



**Kraków**

**Zwiedzaj  
i ucz się!**

# **Krakowski Szlak Techniki**

Zasmakuj w mieście, z którego żal odjeżdżać!

## Krakowski Szlak Techniki

*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, wchodzą do składu pierwszej trasy Szlaku. **Jest ich 17.** Część z nich przetrwała do dziś w niemal niezmiennym kształcie. Unikatowa w skali całej Europy jest stara *zajezdnia 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:

 Muzeum  
Inżynierii  
Miejskiej

Stacja kolejowa Kraków Główny

Strażnica pożarnicza

Bulwary wiślane



United Nations  
Educational, Scientific and  
Cultural Organization

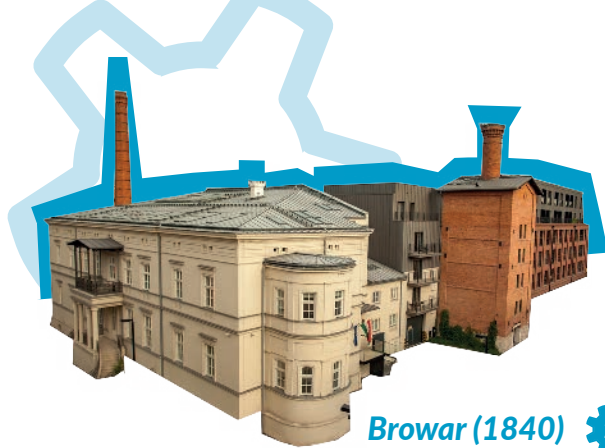
 **KRAKOW**  
UNESCO CITY  
OF LITERATURE

Member of the UNESCO  
Creative Cities Network  
Since 2013

## 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 rozpoczęły 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 sztelistymi 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.



## Browar (1840) 2

Dzisiaj teren dawnego krakowskiego browaru zajmuje *reprezentacyjny kompleks mieszkalno-biurowo-usługowy*. Odrestaurowane i przystosowane do nowych potrzeb zabytkowe budynki Pałacu Götzwów, Obciągu Piwa, Portierni, Suszni Słodu, Stodowni, a także Maszynowni i Kociołni z kominem zachowały swój dawny industrialny urok. Teren *Browaru Lubicz* – bo taką nazwę nosi inwestycja – jest dostępny dla zwiedzających za wyjątkiem wnętrza 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, lodownię i chłodnię, 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 na stronie:

[www.browar-lubicz.com.pl](http://www.browar-lubicz.com.pl)

## Wiadukt kolejowy i przekop Talowskiego (1898)

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 Skałce.

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)

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 maszyn” – 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 Podgórzu. 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:



## Kuźnia Ludwika Zieleniewskiego (1851)

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 Pożarniczej*.



## Strażnica pożarnicza (1879)

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 niezmiennym 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 wyekspozowano sikawkę na konnym wozie strażackim.

## Most kolejowy nad starym korytem Wisły (1863)

Trudno go nie zauważyć. Potężna konstrukcja wiaduktu nad ulicą Grzegorzeczką *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 tędy 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 pożarnej.

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 cyclopowego, czyli dużych bloków naturalnego kamienia, ociosanych do postaci nieregularnych wieloboków. Po wschodniej stronie wiaduktu, od ul. Grzegorzeczkiej nad filarami, zachowały się w toniach cyfry upamiętniające rok otwarcia mostu – 1863.



## Przeput drogowy (ok. 1855)

Przeput 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.

Przeput 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.

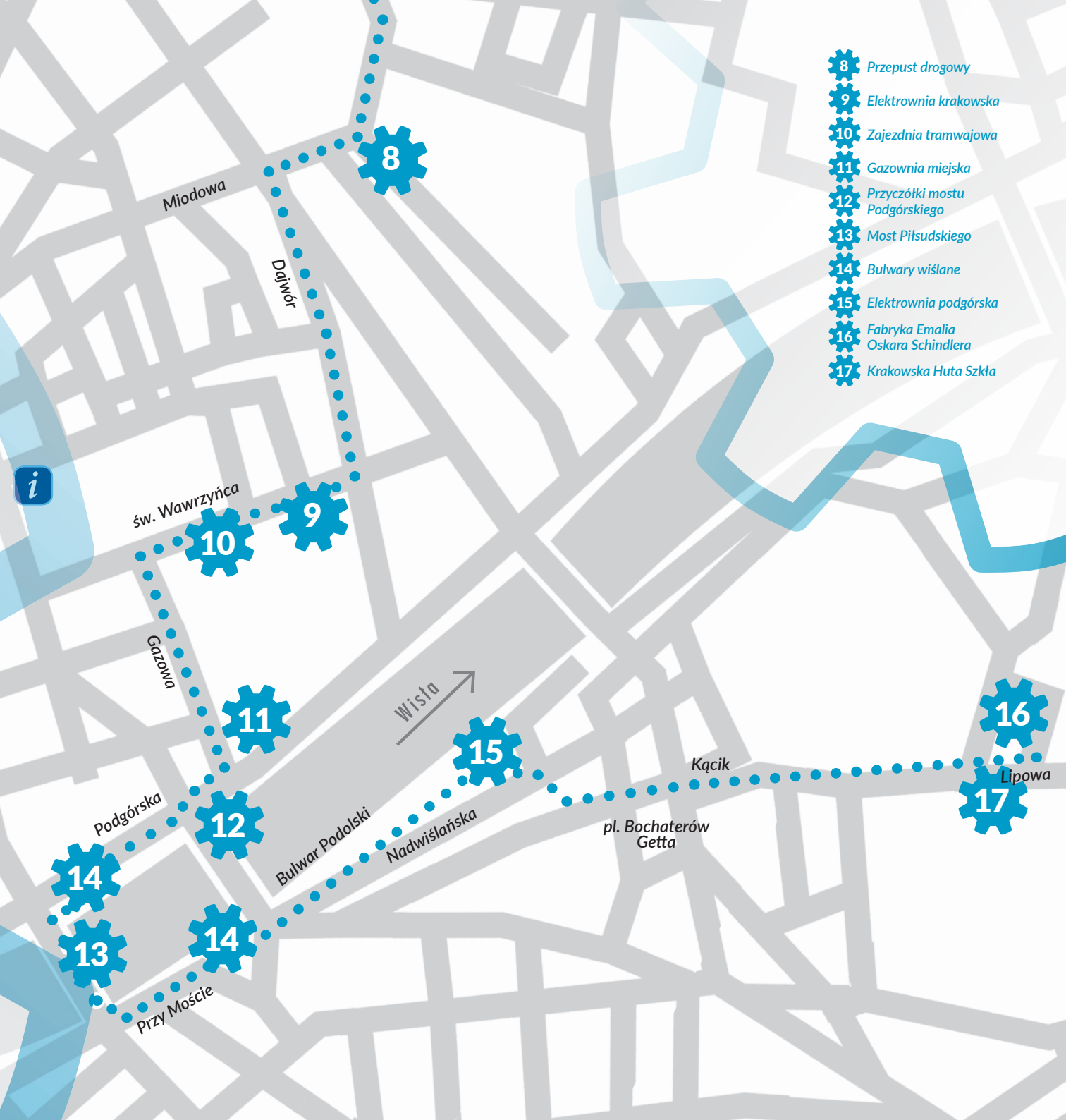


## Krakowski Szlak Techniki

- 1 Stacja Kolejowa Kraków Główny
- 2 Browar
- 3 Wiadukt kolejowy i przekop Talowskiego
- 4 Elektrownia Teatru Miejskiego
- 5 Kuźnia Ludwika Zieleniewskiego
- 6 Strażnica pożarnicza
- 7 Most kolejowy nad starym korytem Wisły



- 8 Przepust drogowy
- 9 Elektrownia krakowska
- 10 Zajeżdźnia tramwajowa
- 11 Gazownia miejska
- 12 Przyczółki mostu Podgórskiego
- 13 Most Piłsudskiego
- 14 Bulwary wiślane
- 15 Elektrownia podgórska
- 16 Fabryka Emalia Oskara Schindlera
- 17 Krakowska Huta Szkła



Miodowa

Dziwior

św. Wawrzyńca

Czarna

Podgórska

Przy Moście

Wisła

Bulwar Podolski

Nadwiślańska

pl. Bohaterów Getta

Kącik

Lipowa





## Elektrownia krakowska (1905)

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 przemianego trójfazowego* i przesył energii 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)

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. Gérona, a rozbudowano w 1896 r. według projektu Tadeusza Stryeńskiego i Zygmunta Hendla.

Budynek ma drewnianą konstrukcję z ceglany 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. Pozostałe, 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.

## Gazownia miejska (1857) 11

Chociaż *pierwsza na ziemiach polskich próba oświetlenia gazowego miasta miejsce w Krakowie* już w 1830 r. (prof. Karol Mohr rozświetlił lampami gazowymi ul. Gołębia), 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 Kontyentalne 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 przęsł 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)

Most Piłsudskiego, potocznie zwany Żółciem, godnie zastąpił most Podgórski. Jest *najstarszym, zachowanym w oryginalnej formie mostem wislanym 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, posadzone 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

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 Podgórze (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. Po między 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 torem 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 parostatkom 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 Františka 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, ceglannym kominem, zachowanym do dziś. Zainstalowano trzy maszyny parowe jednocylindrowe 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 podgórskich 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 Noclegowy - 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, zasłynęła 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 Naczyn Emaliowanych i Wyrobów Błazanych „Rekord” Sp. z o.o., założona przez Izraela Kohna, Wolfa Luzera Glajtmana 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 Emailwarenfabrik** 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](http://www.mhk.pl/oddzialy/fabryka-schindlera), [www.mocak.pl](http://www.mocak.pl)





## Krakowska Huta Szkła (1932)

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 szkłe 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 Monopolu 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](http://www.lipowa3.pl)



**Tekst:**

Muzeum Inżynierii Miejskiej

**Koncepcja graficzna:**

Tomasz Tais

**Zdjęcia:**

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

Kraków 2018, Wydanie 3  
ISBN 978-83-66039-09-4  
© Urząd Miasta Krakowa

Egzemplarz bezpłatny



**Zajezdnia tramwajowa**

**Most Piłsudskiego**



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: 978-83-66039-09-4



United Nations  
Educational, Scientific and  
Cultural Organization



**KRAKOW**  
UNESCO CITY  
OF LITERATURE

- Member of the UNESCO  
Creative Cities Network
- Since 2013

znajdź nas:



/KrakowExperience



@krakowexperience



@krakowexperience

