

KRAKÓW

Krakowski Szlak Techniki

PL



Krakowski Szlak Techniki jest pierwszym miejskim szlakiem dziedzictwa przemysłowego w Polsce. Spacer po jego trasie to wyjątkowe spotkanie z historią rozwoju cywilizacyjnego Krakowa, utrwaloną w stali i kamieniu. Wraz z rewolucją przemysłową w Europie błyskawicznie zmieniał się krajobraz miast. Nowinki techniczne i rozwiązania inżynierskie z tamtych czasów znajdowały zastosowanie także w Krakowie. Powstałe w XIX i XX w. budynki i kompleksy związane z przemysłem, komunikacją, energetyką, gazownictwem, ochroną przed pożarem i powodzią, wchodziły w skład pierwszej trasy Szlaku. **Jest ich 17**. Część z nich przetrwała do dziś w niemal niezmienionym kształcie. Unikatowa w skali całej Europy jest stara **zajeżdżnia tramwajowa przy ul. św. Wawrzyńca**. Mieści się tu **Muzeum Inżynierii Miejskiej** – główny i najciekawszy na trasie obiekt, który należy też do **Europejskiego Szlaku Dziedzictwa Przemysłowego (ERIH)**. Niektóre budowle na Szlaku nadal pełnią pierwotne funkcje, inne adaptowano – dzisiaj stanowią ciekawy przykład połączenia koncepcji i stylów architektonicznych. Najciekawszym tego typu obiektem jest nowa siedziba **Cricoteki** – ośrodka dokumentującego działalność wybitnego artysty – **Tadeusza Kantora**, zlokalizowana w dawnej **elektrowni podgórskiej**. Nie można ominąć też **Fabryki Emalia Oskara Schindlera** – oddziału **Muzeum Historycznego Miasta Krakowa**, spektaklu na **Scenie Miniatura Teatru im. Juliusza Słowackiego** mieszczącej się w dawnej **elektrowni teatru**, czy **Krakowskiej Huty Szkła**, której budynki zajmuje **Centrum Szkła i Ceramiki Lipowa 3**. Spacer wzdłuż **bulwarów wiślanych**, przejście przez **kładkę ojca Bernatka** nadbudowaną na przyczółkach dawnego **mostu Podgórskiego**, spojrzenie na **most Piłsudskiego** najlepiej zobrazują, jak ponadstuletnie budowle „wrosły” w miasto i połączyły się z nowoczesnością. Informacje jak zwiedzić Szlak odnajdziecie na stronach Muzeum:

www.mimk.com.pl/krakowski-szlak-techniki,
www.mimk.com.pl/krakow-technology-trail

Tekst:

Muzeum Inżynierii Miejskiej

Koncepcja graficzna:

JMP Jarosław Piskorz

Zdjęcia:

archiwum Centrum Szkła i Ceramiki Lipowa 3, archiwum UMK, P. Krawczyk, W. Majka, E. Marchewka, P. Mazur, B. Radziszewska

Kraków 2016, Wydanie I
 ISBN: 978-83-65529-44-2
 © Urząd Miasta Krakowa
 Egzemplarz bezpłatny



Stacja kolejowa Kraków Główny (1847)

1

13 października 1847 r. o godz. 9.30 rano po błogosławieństwie biskupa L. Łętowskiego, przy asyście orkiestry, z wielkim hukiem ruszył **pierwszy pociąg z Krakowa do Mysłowic**. Tak rozpoczynały się dzieje kolejnictwa w Krakowie. Trasa była potrzebna Prusakom, by połączyć Kraków z Wrocławiem, a Austriakom z Wiedniem. Pierwszy dworzec kolejowy budowano trzy lata. Budynek dworca w stylu neorenesansowym – ze strzelistymi wieżyczkami okalającymi masywny arkadowy portal – zwieńczony attyką, powstał według projektu wrocławskiego architekta Petera Rosenbauma. Był wówczas jednym z piękniejszych środkowoeuropejskich dworców kolejowych. Nowatorskim rozwiązaniem okazało się **skupienie odprawy podróżnych w jednym gmachu**. Niestety obiektu nie można już dziś podziwiać. Został gruntownie przebudowany w latach 1869–1871. Zupełnie zmieniono jego charakter architektoniczny i nadano mu formę zbliżoną do dzisiejszej, powiększając go niemal dwukrotnie. Podczas przebudowy w latach 1892–93 powstała **awangardowa konstrukcja** – pierwszy w Galicji **podziemny tunel dla pasażerów**, którego sklepienie i strop wykonano z żelbetu, stanowiącego wówczas nowość w budownictwie. Również on nie przetrwał do dziś. Jedyną pozostałością po obiektach technicznych stacji kolejowej jest wybudowana w 1925 r. **wieża wodna**.

W 2014 r. obsługę podróżnych przeniesiono ze starego gmachu, do **pierwszej w Polsce**, umiejscowionej pod peronami, **podziemnej hali dworcowej**. Jak dotąd budynek starego dworca wykorzystuje się okazjonalnie w celach wystawienniczych.



4

Browar
(1840)

2

Dzisiaj teren dawnego krakowskiego browaru zajmuje **reprezentacyjny kompleks mieszkalno-biurowo-usługowy**. Odrestaurowane i przystosowane do nowych potrzeb zabytkowe budynki Pałacu Götzw, Obciążu Piwa, Portierni, Suszni Słodu, Słodowni, a także Maszynowni i Kotłowni z kominem zachowały swój dawny industrialny urok. Teren **Browaru Lubicz** – bo taką nazwę nosi inwestycja – jest dostępny dla zwiedzających za wyjątkiem wnętrz budynków biurowych i mieszkalnych. **Browar powstał 176 lat temu**. W 1840 r. szwajcarski piwowar Rudolf Jenny zakupił grunt od miasta i wznosił pierwsze budynki. Po jego śmierci zakład przejęli Johnowie, kupcy rodem z Królewca, których inwestycje przyczyniły się do gwałtownego rozwoju browaru. Zainstalowano maszyny parowe, wybudowano nowoczesne słodownie, lodownie i chłodnie, składy i magazyny spedycyjne oraz jedną z pierwszych w Krakowie elektrownię. Powstała też okazała fabrykancka rezydencja. „Browar J. A. Johna Synowie” stał się największym tego typu zakładem w Galicji. W drugiej połowie XIX w. produkował ogromne ilości piwa i to wysokiej jakości, o czym świadczyły często przyznawane nagrody. W 1904 r. Johnowie sprzedali browar baronowi Janowi Götz-Okocimskiemu, właścicielowi browaru w Okocimiu. Jan Götz, a potem jego syn i wnuk przeprowadzili inwestycje na jeszcze większą skalę. W 1938 r. na terenie browaru prowadziły produkcję trzy wydzielone zakłady: właściwy browar, przetwórnia słodu i fabryka sztucznego lodu. W czasie wojny Niemcy produkowali w nim piwo dla wojska, a po wojnie w 1946 r. browar upaństwowiono. Od połowy lat 50. do końca lat 80. XX w. zakład wielokrotnie modernizowano, likwidując jednak stare wyposażenie technologiczne. W 2001 r. firma Carlsberg zamknęła browar, lecz natura nie znosi próżni. Od 2015 r. działa restauracyjny Browar Lubicz i znów leje się tam, jak twierdzą krakowianie, dobre piwo. Grupy zorganizowane mogą zwiedzać go z przewodnikiem. Więcej informacji: www.browar-lubicz.com.pl

5

Wiadukt kolejowy i przekop Talowskiego (1898)

3

To jedno z najstarszych w Krakowie **dwupoziomowych skrzyżowań ulicznych**. Potrzeba usprawnienia komunikacji ważnego szlaku wschodniego do Lwowa oraz stworzenia **bezkolizyjnego skrzyżowania** dla ruchu pojazdów i pociągów, doprowadziła do powstania w latach 1896–98 wiaduktu kolejowego nad ulicą Lubicz.

Budowę sfinansowała austriacka kolej państwowa, a projekt powierzono najpopularniejszemu architektowi tamtych czasów – Teodorowi Talowskiemu. Kraków zawdzięcza mu zresztą wiele budowli, do dziś urzekających swą estetyką i funkcjonalnością. Tak też jest w tym przypadku.

Wiadukt Talowskiego przetrwał w prawie niezmienionym kształcie i wciąż jest użytkowany. Ciężkie konstrukcje z piaskowca wypełniają obniżenie ulicy Lubicz, a ponad nimi wznosi się stalowe przęsło zwieńczone ażurową, sprawiającą wrażenie lekkości balustradą. U wejścia na kamienne schody, obok wiaduktu, ustawiono ozdobne kandelabry gazowe (dzisiaj elektryczne) na kolumnach z piaskowca. Kutą metalową ornamentykę wiaduktu i muru oporowego dostarczyła krakowska firma Józefa Goreckiego – wykonawca słynnego krzyża na Giewoncie w Tatrach i bramy do klasztoru na Skalce.

Na misternie zdobionej balustradzie widnieją monogramy cesarza Franciszka Józefa (1830–1916) – otwarcie wiaduktu zbiegło się bowiem z 50. rocznicą objęcia tronu przez tego władcę.



Elektrownia Teatru Miejskiego (1893)

4

To jeden z najbardziej zaskakujących budynków na Szlaku. W ogóle nie wygląda jak obiekt industrialny. O takim przeznaczeniu świadczy jedynie nieśmiało wystający ponad dach wieży komin. Elektrownia zaprojektowana przez Jana Zawiejskiego, kryjąca w swym wnętrzu magiczne wówczas dla ogółu maszyny, powstała w 1893 r. Nazywano ją więc „domem machin” – w ówczesnej polszczyźnie nie istniał jeszcze wyraz „elektrownia”.

Była drugą elektrownią teatralną powstałą na ziemiach polskich. Oświetlała scenę teatru w czasach, gdy w Krakowie wciąż płonęły latarnie gazowe. Styl neorenesansowej willi uznawany był wówczas za nieco pretensjonalny – wyszukana forma mieściła bowiem tylko urządzenia techniczne. W latach 70. XX w. budynek został zaadaptowany na **Scenę Miniatura Teatru im. Juliusza Słowackiego**.

Urządzenia do wytwarzania prądu elektrycznego dostarczyło i zamontowało przedsiębiorstwo Františka Křizika z Pragi, które w 1898 r. uruchomiło dla Kolei Północnej elektrownię na stacji kolejowej w Płaszowie, a rok później wyposażyło elektrownię komunalną w Podgórzcu. Silniki i prądnice wyprodukowane zostały przez firmę Langenbold z Frankfurtu. Wytwarzany prąd stały wykorzystywano do oświetlenia sceny i wnętrza teatru oraz do pracy hydroforu wewnętrznego wodociągu i sieci przeciwpożarowej. Nadwyżki prądu odsprzedawano dla innych krakowskich teatrów.

Elektrownia pracowała do 1906 r., kiedy to do teatru doprowadzono energię elektryczną wytwarzaną w nowo uruchomionej Elektrowni Miejskiej na Kazimierzu. By obejrzeć wnętrza warto udać się na jeden ze spektakli. Repertuar sceny dostępny jest na stronie: www.slowacki.krakow.pl



Kuźnia Ludwika Zieleniewskiego (1851)

5

To właśnie tu – **na rogu ulic św. Marka i św. Krzyża** **narodził się nowoczesny przemysł w Krakowie**. Ludwik Zieleniewski – mistrz kowalski – postanowił zaistnieć poza strukturami cechowymi i postawił na własny biznes. W 1851 r. rozpoczęła tu działalność pierwsza wytwórnia przemysłowa w Krakowie i o dziwo działa (co prawda nie pod tym adresem) nieprzerwanie do dziś. „C.K. Uprzywilejowana Krajowa Fabryka Maszyn Rolniczych i Narzędzi Ludwika Zieleniewskiego” specjalizowała się w produkcji maszyn rolniczych i przemysłowych. Funkcjonowała w tym miejscu do 1886 r.

W fabryce zainstalowano jedną z pierwszych w Krakowie maszyn parowych o sile 12 koni mechanicznych, która napędzała tokarki do obróbki żelaza, mosiądzu i drewna, a także wiertarkę, heblarkę i gwoździarkę. Urządzono tam 7 ognisk kowalskich, 14 warsztatów ślusarskich, warsztat stolarski, tokarski i odlewnię. Przedsiębiorstwo zdobywało liczne medale na wystawach krajowych i międzynarodowych. W 1886 r., po pożarze przy skrzyżowaniu ulic św. Krzyża i św. Marka, synowie Ludwika wybudowali nową fabrykę przy ul. Krowoderskiej. Na początku XX w. przenieśli ją na Grzegórzki, gdzie w okresie międzywojennym przekształciła się w jeden z kluczowych oddziałów koncernu metalowo-maszynowego.

Szkoda, że do naszych czasów **ocalał tylko jednopiętrowy budynek kuźni przy ul. św. Krzyża 16 i pałac właściciela**, zbudowany po 1886 r. (ul. św. Marka 31). Obydwa te obiekty można podziwiać tylko z zewnątrz spacerując Szlakiem od **Elektrowni Teatru Miejskiego** do **Strażnicy Pożarnej**.

Strażnica pożarnicza (1879)

6

Co prawda zwiedzanie obiektu wymaga wcześniejszego zezwolenia, ale warto je uzyskać. Strażnica powstała w latach 1877–79 według projektu Macieja Moraczewskiego (projektanta gmachu krakowskiej ASP) przy ulicy Potockiego (obecnie ul. Westerplatte). Jest przykładem **nowatorskiego wówczas budownictwa pożarniczego**, gdzie **w jednym kompleksie** mieściły się koszary oficerów i strażaków, pogotowie pożarnicze, garaże dla sikawek konnych i pojazdów strażackich, warsztaty, suszarnia węży, sala gimnastyczna i telegraf alarmowy. Do ulicy przylega główny, najbardziej okazały w całym zespole, budynek frontowy z czerwonej cegły w stylu neogotyckim, z trzema symetrycznie rozmieszczonymi bramami. Nad bramą środkową umieszczony był zbiornik wodny. Budynek wzniesiono jako siedzibę miejskiej Zawodowej Straży Pożarnej, funkcjonującej w Krakowie od 1873 r.

Cały kompleks do dzisiaj zachował się w niemal niezmienionym układzie – jedynie jedną ze skrajnych bram wjazdowych przebudowano, likwidując nadproże tak, aby mogły wjeżdżać przez nią współczesne wozy strażackie. Pierwotnie, na dziedzińcu, stała wspinalnia służąca do ćwiczeń – wykonana w znanej krakowskiej wytwórni Józefa Goreckiego.

Obecnie budynek mieści **Komendę Miejską Państwowej Straży Pożarnej** w Krakowie. W holu wyeksponowano sikawkę na konnym wozie strażackim.

www.psp.krakow.pl



8

9

Most kolejowy nad starym korytem Wisły (1863)

7

Trudno go nie zauważyć. Potężna konstrukcja wiaduktu nad ulicą Grzegórzecką **towarzyszy krakowianom już od 153 lat**. O rozmachu z jakim go zbudowano niech świadczy fakt, iż jest nadal w pełni użyteczny dla kolei, jak i dla ruchu kołowego. Dzisiaj to wiadukt, lecz w momencie powstania, w 1863 r. był **mostem nad korytem Starej Wisły**, płynącej wtedy od Wawelu **wzdłuż dzisiejszej ulicy Dietla**. Zastąpił stojący w tym miejscu most drewniany. Jego budowa była ważna dla usprawnienia ruchu kolejowego na trasie Kraków – Lwów, toteż Kolej Galicyjska Karola Ludwika obsługująca tę trasę, chętnie ją sfinansowała.

Most kolejowy stał się wiaduktem po zasypaniu koryta Starej Wisły, co miało miejsce w latach 1878–1880. Inwestycję nadzorował Maciej Moraczewski – ówczesny kierownik Budownictwa Miejskiego i autor projektu architektonicznego innego obiektu na szlaku – strażnicy pożarniczej.

Most zbudowany został dla linii dwutorowej. Jego całkowita długość to 98,6 m, a szerokość 11,8 m. Jest budowlą pięcioprzęsłową o rozpiętości każdego z przęseł równej 10,8 m i wysokości niemal 7 m. Ustrój nośny stanowią ceglane sklepienia zamknięte półkolistymi łukami. Oparte są na masywnych filarach o szerokości 2,18 m. Filary i przyczółki mostu wykonano z kamienia ciosowego,

a wypełnienia pachwin i ściany boczne z muru cyklopowego, czyli dużych bloków naturalnego kamienia, ociosanych do postaci nieregularnych wieloboków. Po wschodniej stronie wiaduktu, od ul. Grzegórzeckiej nad filarami, zachowały się w tondach cyfry upamiętniające rok otwarcia mostu – 1863.

Przepust drogowy (ok. 1855)

8

Przepust drogowy u wylotu ulicy Miodowej to kolejny obiekt na trasie Szlaku, który do dziś pełni swą pierwotną funkcję. Gruntowny remont z 2011 r. przywrócił też jego oryginalny wygląd. Położenie obok **trasy zabytków żydowskich i nowego Cmentarza Żydowskiego** sprawia, że codziennie korzystają z niego rzesze turystów.

Wybudowano go ok. roku 1855 przecinając nasyp linii kolejowej Wschodniej Kolei Państwowej (Östliche Staatsbahn), która w latach 1850–1858, jako przedsiębiorstwo państwowe budowała linię z Bochni, a potem z Krakowa do Lwowa. Zespołem, który projektował i budował linię kolejową na tym odcinku, kierował w latach 1850–1854 inż. Fegy, a po nim inżynierowie Dümmer i Zapałowicz. W 1858 r. eksploatację linii przejęła Galicyjska Kolej Karola Ludwika, a w 1891 r. ponownie austriacka Östliche Staatsbahn.

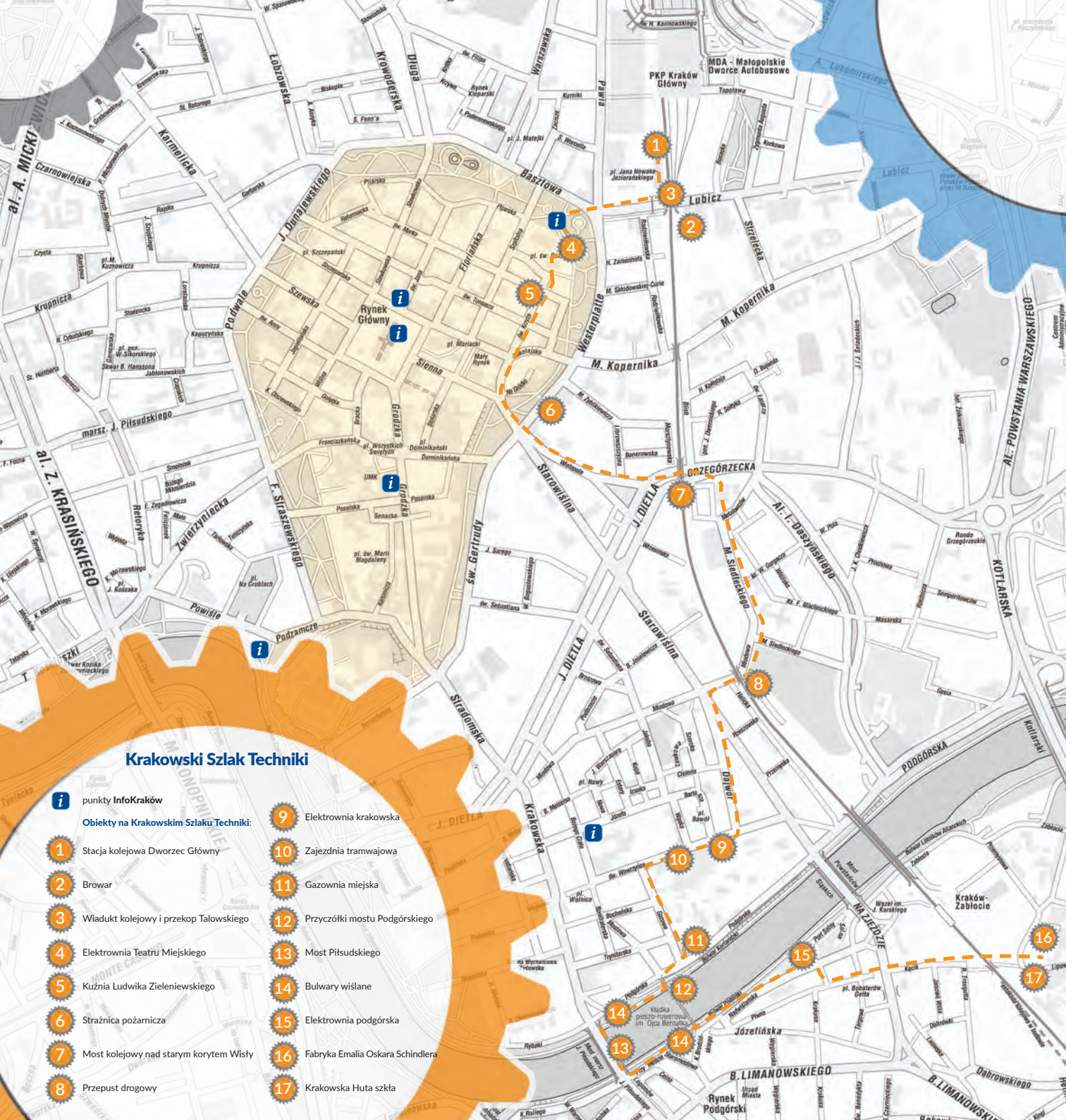
Przepust prowadził przez wał, po którym pierwotnie biegła jedna nitka torów kolejowych, a od 1892 r. dwie. W 1899 r. dodano trzeci tor dla uruchamianej wówczas linii lokalnej z Krakowa do Kocmyrzowa, co spowodowało konieczność przebudowy nasypu, rozbudowy murów oporowych i poszerzenia przepustu.

Krakowski Szlak Techniki

i punkty InfoKraKów

Obiekty na Krakowskim Szlaku Techniki:

- | | |
|---|-------------------------------------|
| 1 Stacja kolejowa Dworzec Główny | 9 Elektrownia krakowska |
| 2 Browar | 10 Zajezdnia tramwajowa |
| 3 Wiadukt kolejowy i przejazd Talowskiego | 11 Gazownia miejska |
| 4 Elektrownia Teatru Miejskiego | 12 Przyczółki mostu Podgórskiego |
| 5 Kuźnia Ludwika Zieleniewskiego | 13 Most Piłsudskiego |
| 6 Strażnica pożarnicza | 14 Bulwary wiślane |
| 7 Most kolejowy nad starym korytem Wisły | 15 Elektrownia podgórska |
| 8 Przepust drogowy | 16 Fabryka Emalia Oskara Schindlera |
| | 17 Krakowska Huta szkła |



Elektrownia krakowska (1905)

9

Budynki dawnej elektrowni przy ul. Dajwór 27 nadal wykorzystywane są przez branżę energetyczną – znajdują się tam biura firmy Tauron Dystrybucja S.A. Z kolei hale wzniesione w 1914 r. przy ul. św. Wawrzyńca 19 zostały współcześnie zaadaptowane na kompleks mieszkaniowo-usługowy. Można je zatem oglądać tylko od strony ulicy.

Zakład wybudowano w latach 1904–1905. Prace architektoniczno-budowlane nadzorował Jan Rzymkowski, wówczas inspektor Budownictwa Miejskiego, zaś nad wykonaniem części elektrycznej czuwał Kazimierz Gayczak, podlegający dyrekcji Krakowskiej Gazowni Miejskiej. Urządzeniem elektrowni kierował inż. A.W. Schlayen. Pierwsze prądnice **wytwarzały prąd stały** i napędzane były silnikami spalinowymi na paliwo gazowe. W 1906 r. zainstalowano pierwszą przetwornicę wirującą, która **umożliwiła produkcję prądu przemianowego trójfazowego** i przesyłał energię do stacji kolejowej w Płaszowie.

Zakład powstał jako część komunalnej gazowni krakowskiej i dopiero od 1908 r. funkcjonował samodzielnie pod nazwą: Elektrownia Miejska w Krakowie.

W latach 1906–1908 i w 1914 r. elektrownię rozbudowano. Nowe budynki również zaprojektował Jan Rzymkowski. Kolejne rozbudowy i modernizacje miały miejsce w latach 20. i 30. XX w. Elektrownia produkowała i odsprzedawała wówczas nie tylko energię elektryczną, ale także parę technologiczną. Jeszcze w 1957 r. **produkowała 45% energii elektrycznej zużywanej w Krakowie** (był to szczyt jej możliwości produkcyjnych: 90 000 MWh), ale od lat 60. zakład coraz bardziej obniżał produkcję, stając się przede wszystkim elektrociepłownią. W 1976 r. ostatecznie zaprzestano produkcji energii elektrycznej, a w 1984 r. także ciepła i pary technologicznej.



Zajezdnia tramwajowa (1882)

10

Kompleks na rogu ulic św. Wawrzyńca i Gazowej **jest jednym z niewielu**, tak dobrze zachowanych, **zabytków związanych z komunikacją miejską w Europie**. To główny punkt atrakcji na Szlaku, cieszący się ogromną popularnością wśród zwiedzających. Jest siedzibą **Muzeum Inżynierii Miejskiej** w Krakowie. Prace prowadzone w latach 1997–2010 miały na celu przywrócenie jego świetności. Otwarcie wyremontowanej hali wozowni tramwaju normalnotorowego, najbardziej spektakularnego obiektu w kompleksie, odbyło się podczas krakowskiej Nocy Muzeów w maju 2009 r. Przy muzeum zlokalizowano też przystanek tramwajowy, z którego odjeżdżają **zabytkowe tramwaje linii turystycznej 0** (w każdą niedzielę i święta, w okresie od czerwca do września).

Zajezdnię wznoszono etapami na przełomie XIX i XX w. Pierwsze obiekty postawiło Belgijskie Towarzystwo Kolei Lokalnych, które otrzymało od gminy Kraków koncesję na budowę i eksploatację pierwszych w mieście linii tramwajowych. Najstarszy i zachowany do dziś obiekt – wozownię tramwaju konnego – wybudowano w 1882 r. według projektu H. Géróna, a rozbudowano w 1896 r. według projektu Tadeusza Stryjeńskiego i Zygmunta Hendla.

Budynek ma drewnianą konstrukcję z ceglanym wypełnieniem. W 1900 r., w związku z elektryfikacją linii tramwajowych, zespół powiększono. Dla tramwaju elektrycznego wąskotorowego (o rozstawie szyn 900 mm) wzniesiono kompleks hal zespolonych, mieszczący wozownię, warsztaty i własną elektrownię. Przebudowano też budynki administracyjne i obiekty zaplecza, wznosząc je jako murowane. Pożostałe, oddane do użytku w latach 1912–1913 (dyspozytornie i wozownie normalnotorowe) i w latach 20. XX w. (garaże i warsztaty autobusowe), to budynki o konstrukcji drewniano-ceglanej. Na przełomie lat 50 i 60. XX w. tramwaje ostatecznie zniknęły z zajezdni przy ul. św. Wawrzyńca, w której urządzono warsztaty autobusowe i magazyny.

www.mimk.com.pl/krakowski-szlak-techniki,
www.muzealna.org



Gazownia miejska (1857)

11

Chociaż **pierwsza na ziemiach polskich próba oświetlenia gazowego miała miejsce w Krakowie** już w 1830 r. (prof. Karol Mohr rozświetlił lampami gazowymi ul. Gołębią), to gazownia miejska powstała tu dopiero w 1857 r. Do dzisiaj zachowały się budynki administracyjne, budynek mieszkalny wraz z ogrodem, dawna świetlica robotnicza, laboratorium, tzw. nowa kotłownia i fabryka gazu wodnego. Obecnie mieszczą się w niej biura Polskiej Spółki Gazownictwa Sp. z o. o. Latarnie gazowe wciąż można zobaczyć w podcieniach Sukiennic oraz przy wejściu do obiektu. Kompleks jest niedostępny dla zwiedzających. Kilka razy do roku (m.in. podczas Nocy Muzeów) można jednak zwiedzić **Izbę Tradycji Krakowskiego Gazownictwa**.

Gazownia została wybudowana przez Niemieckie Kontynentalne Towarzystwo Gazowe z Dessau. Najstarsze obiekty zaprojektował inż. Seizig, a pierwszym dyrektorem zakładu został inż. Konrad Voss. Technologia oparta była na **procesie suchej destylacji węgla**, a otrzymywany gaz zawierał – jako składniki palne – głównie **wodór i metan**.

W pierwszym okresie funkcjonowania gazowni produkowano gaz jedynie na potrzeby oświetlenia miasta. **Sieć ulicznych latarni gazowych uruchomiono po raz pierwszy 22 grudnia 1857 r.** Od lat 80. XIX w. gazownia zaczęła promować także inne sposoby wykorzystania gazu: do gotowania, ogrzewania wody i mieszkań. W końcu XIX i na początku XX w. gazownia produkowała gaz węglowy, gaz wodny oraz amoniak. Zakład miał własne ujęcie wody i wieżę ciśnień, bocznicę kolejową i trzy cylindryczne gazometry do przechowywania gazu, które niestety się nie zachowały.

Rozwijające się miasto i przemysł potrzebowały coraz większej ilości gazu, której nie był w stanie dostarczyć zakład na Kazimierzu. Od 1958 r. produkcję gazu koksowniczego dla potrzeb miasta

podjął kombinat metalurgiczny w Nowej Hucie. Wytwarzania gazu w gazowni miejskiej zaprzestano w 1968 r.

Od 1982 r. gaz ziemny stał się wyłącznym źródłem zasilania sieci gazowej w Krakowie.



Przyczółki mostu Podgórskiego (1850)

12

Z mostu Podgórskiego pozostały jedynie przyczółki – wsparto na nich **kładkę ojca Bernatka**, która na niebywałą dotąd skalę otworzyła Podgórze dla turystów i mieszkańców Kazimierza i Krakowa. Taką też funkcję spełniał w połowie XIX w. **most cesarza Franciszka Józefa I**, który wszyscy nazywali „podgórskim”. Sama jego budowa (w latach 1844–1850) była niezwykle wydarzeniem. Po raz pierwszy stawiano tu most wisłany wsparty na kamiennych filarach i do tego użyto jeszcze niewidzianej dotąd w Krakowie maszyny parowej z pompą.

Most Podgórski, zaprojektowany przez inż. Tomasza Kutschere, wzniesiono u wylotu ul. Mostowej (od strony Krakowa) i ulic Brodzińskiego i Józefińskiej (od strony Podgórza). Inicjatywa budowy należała do Senatu Wolnego Miasta Krakowa, jednak na inwestycję nalegał rząd w Wiedniu, zainteresowany rozwojem Podgórza – wówczas niezależnego miasta leżącego w granicach Cesarstwa Austriackiego.

Most miał 145 m długości i 6,8 m szerokości. Pięć drewnianych, łukowych przęseł wykonano z giętego drewna modrzewiowego, pokrytego żywicą i obitego ołowianą blachą. W nurcie rzeki postawiono cztery kamienne filary, które podobnie jak kamienne przyczółki, wsparte były na drewnianych rusztowaniach fundamentowych. Most służył nie tylko przeprawom ludzi i przewozom towarów przez Wisłę – poprowadzono nim także instalację gazową z gazowni miejskiej na Kazimierzu do Podgórza. Od 1882 r. przy moście rozpoczął swój bieg pierwszy krakowski tramwaj, którego trasa prowadziła przez Rynek do dworca kolejowego.

W 1925 r. most zamknięto ze względu na potencjalne zagrożenie, wynikające z jego wyeksploatowania. Rozebrano wtedy dotychczasowe przęsła mostu, a na filarach i przyczółkach zamontowano prowizoryczne drewniane przęsła kratowe. W 1926 r. most ponownie oddano do użytku, lecz tylko na okres przejściowy – do czasu ukończenia budowy mostu Piłsudskiego. Rozbiórkę mostu zakończono w 1936 r., ale filary usunięto dopiero w połowie lat 50. XX wieku.



Most Piłsudskiego (1933)

13

Most Piłsudskiego, potocznie zwany Żółwiem, godnie zastąpił most Podgórski. Jest **najstarszym, zachowanym w oryginalnej formie mostem wiślanym w mieście**, ze świetnym widokiem na Podgórze i zakole Wisły. Gdyby most Powstańców Śląskich przetrwał w swym oryginalnym charakterze, tylko jemu ustępowałby pod względem uroku. Most Piłsudskiego wybudowano na przedłużeniu ulic Krakowskiej i Legionów. Prace budowlane rozpoczęto w czerwcu 1926 r., a otwarcie nastąpiło 19 stycznia 1933 r.

Most zaprojektowano w biurze projektowym Wydziału Budowy Mostów Ministerstwa Robót Publicznych w Warszawie. Nad projektem pracował zespół inżynierów: Aleksander Witkowski, Tadeusz Zagner, Michał Zalewski i kierujący pracami – prof. Andrzej Pszenicki. Betonowe przyczółki, posadowione na fundamentach wykonanych jeszcze podczas budowy bulwarów wiślanych (1914), obłożono wykładziną dolomitową. Dwa betonowe filary mostu wyłożono od strony dopływu wody okładziną granitową, a od strony odpływu wspomnianą – dolomitową. Żelazna nitowana kratownicowa konstrukcja mostu wykonana została w krakowskich zakładach Zjednoczonej Fabryki Maszyn, Kotłów i Wagonów L. Zieleniewski i Fitzner – Gamper.

Most **ma długość 146 m**, a silnie wygięte ku górze **przęsło środkowe liczy 72 m długości**. Jeźdnię o szerokości 10 m wyłożono brukiem z kostki bazaltowej. Po obu stronach jezdni, za dźwigarami, wykonano chodniki dla pieszych o szerokości 3 m każdy, które wyłożono masą bitumiczną o nazwie limbit, opatentowaną, wykonaną i ułożoną przez firmę Polmin. W jezdni ułożono podwójne torowisko tramwajowe, uruchomione dopiero po II wojnie światowej. Metalowe balustrady wykonano w Hucie Pokój w Rudzie Śląskiej.

Most został zaminowany przez wojska niemieckie i częściowo uszkodzony w styczniu 1945 r., lecz w 1948 r. odbudowano go w pierwotnej formie.



Bulwary wiślane (1913)

14

To urokliwe miejsce odpoczynku, z ciągami alejek spacerowych i rowerowych, podczas słonecznych dni oblegane przez krakowian. W swoim zamierzeniu miało być elementem zabezpieczenia przeciwpowodziowego miast Krakowa i Podgórza (do 1915 r. niezależnych miast), stanowiąc jednocześnie fragment kanału Dunaj – Odra – Wisła – Dniestr. Bulwary zaprojektował inż. Roman Ingarden, a ornamentykę kamiennych murów – architekt i radca miasta Jan Peroś. Prace zrealizowano w latach **1907–1913**.

Po obu stronach Wisły zbudowano mury bulwarowe. Pomiędzy murami zewnętrznymi i wewnętrznymi, po obu stronach rzeki, urządzono przeładownie i przystanie o szerokości 16,5 m po stronie prawej (podgórskiej) i 20 m po stronie lewej (krakowskiej). Te tzw. „niższe platformy” zaopatrzone były w drogi bite oraz w torowiska kolejowe. Po lewej stronie tor podwójny połączony był, za pomocą rampy zjazdowej, ze stacją kolejową Kraków Grzegórzki (obok dzisiejszej Galerii Kazimierz). Po prawej zaś tor pojedynczy połączono z torom przemysłowym, poprowadzonym ze stacji w Płaszowie do zakładów przemysłowych na Zabłociu. Aby drogi bulwarowe dolne połączyć z górnymi, wykonano szerokie na 6 m rampy zjazdowe – trzy po stronie krakowskiej i dwie po stronie podgórskiej. Natomiast dla komunikacji pieszej wykonano schody, którymi z korony bulwarów zewnętrznych zejść można na „niższe platformy”. Koryto rzeki skopano przy murach dolnych tak, aby mogły do nich przybijać statki. Planowano spiętrzyć wodę w Wiśle dla ułatwienia żeglugi parostatom i galarom. Budowę kanału przerwał wybuch I wojny światowej i rozpad Austro-Węgier, ale konstruowanie zabezpieczeń przeciwpowodziowych nad Wisłą kontynuowano w następnych dziesięcioleciach. Odcinek najstarszych kamiennych bulwarów, jeszcze w latach 30. XX w., zaczęto adaptować na trasę spacerową, rozpoczynając wówczas instalowanie parkowych latarni elektrycznych.

Elektrownia podgórska (1900)

15

Dziś zrewitalizowany budynek elektrowni podgórskiej jest siedzibą **Cricoteki – Ośrodka Dokumentacji Sztuki Tadeusza Kantora**. Stał się on kolejną wizytówką miasta i stanowi przykład doskonałego powiązania stylów architektonicznych, a także wrastania nowych koncepcji w starą strukturę industrialnych budynków z przełomu XIX i XX w.

Elektrownia powstała w latach 1899–1900. Kierownikiem budowy został Czech Antoni Friedrich, natomiast maszyny dostarczyła firma Frantiska Křizika z Pragi, która wcześniej uruchomiła elektrownię przy Teatrze Miejskim i elektrownię na stacji kolejowej w Płaszowie. W skład kompleksu przy ul. Nadwiślańskiej wchodziły: generatornia, akumulatornia, kotłownia i dwukondygnacyjny budynek mieszkalny. Kotłownię połączono specjalnym kanałem kominowym ze stojącym na zewnątrz, na osobnej podstawie, ceglanym kominem, zachowanym do dziś. Zainstalowano trzy maszyny parowe jednocyldrowe o układzie poziomym, trzy prądnice prądu stałego o napięciu 150 V o łącznej mocy 0,28 MW oraz baterię akumulatorów oddających energię do sieci w godzinach szczytu. Moc przyłączona wynosiła 0,64 MW. Dzięki własnej elektrowni, **już w marcu 1900 r.**, w Podgórzu **uruchomiono elektryczne oświetlenie uliczne**. Elektrownia dostarczała prąd dla 57 silników zainstalowanych w podgórszych zakładach przemysłowych. Odbiorcami energii były również urzędy, szpital, miejska hala targowa i chłodnia, ale także i mieszkańcy.

Po połączeniu Podgórza z Krakowem w 1915 r. scalono elektrownię podgórską z krakowską. Ta ostatnia przejęła funkcje głównej elektrowni Wielkiego Krakowa. Uznano, że rozbudowa elektrowni podgórskiej będzie w nowych warunkach nieopłacalna.

Ok. 1926 r. zakład zakończył więc działalność.

Po kasacji urządzeń elektrycznych budynki adaptowano na **Miejski Dom Noclegowo-Kąpielowy** dla bezdomnych. Podczas okupacji niemieckiej łaźnia z komorą dezynfekcyjną wykorzystywana była do przygotowania transportów ludności żydowskiej do obozów koncentracyjnych.

Fabryka Emalia Oskara Schindlera (1940)

16

To zdecydowanie najbardziej znany budynek postindustrialny w Krakowie. Adres **Lipowa 4** zna chyba każdy krakowianin. Dzięki słynnemu filmowi **S. Spielberga**, obrazującemu brutalną rzeczywistość niemieckiej okupacji, zastygła też sama fabryka. Ta popularność pomogła w jej rewitalizacji w 2007 r., kiedy to otwarto na jej terenie aż dwa muzea. W części administracyjnej byłego zakładu mieści się oddział **Muzeum Historycznego Miasta Krakowa – Fabryka Emalia Oskara Schindlera**. Hale produkcyjne z kolei są siedzibą **Muzeum Sztuki Współczesnej MOCAK**.

W styczniu 1937 r. rozpoczęła tu działalność Pierwsza Małopolska Fabryka Naczyni Emaliowanych i Wyrobów Blaszanych „Rekord” Sp. z o.o., założona przez Izraela Kohna, Wolfa Luzera Głajtmana i Michała Gutmana. W czerwcu 1939 r. spółka postawiona została w stan upadłości. Wraz z nadejściem okupacji firma objęta została niemieckim zarządem komisarycznym, a w listopadzie 1939 r. jej powiernikiem został **Oskar Schindler** – morawski Niemiec, syn producenta maszyn rolniczych. W latach 30. Schindler był przedstawicielem handlowym firmy Moravská Elektrotechnická A.S. w Brnie i jednocześnie współpracownikiem Abwehry. Schindler od stycznia 1940 r. dzierżawił, a w 1942 r. przejął zakład i prowadził w nim działalność do 1944 r., tj. do ewakuacji fabryki do Brünnlitz w Czechach. Przy produkcji zatrudniał m.in. Żydów zagrożonych eksterminacją. Znacznie rozbudował fabrykę, postawił trzypiętrowy budynek biurowy w pierzei ul. Lipowej, halę fabryczną mieszczącą tokarki, tłocznie i prasy, magazyny, w tym wzorcownię i sztancownię. Jego **Deutsche Emailwaren-fabrik** produkowała wojskowe menażki, łuski do pocisków, zapalniki do pocisków armatnich i bomb lotniczych oraz naczynia emaliowane – przede wszystkim na potrzeby armii, a być może na „czarny rynek”.

Od 1948 do 2002 r. obiekty przy ul. Lipowej wykorzystywała Wytwórnia Podzespołów Telekomunikacyjnych TELPOD, rozbudowując je dla swoich potrzeb.

www.mhk.pl/oddzialy/fabryka-schindlera, www.mocak.pl

Krakowska Huta Szkła (1932)

17

Naprzeciw Fabryki Schindlera znajduje się kolejny zrewitalizowany obiekt. Warto tu zajrzeć, zwłaszcza jeśli uda się trafić na **pokazy ręcznego formowania szkła**, bo w tej dziedzinie swojego czasu krakowska huta nie miała sobie równych. Ręcznie formowane „szkło krakowskie” było wizytówką miasta w Polsce i Europie, wyróżniającą się na tle szarzyzny PRL-owskich produktów. Na terenie dawnej huty w 2014 r. powstało **Centrum Szkła i Ceramiki Lipowa 3**. Dla zwiedzających przygotowano stałą ekspozycję dotyczącą historii i technologii szklarstwa. Często organizuje się też wystawy czasowe prac polskich artystów współczesnych, tworzących w szkle i ceramice.

Fabryka przy ul. Lipowej 3 rozpoczęła działalność w 1932 r. pod nazwą: „Krakowska Huta Szkła, inż. L. Bąkowski, D. Chazan i Ska” (od 1936 r. pod nazwą „Krakowska Huta Szkła, D. Chazan i Ska”). Jej głównymi udziałowcami byli dawny legionista inż. Leon Bąkowski oraz Dawid Chazan. Wykwalifikowani robotnicy w większości przybyli do Krakowa z Białegostoku i Narewki, gdzie właściciele firmy posiadali już huty szkła. W początkach swojej działalności zakład zajmował się produkcją butelek (na wódkę, wino, wody mineralne) i szkła aptecznego. W zależności od ilości zamówień z Państwowego Monopoli Spirytusowego huta zatrudniała od 300 do 500 osób, co w 1938 r. plasowało ją na szóstym miejscu wśród największych przedsiębiorstw w Krakowie. W 1940 r. Krakowska Huta Szkła została skonfiskowana przez niemieckie władze okupacyjne. Majątkiem do maja 1943 r. zarządzała firma Treuhand Verwertung G.m.b.H., później parcele wraz z budynkami sprzedane zostały Generalnej Dyrekcji Monopoli (Generaldirektion der Monopole). Po opuszczeniu Krakowa przez wojska niemieckie majątek huty został upaństwowiony. W latach 60. XX w.

przy Lipowej powstał ośrodek naukowo-badawczy przemysłu szklarskiego, który połączono z hutą w 1971 r.

Rok później ośrodek stał się filią warszawskiego Instytutu Szkła. Lata 70. XX w. to okres największej prosperity filii – to właśnie w tym czasie powstawało „szkło krakowskie”. Jego produkcję zakończono w 1998 roku.

www.lipowa3.pl



URZĄD MIASTA KRAKOWA

Wydział Promocji i Turystyki

pl. Wszystkich Świętych 3-4, 31-004 Kraków

tel.: +48 12 616 60 52

pt.umk@um.krakow.pl

www.krakow.pl



ISBN 978-83-65529-44-2

znajdź
nas:



/KrakowExperience



@krkexperience



@krakowexperience

