnikiem spalinowym.

To właśnie samochód elektryczny, jako pierwszy, przekroczył prędkość 100 km/h. Dokonał tego Belg Camille Jenatzy, wiosną 1899 r. Jego elektryczne auto (napędzane dwoma silnikami o mocy 25 kilowatów każdy) osiągnęło prędkość 105,8 km/h.

„Pod koniec 1896 r. Stanisław Grodzki, wspólnie z kilkoma warszawskimi finansistami, złożyli w magistracie warszawskim podanie z prośbą o wydanie koncesji na uruchomienie prywatnego transportu publicznego z pojazdami elektrycznymi” – powiedział PAP historyk dr Bartosz Zakrzewski. „Miały to być taksówki i małe 8–12-osobowe mikrobusy, a do przewozów towarowych ciężarówki. Trzeba przy tym pamiętać, że w 1896 r. Warszawa znajdowała się w zaborze rosyjskim a prezydentem miasta był carski generał Nikołaj Bibikow” – dodał.

W tym samym roku Grodzki sprowadził do Warszawy pierwsze samochody z silnikami spalinowymi – Daimlera i Peugeotta. Rok później jednym z nich odbył podróż z Warszawy do Paryża, która miała udowodnić, że automobil nie jest tylko techniczną

zabawką, ale może służyć do sprawnego przemieszczania się na duże odległości.

„Pomysł grupy finansistów, reprezentowanej przez Grodzkiego, nie był niczym nowym. Chcieli powielić wzorce z Berlina, Paryża, Petersburga czy Londynu, gdzie transport publiczny pojazdami elektrycznymi już funkcjonował od kilku lat” – zauważył dr Zakrzewski.

O projekcie warunków koncesji pisał „Kurier Warszawski” (nr 235 z 1896 r.). Miała ona dotyczyć przewozów pasażerskich i towarowych, z prawem wyłączności na 50 lat. Na początku zakładano, że samochody będą kursować od placu Krasińskich do placu Trzech Krzyży, ulicami Miodową, Senatorską, Wierzbową, Mazowiecką, Warecką, Szpitalną i Bracką. Pojazdy miały kursować w dzień i w nocy, zatrzymując się na żądanie pasażera. Opłata za przejazd wynosiłaby 10 kopiejek. Przedsiębiorcy zobowiązywali się przekazywać do kasy miejskiej 5 procent od dochodów brutto. Ustalono, że magistrat miałby prawo wykupienia firmy po 15 latach, na ustalonych warunkach. Po upływie 50 lat, na które miała być przyznana koncesja, całe przedsiębiorstwo przeszłoby na własność miasta bezpłatnie, łącznie z samochodami, wszystkimi nieruchomościami (garażami, placami) i całym inwentarzem ruchomym.

Przedsiębiorcy zobowiązywali się do uruchomienia komunikacji publicznej w ciągu trzech lat od otrzymania koncesji.

Po wielu miesiącach oczekiwań na decyzję koncesji nie otrzymali, gdyż władze Warszawy blokowały wszelkie nowe inicjatywy związane z transportem publicznym. Powodem tego były większościowe udziały władz miasta w warszawskim transporcie tramwajowym. Nie chciano wprowadzać nowych, konkurencyjnych dla tramwajów, firm transportowych, aby nie zmniejszać wpływów do kasy miejskiej. Można o tym przeczytać m.in. w książce Włodzimierza Winkela „Autobusy warszawskie”.

W kolejnych latach prasa często podejmowała tematy związane z

samochodami elektrycznymi. Był to pionierski czas „samojazdów”, jak wówczas starano się spolszczyć obce nazwy automobil i samochód. Do napędu pojazdów używano wówczas silników parowych, spalinowych i elektrycznych, a czas miał pokazać, który z nich będzie najlepszy.

W maju 1901 r. w Warszawie, na posiedzeniu Sekcji Technicznej Warszawskiego Oddziału Towarzystwa Popularyzującego Przemysł i Handel, odbył się odczyt na temat samochodów elektrycznych. Jego autorem był inżynier elektryk G. Skotnicki. Fragmenty tego wykładu ukazały się w prasie warszawskiej.

„Takim właśnie przyrządem, wyzyskującym umiejętnie siły przyrody do celów przewozowych, jest automobil – po polsku samojazd. Zadanie jego polega na zastąpieniu konia na wielu polach pracy, do czego też ma wszelkie prawo. Podczas gdy koń przebiec może na dłuższej drodze zaledwie 10–12 km/godz., a 30 km codziennie wyczerpuje go prawie zupełnie, samojazd bieć może stale z prędkością 30 km/godz. i więcej. Prócz tego pracuje on równomierniej, a więc ekonomiczniej; zużywa energię, a więc i karmiony być musi wtedy tylko, kiedy się w ruchu znajduje; wymaga wreszcie prostszej obsługi oraz prostszego pomieszczenia i nie zanieczyszcza ulic, co szczególnie w miastach ma doniosłe znaczenie” – cytowano wspomniany odczyt.

„Samojazdy elektryczne, stosownie do ich zasadniczego urządzenia, podzielić można na dwie grupy. Pierwsza, zawiera pojazdy zbliżone pod względem sposobu doprowadzania energii do najwięcej dziś rozpowszechnionego systemu tramwajów elektrycznych, otrzymują bowiem prąd z zewnątrz, od specjalnych przewodników, zawieszonych w powietrzu. Druga, przedstawia pojazdy elektryczne, z których każdy wystarcza sam sobie, mieści bowiem w sobie specjalne źródło energii elektrycznej – akumulatory” – tak opisywano w prasie ówczesne auta elektryczne, powołując się na odczyt w Sekcji Technicznej Warszawskiego Oddziału Towarzystwa Popularyzującego Przemysł i Handel.

„Drugą grupę pojazdów elektrycznych stanowią te, które wożą ze sobą źródło energii elektrycznej – akumulatory. Są to pojazdy właściwe, to też o nich głównie będzie odtąd mowa, chociaż bez pretensji do wyczerpania tematu wobec mnogości istniejących już typów. Ten ostatni wzgląd zniewala również do przeprowadzenia na wstępie pewnej klasyfikacji. Względami decydującymi z punktu widzenia technicznego o przynależności do tej lub innej grupy mogą być: liczba silnic (silników – PAP) i sposób ich przymocowania do pojazdu, rodzaj przekładni, sposób regulowania prędkości jazdy itp. Wszystko to są czynniki pierwszorzędnej wagi, stanowiące nieraz o wartości danego pojazdu. Zapoznamy się z nimi szczegółowo, mówiąc o poszczególnych częściach pojazdów. Do klasyfikacji ogólnej jednak, właściwiej jest przyjąć za punkt wyjścia to, co zewnętrznie odróżnia pojazdy jeden od drugiego i podzielić je stosownie do tego na: 1. osobowo lekkie, 2. osobowe ciężkie i 3. towarowe, przeznaczone do rozwożenia ciężarów” – cytowano dalszą część odczytu.

Wspomniany publiczny odczyt w kolejnych miesiącach wywołał falę dyskusji. Wiadomości przekazywane z ust do ust były jednak często przeinaczane, ubarwiane, pojawiało się też sporo nieudomówień. Aby opanować tę falę niefachowych dyskusji i nadać jej technicznego konkretnego, tygodnik „Przegląd Techniczny”, w numerach z początku 1902 r., opublikował cykl artykułów pod wspólnym tytułem „O pojazdach elektrycznych”. Przedstawiono w nich szczegółowo konstrukcje samochodu elektrycznego, opisano produkowane modele (osobowe i ciężarowe) oraz dokonano obliczeń rentowności wykorzystania takich aut.

Kolejne lata były czasem rywalizacji pomiędzy napędem spalinowym i elektrycznym w samochodach. Silniki parowe nie były brane pod uwagę, ze względów konstrukcyjnych. Ten rodzaj napędu, w pojazdach drogowych, nie sprawdzał się.

Już przed I wojną pojawiła się koncepcja samochodów hybrydowych. W wydanej w 1912 r. książce „Samochód i

płatowiec” napisano: „Samochód benzynowo-elektryczny różni się od poprzedniego (elektrycznego – PAP) tym, że zamiast akumulatora posiada silnik benzynowy wprowadzający w ruch prądnice, czyli dynamo-maszynę, dostarczając prąd do elektromotorów”.

Wybuch I wojny światowej, latem 1914 r., pokazał, że najbardziej praktyczne i ekonomiczne, do napędu samochodów, są silniki spalinowe.

„Historia samochodów elektrycznych jest u nas tak długa, jak aut z silnikami spalinowym. Wiedza o tym jest jednak niewielka” – powiedział PAP Witold Ciężkowski z Gdyńskiego Muzeum Motoryzacji. „Za ojca idei elektromobilności w Polsce należy uznać Stanisława Grodzkiego, bo to on pierwszy starał się to zrealizować w praktyce” – dodał ekspert.

Autorstwo: Tomasz Szczerbicki

Źródło: NaukawPolsce.pl