



**KRAKOWSKI
SZLAK TECHNIKI
TRASA PIERWSZA**

**THE KRAKOW
INDUSTRIAL HERITAGE ROUTE
THE FIRST ROUTE**



KRAKÓW Forma i Treść
www.krakow.pl

TURYSTYKA/TOURISM



Krakowski Szlak Techniki jest miejskim szlakiem dziedzictwa przemysłowego - pierwszym tego typu w Polsce. Jego pierwsza trasa łączy najcenniejsze obiekty lokalnego dziedzictwa przemysłowego, usytuowane w ścisłym centrum miasta i w jego bliskim sąsiedztwie. Znajduje się na niej 16 budowli i kompleksów o wyjątkowych walorach historycznych i architektonicznych, związanych z przemysłem, komunikacją, energetyką, gazownictwem, ochroną przed pożarem i powodzią. Wybudowano je w XIX i XX w. według projektów najwybitniejszych w tym czasie polskich architektów, konserwatorów i budowniczych, takich jak T. Stryjeński, F. Mączyński, Z. Hendel, K. Knaus, M. Moraczewski, T. Tałowski, J. Zawiejski, J. Rzymkowski. Część krakowskich zabytków techniki to jednak także obiekty zaprojektowane, wzniesione i wyposażone w urządzenia techniczne przez inżynierów z innych krajów Europy, przez co są częścią europejskiego dziedzictwa kulturowego. Część obiektów na Szlaku nadal pełni pierwotne funkcje, część adaptowana jest do nowych - w tym publicznych. Główną atrakcją turystyczną jest dawna zajezdnia tramwajowa i działające w niej Muzeum Inżynierii Miejskiej, w którym umieszczono punkt informacji o Krakowskim Szlaku Techniki (www.mimk.com.pl/kst, www.mimk.com.pl/ihr).

The Krakow Industrial Heritage Route is a urban tourist trail - the first of this kind in Poland. The first trail of the aforementioned route features the most valuable objects situated in the very centre of the city and its close vicinity. The trail includes 16 objects from the field of industry, transportation, power and gas production, protection against the flood and fire. All of them are marked by their exceptional historical and architectural significance. A great number of them were erected in 19th and 20th century by the leading Polish specialists of their era such as: T. Stryjeński, F. Mączyński, Z. Hendel, K. Knaus, M. Moraczewski, T. Tałowski, J. Zawiejski, J. Rzymkowski but some were designed, erected and technically equipped by foreign engineers from other European countries, thus making them part of greater European cultural heritage. Some of them are still in use, others were adapted to function in a different capacity, including a public one. The old tram depot which was transformed into The Museum of Municipal Engineering - is major attraction of the route and runs a tourist information office specializing in providing detailed information about the route (www.mimk.com.pl/ihr).





STACJA KOLEJOWA KRAKÓW

Stację wybudowano w związku z uruchamianiem najstarszej krakowskiej linii kolejowej - połączenia z Mysłowicami, które otwarto w 1847 r. Jej budowa była wspólnym przedsięwzięciem Senatu Wolnego Miasta Krakowa i pruskiego Towarzystwa Akcyjnego Drogi Żelaznej Krakowsko-Górnośląskiej. Budynek dworca wybudowany został w latach 1844-1847 w stylu neorenesansowym według projektu P. Rosenbauma. Dworzec, wzorowany na podobnych budowlach w Prusach i założeniach pałacowych, był w połowie XIX w. (przed przebudową) jednym z piękniejszych środkowoeuropejskich dworców kolejowych. Wszystkie funkcje związane z odprawą podróżnych były skupione w jednym gmachu, co było nowym trendem w rozwiązaniach funkcjonalnych tego typu obiektów. Zbudowano wówczas (niezachowaną) halę peronową krytą szkłem o konstrukcji wspartej na żelaznych więzarach, do której wjeżdżało się poprzez trzy arkadowe bramy.

Budynek dworca zasadniczo przebudowano w latach 1869-1871 powiększając go niemal dwukrotnie. Zupełnie zmieniono charakter architektoniczny dworca i nadano mu formę zbliżoną do dzisiejszej. Zmiany te utrwaliły przebudowy z lat 1892-1893, podczas których obiekt powiększono oraz zmodyfikowano jego proporcje. Wtedy też zbudowano (niezachowany) pierwszy w Galicji podziemny tunel dla pasażerów, który umożliwiał wejścia na perony. Sklepienie i strop tunelu wykonane zostały z żelbetu. Był to jeden z pierwszych w Krakowie przykładów zastosowań tego materiału w architekturze cywilnej.

Większość obiektów technicznych charakterystycznych dla węzłowych stacji kolejowych nie została zachowana. Istniejąca do dziś wieża wodna, położona pomiędzy kolonią kolejarską a peronami, powstała ok. 1925 r.

THE RAILWAY STATION

The main station building was erected during the years 1844-1847 by architect P. Rosenbaum in the Neo-Renaissance style. It was rebuilt from 1869-1871 and again from 1892-1894 in the eclectic style seen today. The railworkers' housing located beyond the platforms was built from 1869-1925, the water tower c. 1925.



BROWAR RODZINY GÓTZÓW

Jest jednym z najbardziej okazałych krakowskich kompleksów rezydencjalno-fabrycznych. Założony został w 1840 r. przez szwajcarskiego przedsiębiorcę Rudolfa Jenny. Po śmierci Jennego w 1853 r. browar przejął jego zięć Juliusz August John, kupiec z Królewca, który uczynił z zakładu jeden z największych browarów w Galicji: w 1857 r. wyprodukowano w nim 15 tys. wiader piwa, tzn. prawie 185 tys. l. John i jego synowie zainstalowali w browarze maszyny parowe, wybudowali nowoczesne słodownie, lodownie i chłodnie, składy i magazyny spedycyjne oraz elektrownię - jedną z pierwszych w Krakowie. Stare piwnice przekształcili w salę restauracyjną i wybudowali okazałą rezydencję fabrykancką.

Johnowie w 1904 r. sprzedali browar baronowi Janowi Götz-Okocimskiemu, ziemianinowi i właścicielowi browaru w Okocimiu. Jan Götz, a potem jego syn, również Jan i wnuk Antoni przeprowadzili inwestycje na jeszcze większą skalę, dzięki którym browar stał się jednym z największych w Krakowie zakładów przemysłowych. W 1938 r. na terenie browaru prowadziły produkcję trzy wydzielone zakłady: właściwy browar, przetwórnia siodu i fabryka sztucznego lodu.

Gótzowie, podobnie jak Johnowie, byli aktywnymi działaczami gospodarczymi, politycznymi i znanymi filantropami.

W 1946 r. browar upaństwowiono. Od połowy lat 50. do końca lat 80. zakład wielokrotnie modernizowano, likwidując przy tym dawne wyposażenie technologiczne. Nieczynny dziś browar, przygotowywany do adaptacji (m.in. lofty), okazjonalnie jest miejscem wydarzeń kulturalnych.

THE GÓTZ FAMILY BREWERY

Erected in 1840 by industrialist R. Jenny, the brewery was subsequently rebuilt and expanded. It belonged to the John family from 1853-1903, and to the Gótz family from 1904. The complex consisted of malt-houses, brewing rooms, boiler rooms, engine rooms, storehouses, dispatching buildings and the brewery owner's mansion, preserved to this day.



WIADUKT KOLEJOWY I PODKOP TALOWSKIEGO

Wiadukt kolejowy nad ul. Lubicz wybudowano w latach 1896-1898. Budowlą ta była pierwszym w Krakowie cywilnym dwupoziomowym skrzyżowaniem. Budowę wiaduktu powiązano z obniżeniem nawierzchni ul. Lubicz, którą ujęto w mury oporowe. Do czasu wybudowania wiaduktu ulica ta krzyżowała się z torami kolejowymi na jednym poziomie, co powodowało znaczne utrudnienia w ruchu na bardzo ważnym trakcie do Mogiły. Inwestycję sfinansowała austriacka kolej państwowa. Jej specjaliści przygotowali także projekt techniczny, podczas gdy projekt architektoniczny zlecono do wykonania krakowskiemu architektowi T. Talowskiemu.

Przęsło wiaduktu ma konstrukcję metalową, wspartą na 16 kamiennych kolumnach ustawionych w obniżeniu ul. Lubicz w dwóch równoległych rzędach.

Mur oporowy, boniowany, rozcłonkowany ryzalitami zwieńczonymi filarkami, zbudowany został z piaskowca ciężkowickiego. U wejść na kamienne schody obok wiaduktu ustawiono kamienne kolumny, które w wyższej partii stanowiły pierwotnie podpory uchwyty lamp gazowych. Po obu stronach wiaduktu wykonano kamienne schody: po stronie południowej łamane dwubiegowe, a po stronie północnej jednobiegowe proste z podestem.

Kutą metalową ornamentykę wiaduktu i muru oporowego wykonała krakowska firma J. Goreckiego. Na balustradzie wiaduktu widniały pierwotnie monogramy cesarza Franciszka Józefa - otwarcie wiaduktu zbiegło się z 50. rocznicą objęcia tronu przez tego władcę.

THE RAILWAY VIADUCT AND THE TALOWSKI TUNNEL

Built 1896-1898 by T. Talowski, this was the first two-level railway crossing in Krakow. The construction of the viaduct was achieved by lowering the surface of Lubicz Street, which was then embraced by the retaining walls. The metal ornamentation on the viaduct was created in the Krakow workshop of J. Gorecki.



ELEKTROWNIA TEATRU MIEJSKIEGO

Jedną z najstarszych krakowskich elektrowni, wybudowano w 1893 r. według projektu J. Zawiejskiego, który zaprojektował także główny gmach pobliskiego teatru. Budynek, wzniesiony w stylu secesyjnym, krył w swoim wnętrzu zarówno elektrownię i urządzenia do produkcji energii, jak i znaczną część komina. Obiekt, przez część ówczesnej opinii publicznej krytykowany był za pretensjonalizm: wyszukana forma mieściła w sobie wszak urządzenia techniczne - uważane za banalne ze względu na swój utylitaryzm. Dla niektórych jednak, podobnie jak teatr (Miejski, w 1909 r. nazwany Teatrem Słowackiego), elektrownia była przybytkiem magicznym, stąd nazywano ją też Domem Machin.

Urządzenia do wytwarzania prądu elektrycznego dostarczyła i zamontowała firma, która później uruchomiła dla Kolei Północnej elektrownię na stacji kolejowej w Płaszowie (1898 r.) i elektrownię komunalną w Podgórzu (1899 r.). Urządzenia zamontowane w elektrowni: silniki i prądnice, sprowadzone przez firmę Františka Křižíka z Pragi czeskiej, 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, a 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. Obecnie w budynku mieści się Scena Miniatura Teatru im. Słowackiego.

THE MUNICIPAL THEATRE POWER STATION

This building was erected in 1893 by J. Zawiejski in the secessionist style. Until c. 1906 it housed the power station that generated electricity for the Municipal Theatre (at present The Słowacki Theatre).



KUŹNIA ZIELENIEWSKICH

Przy ul. św. Krzyża 16 to najstarsza zachowana część fabryki Ludwika Zieleniewskiego, wybudowanej w 1851 r. i działającej w tym miejscu do roku 1886. Zakład produkował maszyny rolnicze i przemysłowe. Była to pierwsza krakowska wytwórnia przemysłowa.

Zieleniewski był jednym z pierwszych krakowskich przedsiębiorców, którzy zdecydowali się podjąć działalność gospodarczą poza strukturami cechowymi. W fabryce zainstalował jedną z pierwszych w Krakowie maszyn parowych o sile 12 koni mechanicznych. Urządzono tu 7 ognisk kowalskich, 14 warsztatów ślusarskich, warsztat stolarski i tokarski oraz odlewnię.

Jako Cesarsko-Królewska Uprzywilejowana Fabryka Maszyn Rolniczych i Narzędzi Ludwika Zieleniewskiego zdobywała liczne medale na wystawach krajowych i międzynarodowych.

W 1886 r., po pożarze fabryki przy skrzyżowaniu ulic św. Krzyża i św. Marka, synowie Ludwika wybudowali nową fabrykę przy ulicy Krowoderskiej. Na początku XX w. przenieśli ją na Grzegórzki, gdzie w okresie międzywojennym przekształciła się w jeden z kluczowych oddziałów międzynarodowego koncernu metalowo-maszynowego. Integralnym elementem zespołu jest, zachowany do dzisiaj, pałac fabrykanta (na zdjęciu) bezpośrednio przylegający do fabryki (ul. św. Marka 31) wraz z wewnętrznym dziedzińcem i ogrodem. Jedyną zachowaną częścią fabryki jest kuźnia (ul. św. Krzyża 16) - jeden z ostatnich w ścisłym centrum Krakowa obiektów parterowych, wybudowany na rzucie kwadratu z charakterystycznym potężnym kominem pieca kowalskiego w centralnej części. Wnętrze obiektu nie jest obecnie dostępne do zwiedzania.

THE ZIELENIEWSKI FORGE

The forge is the oldest section of the L. Zieleniewski Plant, which was built in 1851 and operated on this site until 1886. The plant produced agricultural and industrial equipment, utilising one of the first steam engines in Krakow. The factory owner's mansion, with its courtyard and garden, is an integral part of the complex.



STRAŻNICA POŻARNICZA

Została wybudowana przy ul. Westarplatte, ówczesnej ul. Potockiego w latach 1877-1879 według projektu M. Moraczewskiego w stylu neogotyckim. 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, murowany z czerwonej cegły, z trzema symetrycznie rozmieszczonymi bramami. Nad bramą środkową umieszczony był zbiornik wodny.

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

Budynek nadal jest wykorzystywany przez straż pożarną. W holu wyeksponowano sikawkę na konnym wozie strażackim. Zwiedzanie obiektu wymaga uzyskania wcześniejszego zezwolenia.

THE FIRE WATCHTOWER

Built in the years 1877-1879 by M. Moraczewski in the neo-gothic style, the complex consisted of firefighters' barracks, a fire emergency department, telegraph, garages, workshops, a hose-drying room, and a gym. The front building was equipped with a water reservoir over the middle entrance gate.



MOST KOLEJOWY NAD STARYM KORYTEM WISŁY

Jest jednym z najstarszych, zachowanych krakowskich mostów (obecnie nad ul. Grzegórzecką). Wybudowany w latach 1861-1863 na linii kolejowej Kraków-Lwów, zastąpił stojący w tym miejscu wcześniej drewniany most kolejowy. Wzniosła go Kolej Galicyjska Karola Ludwika - jedno z największych w drugiej połowie XIX w. przedsięwzięcia kolejowych w Galicji. Jej właścicielem było Uprzywilejowane Towarzystwo Akcyjne Galicyjskiej Kolei Karola Ludwika, założone w 1857 roku przez grupę galicyjskich przedsiębiorców pod przewodnictwem L. Sapiehy. Rok później Towarzystwo wykupiło od rządu austriackiego część Wschodniej Kolei Państwowej, tj. budowanej wówczas linii kolejowej z Krakowa do Lwowa. Most zbudowany został dla linii dwutorowej. Jego całkowita długość to 98,6 m, a szerokość 11,8 m. Jest budowlą pięcioprzęślową 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, z 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. Odpowiednio od strony ul. Dietla w kręgach nad filarami umieszczone były litery: GKLB (Galizische Karl Ludwig Bahn), które usunięto w latach 50. XX w. W latach 1878-1880, po zasypaniu koryta Starej Wisły, most kolejowy stał się wiaduktem.

THE RAILWAY VIADUCT

When it was first constructed, the viaduct we see today was a railway bridge over what was then the bed of the Vistula River. It was built from 1861 - 1863 by the Karl Ludwig Railway Company on the Krakow - Lvov line.

The old bed of the Vistula River was backfilled from 1878 - 1880.



PRZEPUST DROGOWY

U wylotu ul. Miodowej wybudowany został ok. 1855 r. i poprowadzony przez nasyp linii kolejowej Wschodniej Kolei Państwowej (Östliche Staatsbahn), która w latach 1850-1858 jako przedsiębiorstwo państwowe budowała linię kolejową z Bochni (potem z Krakowa) do Lwowa. Zespołem, który projektował i budował linię 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 firma państwowa.

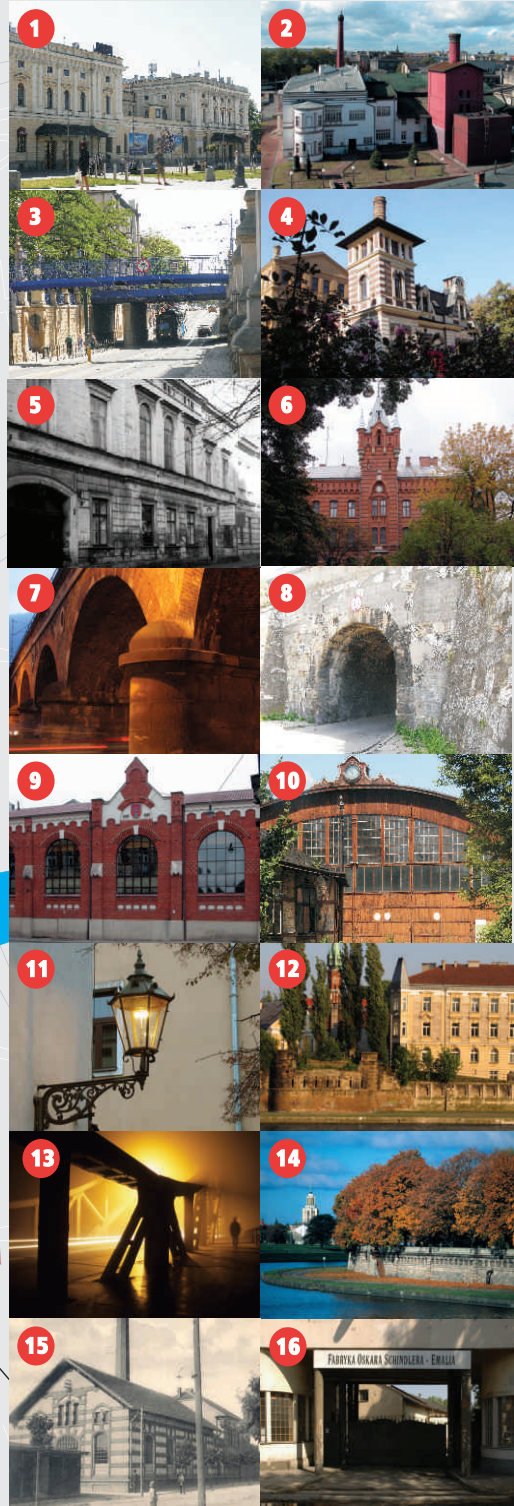
Przepust prowadził przez wał, po którym najpierw biegła jedna nitka torów kolejowych, od 1892 r. - dwie. W 1899 r. dodano trzecią nitkę torów dla uruchamianej wówczas linii lokalnej z Krakowa do Kocmyrzowa, co spowodowało konieczność przebudowy nasypu, rozbudowy murów oporowych i poszerzenia przepustu.

Sklepiony przepust zbudowany został z bloków piaskowca. Obecnie utracił swoją pierwotną estetykę, ponieważ ubytki kamienne regularnie uzupełniano betonem.

Przepust położony jest obok trasy zabytków żydowskich i nowego cmentarza żydowskiego.

THE CULVERT

Built in 1855 by the Karl Ludwig Railway Company on the Krakow-Lvov railway route, the culvert was broadened in 1899 when the Krakow - Kocmyrzów line was constructed.





ELEKTROWNIA KRAKOWSKA

Wybudowana została w latach 1904-1905, pod kierunkiem K. Gayczaka (w zakresie technologii) i J. Rzymkowskiego (prace architektoniczno-budowlane). Urządzenie elektrowni zaprojektował inż. A. W. Schlayen. Pierwsze prądnice wytwarzały prąd stały i napędzane były silnikami ssąco-gazowymi. W 1906 r. zainstalowano pierwszą przetwornicę wirującą, która umożliwiła produkcję prądu zmiennego trójfazowego i przesył energii do stacji kolejowej w Płaszowie.

W latach 1906-1908 i w 1914 r. elektrownię rozbudowano: nowe budynki 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. w elektrowni produkowano 45% energii elektrycznej zużywanej w Krakowie (był to szczyt możliwości produkcyjnych elektrowni: 90 000 MWh), ale od lat 60. zakład coraz bardziej obniżał produkcję energii elektrycznej, stając się przede wszystkim elektrociepłownią. W 1976 r. ostatecznie zaprzestano produkcji energii elektrycznej, a w 1984 także ciepła i pary technologicznej. Wybrane historyczne obiekty elektrowni - budynek administracyjny i „stara” hala maszyn - zostały odrestaurowane i nadal są związane z energetyką. Pozostałe przygotowywane są do adaptacji dla nowych funkcji. W patio wewnątrz budynku administracyjnego (po zgłoszeniu wizyty) obejrzeć można ekspozycję poświęconą dziejom elektrowni.

THE KRAKOW POWER STATION

Erected 1904-1905 by engineer A.W. Schleyen and architect J. Rzymkowski, it underwent many modernisations and in 1957 reached its full productive capacity of 22 megawatts. The complex consisted of turbine rooms, boiler rooms, a control room, a switching station and transformer station. Electricity and process steam production ceased 1984.



ZAJEZDZIA TRAMWAJOWA

Kompleks komunikacyjny na rogu ulic: Gazowej i św. Wawrzyńca wzniesiono etapami na przeł. XIX i XX w. Pierwsze obiekty wybudowała spółka założona przez Bank Belgijski, która otrzymała od gminy Kraków koncesję na budowę i eksploatację pierwszych w mieście linii tramwajowych. Najstarszy i zachowany do dzisiaj obiekt - zajezdnię tramwaju konnego - wybudowano w 1882 r. (według projektu H. Gérona), a rozbudowano w 1896 r. (według projektu T. Stryjeńskiego i Z. Hendla). Budynek ma rzadką w Krakowie drewnianą konstrukcję z ceglany wypełnieniem („mur pruski”). W 1900 r. w związku z elektryfikacją linii tramwajowych zespół rozbudowano. Dla tramwaju elektrycznego wąskotorowego (o prześwicie toru 900 mm) wzniesiono kompleks hal zespolonych, mieszczący zajezdnię, warsztaty i własną elektrownię. Przebudowano też wtedy budynki administracyjne i obiekty zaplecza. Rozbudowę zaprojektował K. Knaus. Wzniesione wówczas budynki są obiektami murowanymi. Pozostałe, wzniesione w latach 1912-1913 (dyspozytornie i zajezdnie normalnotorowe) i w latach 20. (garaże i warsztaty autobusowe) to, podobnie jak najstarsza zajezdnia tramwaju konnego, budynki o konstrukcji drewnianej. Dawna zajezdnia jest obecnie siedzibą Muzeum Inżynierii Miejskiej, które w zajezdni prowadzi także punkt informacyjny Krakowskiego Szlaku Techniki.

THE TRAMWAY DEPOT

Erected in 1882 and expanded until the 1930s, this complex consisted of depots for horse-drawn trams and electric narrow- and standard-gauge trams, dispatch offices, workshops, a power station, and bus garages. Since 1998 it has housed Museum of Municipal Engineering in Krakow.



GAZOWNIA KRAKOWSKA

Przy ul. Gazowej wybudowana została w latach 1856-1857 przez Niemieckie Kontynentalne Towarzystwo Gazowe z Dessau. Główne najstarsze obiekty produkcyjne zaprojektował inż. Sezig. 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. Pierwsze w Krakowie uliczne lampy gazowe zapłonęły w 1857 r. Od lat 80. XIX w. gazownia zaczęła promować także inne sposoby wykorzystania gazu: do gotowania i do ogrzewania mieszkań. W końcu XIX i na początku XX w. gazownia produkowała gaz węglowy, gaz wodny (od 1907 r. produkowano gaz także poprzez wdmuchiwanie pary wodnej do rozgrzanego do wysokich temperatur koks) oraz amoniak. Zakład miał własne ujęcie wody i wieżę ciśnień, bocznice kolejową i trzy cylindryczne gazometry do przechowywania gazu - niezachowane.

W roku 1968 zaprzestano produkcji gazu, ale historyczne obiekty nadal pozostają w gestii gazownictwa. Fabryka gazu wodnego, laboratorium, „nowa” kotłownia, budynki administracyjne, budynek mieszkalny wraz z ogrodem, świetlica robotnicza są restaurowane. Przy wejściu do gazowni, podobnie jak w podcieniach krakowskich Sukiennic, nadal zapalana jest uliczna, wspornikowa lampa gazowa.

THE KRAKOW GASWORKS

Founded in 1856-1857 by the Continental Gas-Gesellschaft in Dessau, the gasworks was turned over to city ownership in 1886. It was expanded at the turn of the 20th century. Gas production ceased in 1968.



PRZYZCÓLKI MOSTU PODGÓRSKIEGO

Most Podgórski był pierwszym krakowsko-podgórskim mostem wisłanym wspartym na murowanych filarach. Budowę rozpoczął Senat Wolnego Miasta Krakowa, ale na inwestycję "naciskał" rząd austriacki zainteresowany rozwojem podległego sobie wówczas miasta Podgórza. Most, zaprojektowany przez inż. T. Kutscherę, wybudowano w latach 1844-1850. Oficjalnie nazwano go imieniem cesarza Franciszka Józefa I, potocznie jednak krakowianie nazywali most „podgórskim”.

Wybudowany most miał 145 m dł. i 6,8 m szer. 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 rusztach fundamentowych. Most służył nie tylko przeprawom ludzi i przewozom towarów przez Wisłę - mostem poprowadzono instalację gazową z niedalekiej Gazowni do Podgórza. Od 1882 r. przy moście rozpoczynała swój bieg najstarsza krakowska linia tramwajowa prowadząca przez Rynek do dworca kolejowego. Z upodobaniem był także fotografowany i malowany przez współczesnych.

W 1925 r. most zamknięto, bo wskutek pogłębiania się dna Wisły drewniane ruszta, na których były posadowione kamienne filary, systematycznie podnosiły się ponad zwierciadło wody. Rozebrano wówczas dotychczasowe przęsła mostu, a na filarach i przyczółkach zamontowano prowizoryczne drewniane przęsła kratowe. W 1926 r. most ponownie oddano do użytku, ale na czas przejściowy, do czasu ukończenia budowy mostu Piłsudskiego. Rozbiórkę mostu zasadniczo zakończono w 1936 r., kiedy rozebrano przęsła, ale filary usunięto dopiero w poł. lat 50. Do dziś zachowały się kamienne przyczółki ujęte w górny mur bulwarów wisłanych.

THE REMNANTS OF THE PODGÓRSKI BRIDGE

These are the remnants of a bridge built from 1844-1850 by T. Kutschera, the first bridge over the Vistula River in Krakow to be built with brick pillars. The bridge was dismantled in stages, ending in 1936.



MOST PIŁSUDSKIEGO

Zaprojektował zespół inżynierów Wydziału Budowy Mostów Ministerstwa Robót Publicznych w Warszawie: A. Witkowski, T. Zagner, M. Zalewski pod kierunkiem prof. A. Pszenickiego. Roboty budowlane rozpoczęto w poł. 1926 r. Przyczółki betonowe mostu, posadowione na fundamentach wykonanych jeszcze podczas budowy bulwarów wiślanych (1911-1913), obłożono wykładziną dolomitową. Dwa betonowe filary mostu wyłożono od strony dopływu wody okładziną granitową, a od strony odpływu dolomitową. Żelazna nitowana kratownicowa konstrukcja mostu została wykonana w krakowskich zakładach Zjednoczone Fabryki Maszyn, Kotłów i Wagonów L. Zieleniewski i Fitzner - Gamper. Jej montaż, ukończony w styczniu 1931 r., wykonała również firma Zieleniewskich.

Most ma 146 m dł., a jego silnie wygięte ku górze przęsło środkowe liczy 72 m. Jezdnię, o szerokości 10 m, wyłożono brukiem z kostki bazaltowej. Po obu stronach jezdni, za dźwigarami, wykonano chodniki dla pieszych, które wyłożono asfaltem wykonanym i położonym przez firmę Limbit - Polmin. W jezdni ułożono podwójne torowisko tramwajowe, uruchomione dopiero po II wojnie światowej. Metalowe balustrady wykonano w Hucie Pokój (Nowy Bytom, obecnie część Rudy Śląskiej).

Most uroczystie otwarto w styczniu 1933 r. i nazwano im. Józefa Piłsudskiego. Most zaminowany został przez wojska niemieckie i częściowo uszkodzony w styczniu 1945 r., lecz w 1948 r. odbudowano go w pierwotnej formie.

THE PIŁSUDSKI BRIDGE

Designed by a team supervised by A. Pszenicki, rector of Warsaw Technical University, the bridge was constructed from 1926-1933. The 3-span steel riveted structure supporting the bridge was manufactured and assembled by Krakow's own Zieleniewski Plant.



BULWARY WIŚLANE

W swoim zamierzeniu miały być elementem zabezpieczenia przeciwpowodziowego miast Krakowa i Podgórze (do 1915 r. niezależnych organizmów miejskich), stanowiąc jednocześnie element kanału Dunaj - Dniestr. Inwestycję finansowały: rząd austriacki, rząd krajowy i gmina Kraków. Bulwary zaprojektował R. Ingarden - twórca m.in. kompleksu wodociągowego na krakowskich Bielanach, a ornamentykę kamiennych murów - architekt i radca miasta Jan Peroś. Prace wykonywano w latach 1907-1913. Po obu stronach Wisły zbudowano mury bulwarowe: niższe wewnętrzne i wyższe zewnętrzne. Pomiędzy murami zewnętrznymi i wewnętrznymi urządzono po obu stronach rzeki przeładownie i przystanie. Te tzw. „niższe platformy” zaopatrzone były w drogi bite, a także w torowiska kolejowe. Dla skomunikowania dolnych i górnych dróg bulwarowych wybudowano rampy zjazdowe i szereg kamiennych schodów.

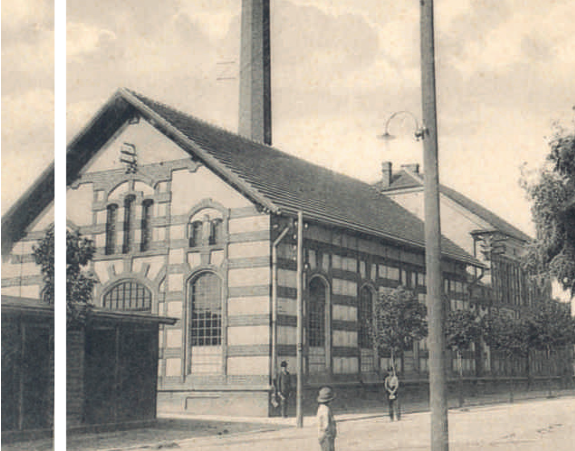
Zewnętrzne mury bulwarowe wykonano na ławie betonowej fundamentowej z okładziną zewnętrzną z ciosowego kamienia - chrzanowskiego dolomitu, przy czym płytę kordonową wykonano z szarego śląskiego granitu. Dolne mury bulwarowe wykonano na płycie fundamentowej betonowej, osłoniętej po stronie wody drewnianymi kwadraciami, przy czym właściwe mury i płytę kordonową obłożono okładziną granitową.

Koryto rzeki przygotowano tak, aby do dolnych murów mogły przybijać statki. Projektowano także spiętrzenie wody jazem. Budowę kanału przerwał wybuch wojny światowej i rozpad monarchii austro-węgierskiej.

Budowę zabezpieczeń przeciwpowodziowych nad Wisłą kontynuowano w następnych dziesięcioleciach. Odcinek najstarszych kamiennych bulwarów jeszcze w czasach II wojny światowej zaczęto adaptować na bulwary spacerowe - rozpoczęto wówczas regulowanie ulic na koronie bulwarów.

THE VISTULA RIVER EMBANKMENTS

Built 1907-1912 by R. Ingarden as flood protection for Krakow and Podgórze, the segment of the Vistula River within the stretch protected by these embankments was conceived as part of the planned Danube - Dniestr canal. At first, the embankments were used to load and unload boat cargo; since the 1940s, they have gradually been transformed into boulevards.



ELEKTROWNIA PODGÓRSKA

Wybudowana w l. 1899-1900 jako elektrownia komunalna miasta Podgórze. Cały kompleks składa się z hal: generatorni, akumulatorni, kotłowni i dwukondygnacyjnego budynku mieszkalnego. Kotłownię łączy specjalny kanał kominowy ze stojącym na zewnątrz na osobnej podstawie kominem. Maszyny i urządzenia elektrowni pochodziły z firmy Františka Křižika z Pragi czeskiej. 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 przyłączeniowa 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 także urzędy, szpital, miejska hala targowa, chłodnia miejska, a także podgórskie gospodarstwa domowe.

Po połączeniu Podgórze z Krakowem (1915 r.) nastąpiło scalenie organizacyjne elektrowni podgórskiej z krakowską i w konsekwencji zamknięcie tej pierwszej. Po kasacji urządzeń elektrycznych budynki adaptowano w 1926 r. na Miejski Dom Noclegowo-Kąpielowy dla bezdomnych. W tym czasie w sąsiednim ogrodzie wzniesiono willę z mansardowym dachem dla dyrektora zakładu sanitarnego, zaprojektowaną przez Jana Rzymkowskiego.

Wnętrza obiektu nie są obecnie dostępne dla zwiedzających. W przyszłości planuje się adaptację elektrowni na Muzeum Tadeusza Kantora.

THE PODGÓRZE POWER STATION

Built from 1899-1900 as the Podgórze Municipal Power Plant. The general contractor of the electrical equipment was the F. Křižik Company in Prague. In 1926 this building was transformed by J. Rzymkowski into a dormitory and bathhouse. Close-by the industrial part of the complex stands the former villa of the power station manager.



FABRYKA SCHINDLERA

Przy ul. Lipowej 4. w styczniu 1937 r. rozpoczęła tu działalność Pierwsza Małopolska Fabryka Naczyń Emaliowanych i WYROBÓW BLASZANYCH „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 - w latach 30. przedstawiciel handlowy Morawskiej Elektroniki S.A. w Brnie i jednocześnie współpracownik Abwehry. Schindler od stycznia 1940. dzierżawił, a w 1942 r. przejął zakład i prowadził w nim działalność do 1944 r., tj. do ewakuacji fabryki do Czech. Przy produkcji zatrudniał m.in. Żydów zagrożonych eksterminacją. Schindler znacznie rozbudował fabrykę: wybudował m.in. trzypiętrowy budynek biurowy w pierzei ul. Lipowej, halę fabryczną mieszczącą tokarki, tłocznie i prasy, magazyny (w tym wzorcownię) i szlaczownię. Jego DEFa (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 także prawdopodobnie na „czarny rynek”.

Od 1948 r. obiekty wykorzystywała wytwórnia podzespołów telekomunikacyjnych (TELPOD), rozbudowując je dla swoich potrzeb. Obecnie kompleks dawnej fabryki jest rewaloryzowany i adaptowany dla funkcji kulturowych: docelowo ma tu powstać m.in. „muzeum miejsca” oraz muzeum sztuki współczesnej.

THE SCHINDLER FACTORY

This manufacturing-warehouse complex was built in 1937 for the “REKORD” metal goods factory. In the years 1940-1944 the plant was rented by O. Schindler, who employed Jews that otherwise faced the prospect of extermination. In 1948 the factory buildings were expanded and used as a telecommunications components plant.

SIEĆ INFORMACJI MIEJSKIEJ/CITY INFORMATION NETWORK:

Wieża Ratuszowa na Rynku Głównym/Old Town Hall Tower:
tel. +48 12 433 73 10

Pawilon Wyspiański 2000 (przystosowany dla osób niepełnosprawnych/facilities with accomodation for the disabled)
plac Wszystkich Świętych 2
tel. +48 12 616 18 86

Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II, Kraków - Balice
John Paul II International Airport, Kraków - Balice
tel. +48 12 285 53 41

ul. św. Jana 2 tel. +48 12 421 77 87

ul. Józefa 7 tel. +48 12 422 04 71

ul. Szpitalna 25 tel. +48 12 432 01 10

os. Słoneczne 16 (Nowa Huta) tel. +48 12 643 03 03

Więcej informacji o Sieci Informacji Miejskiej/Additional information:
www.biuropifestiwalowe.pl
it@infokrakow.pl

Informacje dla niepełnosprawnych/Information for the disabled:
0 800 53 33 35 (linia bezpłatna/free of charge)
www.niepelnosprawni.pl/ledge/x/2782

NUMERY ALARMOWE/EMERGENCY PHONE NUMBERS:

Telefon bezpieczeństwa dla turystów zagranicznych/Tourist Emergency Line
(działa w sezonie letnim/ during the summer season only)

0 800 200 300 (linia bezpłatna, połączenia z telefonów stacjonarnych/
free of charge, from a fixed-line telephone)

+48 608 599 999 (linia płatna, połączenia z każdego telefonu/
from any telephone)

Numer alarmowy/Emergency service 112

Policja/Police 997

Pogotowie Ratunkowe/Ambulance service 999

Straż Pożarna/Fire Brigade 998

Straż Miejska/City Guard 986

Pomoc Drogowa/ Roadside Assistance 981

Teksty i zdjęcia archiwalne/Text and archival pictures:

Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie/
The Museum of Municipal Engineering

Projekt graficzny/Graphic design:

Paulina Markowska

Zdjęcia/Photos:

Arleta Truty, Marcin Gulis, Paweł Kubisztal,
Marek Golonka, Krzysztof Kodura, Wiesław Majka

**Mapa Krakowskiego Szlaku Techniki/
Map of The Krakow Industrial Heritage Route:**

Studio L

**Logo Krakowskiego Szlaku Techniki/
Logo of The Krakow Industrial Heritage Route:**

Joanna Budyń-Kamykowska

Wydawca/Publisher



Współpraca/Cooperation



Patroni medialni/Media patronages

WWW.KRAKÓW.PL



Urząd Miasta Krakowa

Municipality of Krakow

Biurow Marketingu Turystycznego Miasta

Tourism Marketing Department

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

tel. +48 12 616 60 52, fax +48 12 616 60 56

e-mail: turystyka@um.krakow.pl

egzemplarz bezpłatny/free copy: 2009

www.krakow.pl