

Z dziejów krakowskiego węzła kolejowego – przebudowa i modernizacja w latach 1939–1945

1. Wprowadzenie

Celem poniższego tekstu jest zaprezentowanie planowanych, zbudowanych i unowocześnionych obiektów w ramach prowadzonych przez Niemców modernizacji krakowskiego węzła kolejowego¹ w czasie II wojny światowej. Temat ten jak na razie nie doczekał się szczegółowych badań ani wyczerpującej publikacji².

Propagowanie wiedzy z zakresu historii i techniki kolejowej wiąże się ściśle z zagadnieniem ochrony konserwatorskiej obiektów kolejowych o walorach zabytkowych. W Krakowie tylko budynek Dworca Głównego został wpisany do rejestru zabytków w 1986 roku³. Niestety, reszta interesujących obiektów, pamiętających czasy Austro-Węgier, czeka na objęcie ochroną i gruntowną rewaloryzację, np. zespół budynków Dworca Towarowego (1913) czy stacje Kraków-Bieżanów (1859, najstarszy zachowany w pierwotnej postaci budynek kolejowy w Krakowie!)⁴, Kraków-Bonarka (1884), Kraków-Płaszów (zespół budynków kolejowych z przełomu XIX i XX wieku), Kraków-Dąbie (1899). Żadnego zainteresowania konserwatorskiego nie wzbudzają również obiekty międzywojenne: Kraków-Mydlniki⁵ (lata 20. XX wieku, styl dworcowy) czy Kraków-Batowice (lata 30. XX wieku, styl modernistyczny). Taka sama sytu-



Budynek dworca na stacji Kraków-Bieżanów wybudowany w 1859 r. Najstarszy zachowany w oryginalnym kształcie budynek kolejowy w Krakowie. Aktualnie obiekt nieużytkowany i zaniedbany, fot. D. Lulewicz, 2008

acja dotyczy budynków z okresu II wojny światowej. Być może nie posiadają one takich walorów estetycznych i nie budzą takiego sentymentu jak obiekty z czasów monarchii, ale mimo to stanowią ciekawe przykłady architektury użytkowej, funkcjonalnej, zgodnej z obowiązującą przez krótki czas konwencją stylistyczną III Rzeszy⁶.

¹ Pojęcie krakowski węzeł kolejowy w niniejszym tekście dotyczy całości linii kolejowych wraz z infrastrukturą, która znalazła się w obrębie Krakowa po rozszerzeniu jego granic 28 maja 1941 r. Wyjątek stanowi odcinek Bieżanów – Gaj oraz Mydlniki, niewłączone do miasta.

² Podobnie jak nie powstała żadna odrębna publikacja o charakterze monograficznym prezentująca dzieje kolei w Krakowie, ujmująca temat od strony warsztatu badawczego historyka architektury czy historyka techniki. Niniejszy artykuł ma być polem wyjściowym do dalszych, bardziej wnikliwych badań nad historią kolei w Krakowie w czasie II wojny światowej. Autor z góry przeprasza czytelnika za skrótowe potraktowanie niektórych zagadnień. Jednocześnie informuje, że za ewentualne konstruktywne uwagi oraz wskazówki, co do dalszych poszukiwań, będzie bardzo zobowiązany.

³ Niestety, nie wzbudziły niczyjego zainteresowania pozostałe, równie wartościowe obiekty zespołu dworcowego, usuwane sukcesywnie

w latach 1962–1996 (zabytkowe wiaty peronowe, lokomotywownia, motowagonownia, warsztaty naprawcze, magazyny, i urząd pocztowy).

⁴ Komorowski W.: *Stacje kolejowe Kraków Płaszów, Kraków Prokocim, Kraków Bieżanów. Studium historyczno-konserwatorskie*. Kraków 2000, s. 68. Autor zdecydowanie postuluje objęcie ochroną oraz rekonstrukcję stanowiącego architektoniczny unikat zespołu stacji kolejowej Kraków-Bieżanów; Komorowski W.: *Koleje prawobrzeżnego Krakowa*. „Rocznik Krakowski” 2001, t. 67, s. 94.

⁵ Obiekt ten jest przykładem niezgodnych z dokumentacją projektową i zaleceniami konserwatorskimi zabiegów konserwatorskich: jesienią 2007 r. wymieniono oryginalne, ceramiczne pokrycie dachu na blaszane – informacja uzyskana od p. Wojciecha Dykasa.

⁶ Purchla J.: *Hubert Ritter i hitlerowskie wizje Krakowa*. „Rocznik Krakowski” 2005, t. 71, s. 159. Autor wyraźnie zaznacza, że mimo negatywnej konotacji dorobku Niemiec hitlerowskich, nie

Biorąc pod uwagę stan zachowanych obiektów kolejowych okresu wojennego, część z nich została mocno zniekształcona przebudowami i remontami wykonywanymi niezgodnie z oryginalną dokumentacją projektową. Sporo nieużytkowanych budowli popada w ruinę, strasząc swoim wyglądem (Mydlniki, Dworzec Towarowy, Prokocim Towarowy, Wesola). W przypadku zdecydowanej większości z nich istotną rolę w zakresie ochrony odgrywają Polskie Koleje Państwowe (PKP) jako właściciele i dysponent tego majątku. Niestety, wszystko wskazuje na to, że na należytej opiece na razie nie można liczyć i prawdopodobnie część z tych obiektów wkrótce przestanie istnieć⁷. Na tym tle lepiej prezentują się obiekty mieszkalne, choć i tu dochodzi do pewnych niezgodnych z projektami przeróbek (np. remonty bloków osiedla w Płaszowie).

Czas okupacji ziem polskich w latach 1939–1945 to okres realizacji szeregu zarówno cywilnych, jak i wojskowych inwestycji, wśród których istotną rolę odegrało budownictwo kolejowe. Budowano bądź rozbudowywano stacje rozrządowe w obrębie węzłów: bydgoskiego (Bydgoszcz Wschód), górnośląskiego (Ruda-Chebie, Tarnowskie Góry), krakowskiego (Prokocim), łódzkiego (Olechów), poznańskiego (Franowo), przemyskiego (Żurawica) czy toruńskiego (Kłuczyki). Na kilkuset kilometrach odcinków linii (m.in. Herby Nowe – Inowrocław, Przeworsk – Lwów, Poznań – Kutno) ułożono drugi tor oraz zamontowano urządzenia zabezpieczające i sterujące ruchem. Na wielu odcinkach linii położono nawierzchnię ciężką pozwalającą na wjazd taboru o znacznie większym tonażu, co było niezbędne zwłaszcza w okresie realizacji transportów na front wschodni po połowie 1941 roku⁸. Kraków, „stolica” Generalnego Gubernatorstwa i docelowo półmilionowe, reprezentacyjne miasto Rzeszy na Wschodzie⁹, według tzw. *Generalbebauungsplan der Stadt Krakau* z 15 maja 1941 roku autorstwa Huberta Rittera, miał posiadać gruntownie

przebudowaną sieć kolejową o dużej przepustowości i nowe, reprezentacyjne dworce¹⁰. Zwiększenie wydatków na inwestycje wojenne po 22 czerwca 1941 roku, a następnie klęska stalingradzka przekreśliły te plany. Kosztowniejsze inwestycje zostały odłożone na później, a strategię przebudowy węzła oparto na zastanym układzie linii. Tak powstały: kolej obwodowa, łącznica Płaszów/Prokocim – Bonarka, stacja Kraków-Prokocim Towarowy i inne pomniejsze, nadal użytkowane, widoczne w kolejowym krajobrazie Krakowa inwestycje.

Poniższy tekst składa się z następujących części: omówienia dostępnych opracowań oraz materiałów źródłowych, przypomnienia historii kolei w Krakowie do września 1939 roku i wojennych dziejów węzła (powstanie Ostbahnu¹¹, inwestycje planowane i realizowane, koniec wojny), podsumowania i wykazu terminów z zakresu techniki kolejnictwa¹².

2. Literatura przedmiotu oraz materiały źródłowe

Zasób publikacji dotyczących budownictwa kolejowego w Krakowie z lat 1939–1945 prezentuje się niezbyt obficie. Publikacje z czasów PRL-u skupiają się raczej na podsumowywaniu zniszczeń wojennych oraz odbudowie infrastruktury kolejowej¹³. W nowszej literaturze informacje o wojennych modernizacjach kolei krakowskiej mają na ogół charakter krótkich rozdziałów lub akapitów. Tak jest w opracowaniach poświęconych wojennej historii Krakowa¹⁴. Biorąc pod uwagę prace poświęcone historii krakowskiej kolei, widać, że skupiają się one na czasach od jej powstania w 1847 roku do roku 1918¹⁵. Inwestycje dwudziestolecia międzywojennego oraz lat II wojny nie występują wcale lub są traktowane pobieżnie. Na tym tle więcej informacji do interesującego nas zagadnienia wnoszą monografie: karpackiej kolei transwersalnej¹⁶, nieist-

należy pomijać faktu powstawania na terenie Polski różnego typu obiektów w stylu III Rzeszy, mogą one być równie interesujące jak budowle socrealistyczne.

⁷ Na przykład budynki dawnego posterunku odgałęźnego Kraków-Wesola, które PKP zamierza rozebrać ze względu na przekroczenie skrajni, czyli minimalnej odległości od osi torów. Szezynger S.P.: *Kolejowy szlak Jana Pawła II*. Wyd. 2. Kraków 2008, s. 45.

⁸ Kroma R., Sosiński J.: *Poznański węzeł kolejowy wczoraj i dziś*. Wyd. 3. Poznań 2008, s. 139; Taylor Z.: *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*. Warszawa 2007, s. 57–59.

⁹ O przebudowach polskich miast w stylu III Rzeszy oraz towarzyszącym im inwestycjach infrastrukturalnych, w tym kolejowych, pisał Gutschow N.: *Ordnungswahn: Architekten planen im „einge-deutschten Osten” 1939–1945*. Basel 2007, *passim*.

¹⁰ Purchla J.: *Hubert Ritter...*, s. 174.

¹¹ Generalna Dyrekcja Kolei Wschodnich (Generaldirektion der Ostbahn), dalej cyt. Ostbahn.

¹² Chciałbym złożyć podziękowania spółkom należącym do grupy PKP SA Polskim Liniom Kolejowym Zakład Linii Kolejowych w Krakowie za umożliwienie zwiedzenia obiektów historycznych i udostępnienie dokumentacji technicznej tychże oraz Oddziałowi Gospodarowania Nieruchomościami PKP w Krakowie za udostępnienie archiwalnych planów geodezyjnych i projektów architektonicznych obiektów kolejowych.

Osobne podziękowania należą się również p. Wojciechowi Dykasowi, wszechstronnemu znawcy zagadnień kolejowych, który służył mi fachową radą i pomocą w trakcie przygotowywania tego artykułu.

¹³ Na przykład *XXV lat Południowej DOKP*. Kraków 1972.

¹⁴ Broński K.: *Ruch budowlany w Krakowie pod okupacją hitlerowską*. „Rocznik Krakowski” 1987, t. 53, s. 176–177; Chwalba A.: *Dzieje Krakowa. T. 5. Kraków w latach 1939–1945*. Kraków 2002, s. 59.

¹⁵ Bylina L.: *Galicyskie dworce krakowskiego Zakładu Nieruchomości PKP*. Kraków 1989; Ćwikła M.: *Historia krakowskiego węzła kolejowego, cz. 1*. „Świat Kolei” 1997, nr 6 (97), s. 10–15; idem: *Historia krakowskiego węzła kolejowego, cz. 2*. „Świat Kolei” 1999, nr 6 (99), s. 18–21; Demel J.: *Początki kolei żelaznej w Krakowie*. Kraków Dawniej i Dziś nr 6. Kraków 1954; Komorowski W.: *Stacja kolejowa Kraków Główny Osobowy*. „Rocznik Krakowski” 1997, t. 63, s. 89–117; 2001: *Koleje prawobrzeżnego Krakowa*, „Rocznik Krakowski” 2001, t. 67, s. 91–110; Komorowski W., Sudacka A.: *Architektura kolei Karola Ludwika*. „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki” 1995, t. 40, z. 2, s. 129–147; Mazan L.: *150 lat dróg żelaznych w Galicji*. Kraków–Warszawa 1997; Szezynger S.P.: *Kolejowy szlak...*

¹⁶ Stankiewicz R., Wiczorek E.: *Przez Galicję. Kolej transwersalna*. Rybnik 2009.



Pierwszy dworzec kolejowy w Krakowie widziany od południowego zachodu, cynkotypia, ok. 1850; wł. MHK, nr inv. MHK 258/VIII

niejącej dziś kolei kocmyrzowskiej¹⁷ i węzła rzeszowskiego¹⁸. Dość szczegółowym i przydatnym opracowaniem jest studium historyczno-konserwatorskie autorstwa Waldemara Komorowskiego dla stacji Płaszów, Prokocim i Bieżanów, gdzie scharakteryzowano i naniesiono na mapy część obiektów o wojennym rodowodzie¹⁹. Być może w niedalekiej przyszłości ukaże się także monografia całego węzła krakowskiego²⁰. Pewien, również przydatny zasób wiedzy, wnoszą informacje zbierane i publikowane przez miłośników kolei na stronach internetowych²¹.

Osobną, ważną poznawczo kategorią źródeł są materiały kartograficzne, umożliwiające prześledzenie zmian w sieci kolejowej i infrastrukturze na przestrzeni lat i porównanie ze stanem obecnym. Schemat przewidywanego układu komunikacyjnego Krakowa (w tym sieci kolejowej) pokazano na załącznikach do wspomnianego planu Rittera. Stan sprzed wybuchu wojny bardzo dobrze (z uwzględnieniem położenia, wielkości i liczby torów na stacjach) odzwierciedlają wielkoskalowe (1:25000) mapy topo-

graficzne Wojskowego Instytutu Geograficznego (WIG) z 1934 roku²²; wtórnie użyte (bez aktualizacji treści) jako podkłady do map sztabowych Wehrmachtu. Mniej szczegółowy, ale bezcenny, jeśli chodzi o aktualizację zmian, które dokonywały się w sieci kolejowej na przestrzeni lat 1943–1944, jest plan urzędowy Krakowa (dwa wydania z lat 1943 i 1944)²³. O szczegółowych przemianach układów torowych wybranych stacji informują dokładne plany geodezyjne (w skalach 1:1000 lub 1:2000). Plany te, zarówno przed-, jak i powojenne (sprzed modernizacji z lat 1959–1961)²⁴, pozwalają na porównanie i ocenę zmian mających miejsce podczas wojny.

O zrealizowanych i planowanych przedsięwzięciach architektonicznych informuje dokumentacja projektowa i inwentaryzacyjna budynków powstała w latach wojny²⁵. Daty powstania i szczegółowe parametry obiektów budowlanych oraz inżynierskich podaje służbowa dokumentacja techniczna, będąca w posiadaniu PKP²⁶.

¹⁷ Garbacik R.: *Historia kolei Kraków – Kocmyrzów*. Kraków 1997.

¹⁸ Stankiewicz R.: *Kolej w Rzeszowie*. Rybnik 2008.

¹⁹ Komorowski W.: *Stacje..., passim*.

²⁰ Ćwikła M.: „Okres II wojny światowej”, poświęcony wojennym dziejom krakowskiego węzła rozdział z przygotowywanej monografii krakowskiej kolei, za którego udostępnienie składam autorowi podziękowania.

²¹ Dużo przydatnych informacji, w tym danych statystycznych na temat historii krakowskich linii i stacji kolejowych zawiera strona internetowa <http://www.kolej.one.pl>, będąca największą internetową bazą danych na temat sieci kolejowej w Polsce.

²² Wysokiej rozdzielczości reprodukcje tych oraz innych map topograficznych Polski sprzed 1945 r. dostępne są w internetowym Archiwum Map Wojskowego Instytutu Geograficznego 1918–1939

pod adresem <http://www.mapywig.org>.

²³ *Amtlicher Plan der Regierungsstadt Krakau*. Ausg. 1. Krakau 1943; Ausg. 2. Krakau 1944.

²⁴ W trakcie elektryfikacji węzła krakowskiego w latach 1959–1970 (i później) przebudowano wszystkie układy torowe z czasów przedwojennych oraz z lat II wojny światowej. Wykorzystane w artykule oryginalne plany układów torowych krakowskich stacji kolejowych przechowywane są w Archiwum PKP SA Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Krakowie.

²⁵ Wykorzystane w artykule oryginalne projekty budynków przechowywane są w Archiwum PKP SA Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Krakowie.

²⁶ Wykorzystane w artykule aktualne książki budowlane obiektów pochodzących z okresu II wojny światowej przechowywane są w PKP Polskie Linie Kolejowe SA Zakład Linii Kolejowych w Krakowie.



Dworzec Główny widziany od północy. Widoczna, przeszklona hala peronowa rozebrana w roku 1935, po uruchomieniu linii kolejowej do Tunelu oraz semafor kształtowy typu austriackiego (z ażurowym ramieniem), pocztówka, 1902; wł. MHK, nr. inw. MHK 1485/K/VIII

3. Rozwój węzła krakowskiego do wybuchu II wojny światowej

Początek dziejów kolei w Krakowie wyznacza data 13 października 1847 roku, kiedy to uruchomiono Kolej Północną (Górnośląską) cesarza Ferdynanda do Mysłowic, a dalej do Wrocławia i Berlina, dla której Kraków był stacją końcową²⁷. W zbiorach Muzeum Historycznego Miasta Krakowa (MHK), a konkretniej w kolekcji krakowskiego Bractwa Kurkowego, znajduje się związany z tym wydarzeniem srebrny model parowozu o nazwie „Kraków”²⁸. 20 lutego 1856 roku oddano do użytku odcinek kolei Karola Ludwika, początkowo do Dębicy, a od 1861 roku do Lwowa²⁹. Następnie w 1857 roku uruchomiono odchodzące od niej w Bieżanowie³⁰ lokalne połączenie do Wieliczki. W następnym roku oddano drugą linię lokalną prowadzącą

z Podłęża do Niepołomic. Od 1 sierpnia 1884 roku miasto Podgórze stało się węzłem kolejowym, ponieważ została otwarta stacja kolejowa nosząca tę samą nazwę (od 1885 roku Podgórze Płaszów, a od 1924 roku Kraków-Płaszów)³¹. Wraz ze stacją uruchomiono nowo powstały odcinek linii do Oświęcimia i Suchej, gdzie łączył się z wybudowaną w tym samym czasie Karpacką Koleją Transwersalną³². O istnieniu węzła krakowskiego można mówić od stycznia 1888 roku, tj. od momentu otwarcia biegnącej po trasie dzisiejszych Alei Trzech Wieszczów i ul. Konopnickiej linii obwodowej (cirkumwallacyjnej). Było to bezpośrednie połączenie Dworca Głównego (północna głowica rozjazdowa) ze stacją Bonarka (obecnie Kraków-Bonarka)³³ na linii do Skawiny. Na jej trasie znajdował się tylko jeden przystanek osobowy Kraków-Zwierzyniec, położony tuż za północnym przyczółkiem (wówczas kolejowego) Mostu Dębnickiego.

²⁷ Osiecki J.: *Koleje żelazne w Galicji i stosunek tychże do kolei w Polsce i Rosji z mapą topograficzną kolei*. Wiedeń 1858. Autor podaje 1845 r. jako datę uruchomienia kolei w Krakowie; być może chodzi tu o gotowość techniczną torowisk do prowadzenia po nich ruchu; zob. też Komorowski W.: *Koleje...*, s. 93.

²⁸ W pierwszych dziesięcioleciach funkcjonowania kolei w wielu krajach lokomotywy posiadały nazwy własne, najczęściej będące nazwami geograficznymi związanymi mniej więcej z miejscem pełnienia służby, np. *Kraków, Lemberg, Oświęcim, Podole, Poprad, Wisła, Wistoka* itp. Jednak stopniowy wzrost ilości parowozów w poszczególnych lokomotywniach (lata 70. i 80. XIX w.) spowodował, że zrezygnowano z oznakowania imiennego na rzecz bardziej klarownego oznakowania liczbowego, opartego na liczbie

osi napędnych, przeznaczeniu oraz odmianie konstrukcyjnej lokomotywy, por. Stankiewicz R.: *Koleje...*, s. 76–79; Terczyński P.: *Atlas parowozów*. Wyd. 1. Poznań 2003, s. 34, 35.

²⁹ Komorowski W.: *Stacje...*, s. 4, 5; Stankiewicz R.: *Koleje...*, s. 19–23.

³⁰ Nazwę miejscowości do II wojny pisano: „Bierzanów”; zdewastowany budynek dworcowy stacji Kraków-Bieżanów jest, oprócz obiektu w Podłężu, najstarszym, zachowanym w stanie pierwotnym obiektem architektonicznym w obrębie węzła krakowskiego. Ćwikła M.: *Historia...*, cz. 1, s. 14; Komorowski W.: *Stacje...*, s. 6.

³¹ Komorowski W.: *Stacje...*, s. 10.

³² Stankiewicz R., Wieczorek E.: *Przez Galicję...*, s. 10.

³³ Komorowski W.: *Stacje...*, s. 11.

U jej styku z linią górnośląską wybudowano stację manewrowo-postojową dla składów obsługujących obie linie. Obecnie jest to stacja Kraków Główny Towarowy, występująca też pod nazwą Kraków Główny Zachód³⁴, zlokalizowana pomiędzy ulicą Łokietka a Prądnicką. Zestawiane są tu pociągi pasażerskie dla stacji Kraków Główny Osobowy. 14 grudnia 1899 roku oddano do użytku linię lokalną Kraków – Kocmyrzów. Ta bardzo zasłużona dla rozwoju przemysłu we wschodnich dzielnicach miasta trasa odchodziła w kierunku wschodnim od dawnej kolei Karola Ludwika, między wiaduktem nad ul. Miodową a przyczółkiem mostu kolejowego na Wiśle³⁵. Rok później na linii kocmyrzowskiej połączono stację Czyżyny z Mogiłą. W ramach poszerzania granic Krakowa rozebrano linię obwodową (1912), blokującą rozrost miasta w kierunku zachodnim. 9 września 1913 roku oddano do użytku Dworzec Towarowy w ciągu linii w kierunku Katowic (dawnej Kolei Północnej Ciesarza Ferdynanda), pomiędzy ulicą Kamienną a Prądnicką³⁶. Z działaniami militarnymi I wojny światowej wiąże się budowa w 1915 roku wojskowej, przetokowej stacji towarowej w Prokocimiu³⁷ (obecnie część stacji Kraków-Prokocim Towarowy, poważnie rozbudowanej w latach 1942–1944 i w okresie powojennym). Początkowo była to pojedyncza grupa torów z posterunkami zwrotniczymi, biegnących po północnej stronie linii lwowskiej (dawnej Karola Ludwika) na długości około 4,5 km. W czasie I wojny światowej (1916) pojawił się po raz pierwszy pomysł zbudowania wschodniego obejścia kolejowego dla Dworca Głównego³⁸; ten niezrealizowany zamysł powrócił w 1938 roku (plan Dziewońskiego), a wykonania doczekał się w latach 1942–1943 jako kolej obwodowa Łobzów – Płaszów. 25 listopada 1934 roku uruchomiono ważną dla komunikacji II Rzeczypospolitej linię Kraków – Tunel, skracającą o 44 km połączenie z Warszawą (dotychczas ruch odbywał się przez Szczakową ze zmianą czoła pociągu na wyżej wymienionej stacji)³⁹. Linia ta wybiegała ze zmodyfikowanej północnej głowicy rozjazdowej stacji Kraków Główny i biegła po łuku w kierunku północno-wschodnim, wzdłuż ul. 29 listopada, którą przekraczała wiaduktem w Prądniku Czerwonym, kierując się w stronę Batowic, gdzie zlokalizowano stację⁴⁰. Niecały rok później

zlikwidowano zbyt małą jak na ówczesne standardy przeszkloną halę peronową Dworca Głównego, będącą charakterystycznym elementem jego sylwetki⁴¹. Jako ciekawostkę warto wymienić postawienie w początkach lat 30. pierwszej na PKP motowagonowni dla obsługi nowoczesnych wagonów motorowych (w tym słynnych lux-torped)⁴². Sam Dworzec Główny zarówno przed I, jak i przed II wojną światową nie doczekał się planowanej parokrotnie gruntownej rozbudowy i modernizacji⁴³.

Z niezrealizowanych zamierzeń międzywojnia warto wspomnieć: wprowadzenie ruchu prawostronnego na linii Kraków – Lwów (w spadku po Austrii Galicja odziedziczyła ruch lewostronny na dwutorowych szlakach kolejowych)⁴⁴, nowatorski projekt kolei elektrycznej z Krakowa-Płaszowa do Zakopanego⁴⁵ (przez Swoszowice, Mysłenice, Mszanę Dolną), łącznicę Zabłocie – Krzemionki (omijającą Płaszów), dworzec rozrządowy dla obsługi portu rzeczno- oraz plany budowy nowoczesnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym⁴⁶.

W przededniu wybuchu II wojny światowej węzeł krakowski tworzyły obiekty (stacje i torowiska) zbudowane w dużej mierze przed odzyskaniem niepodległości w 1918 roku; zbudowane w stylu obowiązującym w budownictwie kolejowym Austro-Węgier przed I wojną światową. W spadku po zaborcy kolej krakowska (oraz cała Galicja) odziedziczyła też niektóre urządzenia sterowania ruchem (np. semaforów kształtowe z ażurowymi ramionami) oraz wspomniany ruch lewostronny. W węźle krakowskim zbiegały się cztery główne linie (do Katowic, Warszawy, Lwowa i Skawiny), które łączyły się w dwóch posiadających lokomotywnie stacjach węzłowych (Kraków Główny i Kraków Płaszów). Na linii do Katowic zlokalizowana była istotna dla transportu ładunków stacja Kraków Główny Towarowy (magazyny ekspedycyjne z ładowniami oraz grupa torów rozrządczo-postojowych). Na linii warszawskiej najbliższą stacją były oddalone o 6 km Batowice. Na linii do Lwowa, 2 km za Płaszowem, zbudowano w 1927 roku przystanek Prokocim (obecnie Kraków-Prokocim) dla obsługi powstałej w tym samym czasie fabryki kabli. Na linii do Zakopanego funkcjonowały trzy blisko siebie zlokalizowane obiekty – przystanek Kraków-Podgórze (obecnie Kraków-Krzemionki),

³⁴ Nazwa Kraków Główny Towarowy pierwotnie dotyczyła otwartego w 1913 r. Dworca Towarowego zlokalizowanego przy ul. Kamiennej.

³⁵ Dokładny opis linii kocmyrzowskiej oraz jej losy przedstawił Garbacik R.: *Historia kolei...*

³⁶ Ćwikła M.: *Historia...*, cz. 2, s. 20; nakręcony w tym dniu film z uroczystości otwarcia dworca jest najstarszym dokumentem filmowym o tematyce kolejowej w Polsce.

³⁷ Komorowski W.: *Stacje...*, s. 15.

³⁸ idem: *Koleje...*, s. 102.

³⁹ *20-lecie komunikacji w Polsce odrodzonej*. Kraków 1939, s. 155, 159.

⁴⁰ *Linja Kraków – Miechów – Kozłów. Plan sytuacyjny, odcinek: Kraków – Sudoł*. Kraków 1932. Dokumentacja projektowa i mapy katastralne z okresu jej budowy przechowywane są w Archiwum PKP SA Obszar Gospodarowania Nieruchomościami w Krakowie. Przewidywana w tym projekcie nazwa stacji mijanki – Sudoł – została wkrótce zamieniona na Batowice (od 1973 r. Kraków-Batowice).

⁴¹ Komorowski W.: *Stacja kolejowa...*, s. 116.

⁴² Pokropiński B.: *Lux-torpeda PKP*. Warszawa 2007, s. 13.

⁴³ Komorowski W.: *Stacja kolejowa...*, s. 110–116. Rozpoczęta w latach 60. wyburzeniami historycznie wartościowych obiektów we wschodniej części zespołu dworcowego, hamowana przez niedomagania gospodarcze PRL-u budowa nowych peronów, przejść podziemnych, układu torowego i urządzeń sterowania ruchem kolejowym została ukończona w 1998 r.

⁴⁴ *20-lecie komunikacji...*, s. 182.

⁴⁵ *Kolej elektryczna Kraków – Zakopane*. Kraków 1939. Entuzjastyczne w tonie opracowanie wyliczające korzyści, jakie niesie szybka kolej dla gospodarki i turystyki polskich Karpat. Dzisiaj pomysł skrócenia połączenia Kraków – Zakopane/Nowy Sącz przybrał postać projektu linii Podłże – Piekielek k. Limanowej.

⁴⁶ Garbacik R.: *Historia kolei...*, s. 31; *Program inwestycyjny Stołeczno-Królewskiego Miasta Krakowa na okres 1937/38–1943/44*. Kraków 1938, s. 4.



Zniszczone na skutek bombardowania 1 września 1939 r. wnętrze motowagonowni na Dworcu Głównym. Widoczne dwa wraki wagonów motorowych wyprodukowanych przez chrzanowski „Fablok”, tzw. lux-torped; za: Pokropiński B.: Lux-torpeda PKP. Wyd. 2. Warszawa 2007

stacja Kraków-Bonarka i przystanek Borek Fałęcki (obecnie Kraków-Łagiewniki)⁴⁷. Ruch pasażerski oraz zakłady przemysłowe wzdłuż linii Kocmyrzowskiej obsługiwały stacje Kraków Grzegórzki i Kraków Dąbie. Sporą część przemysłu Podgórze obsługiwała, położona na drugim brzegu Wisły, naprzeciwko stacji Kraków-Grzegórzki, stacja towarowa Kraków-Wisła. Całości obrazu dopełniały liczne bocznicze budowane dla zakładów przemysłowych. Linie do Katowic, Lwowa i Skawiny były dwutorowe, a linie do Tunelu, Kocmyrzowa, Wieliczki i Niepołomic miały po jednym torze.

4. Lata 1939–1945

4.1. Utworzenie Generalnej Dyrekcji Kolei Wschodniej (General Direktion der Ostbahn, GEDOB)

W pierwszych dniach września 1939 roku krakowski węzeł kolejowy stał się celem nalotów Luftwaffe. W ich wyniku ucierpiała część infrastruktury dworcowej (w tym motowagonownia na Dworcu Głównym)⁴⁸. 6 września 1939 roku

Niemcy zajęli Kraków, a 12 października tego roku proklamowali utworzenie Generalnego Gubernatorstwa ze „stolicą” w Krakowie⁴⁹. Jedną z instytucji utworzonych na jego terenie była dyrekcja kolejowa, do której zadań należało m.in. zabezpieczenie zajętego na ziemiach polskich taboru oraz naprawa uszkodzonej w trakcie działań wojennych infrastruktury byłej PKP. Początkowo siedzibą dyrekcji była Łódź, a 9 listopada 1939 roku powołano w Krakowie Generalną Dyrekcję Kolei Wschodnich – Generaldirektion der Ostbahn (GEDOB)⁵⁰. Na siedzibę został obrany budynek Południowej Dyrekcji Okręgowych Kolei Państwowych przy pl. Matejki 12. Swym zasięgiem Ostbahn objął cały obszar Generalnego Gubernatorstwa i dzielił się na cztery dyrekcje kolejowe (Reichsbahndirektion) (Kraków, Lublin, Radom, Warszawa). Jej zasięg poszerzony został po 22 czerwca 1941 roku o dystrykt Galicja z dyrekcją we Lwowie. Koleje Wschodnie były ściśle powiązane z Kolejami Rzeszy (Deutsche Reichsbahn Gesellschaft, DRG), stanowiąc w założeniu okupanta tylko pewną część sieci kolejowej „Wielkich Niemiec”. Personel kierowniczy wyższego szczebla składał się w całości z przybyłych z Niemiec pracowników Deutsche Reichsbahn. Na pozostałych stanowiskach pracy (w tym na niższych stanowiskach kierowniczych) zatrudnieni byli pracownicy przedwojennej PKP, stanowiący przeważającą część personelu⁵¹. Z Rzeszy przeniesiono też system organizacji oraz administracji kolejami. Prace przy odbudowie oraz rozbudowie również prowadzono w ścisłym związku z Kolejami Rzeszy oraz z wykorzystaniem jej dokumentacji projektowo-technicznej. Odrębność Kolei Wschodnich zaznaczała się w zakresie finansów oraz bezpośredniej podległości Ministerstwu Transportu Rzeszy. Podstawowymi zadaniami Dyrekcji Kolei Wschodnich była w pierwszym rzędzie odbudowa sieci kolejowej oraz organizacja i zarządzanie przewozami (pasażerskimi i towarowymi) na terenie Generalnego Gubernatorstwa. Następną, niezwykle ważną sferą działalności była rozbudowa i modernizacja infrastruktury kolejowej w celu pełnej integracji z siecią kolejową III Rzeszy. Pierwsza faza rozbudowy infrastruktury kolejowej rozpoczęła się w październiku 1940 roku wraz z przygotowaniami do wojny z ZSRR (tzw. plan Otto). Po rozpoczęciu wojny z niedawnym sojusznikiem, na przełomie lat 1941 i 1942, rozpoczęto realizację kolejnego planu rozbudowy, tzw. planu Ostbau. Realizowana w ramach obu planów przebudowa wiązała się z polepszeniem zdolności transportowej szlaków kolejowych na kierunku wschód – zachód. Chodziło tu o rozbudowę torowisk, budowę nowych stacji i zakładów utrzymania taboru kolejowego oraz o rozbudowę już istniejących⁵². Nad realizacją zadań w tym zakresie miał czuwać powołany w tym celu Wydział Nowych Budów (Neubauamt der GEDOB).

4.2. Niezrealizowane plany modernizacyjne

Dla inwestycji kolejowych lat 1939–1945 wyróżnić można dwa etapy, dla których umowną cezurę stanowi data ataku na ZSRR (22 czerwca 1941 roku). Pierwszy okres ma odzwierciedlenie w projektach Huberta Rittera z lat 1940–1941. Plan ten zawiera bardzo śmiało i oryginalnie rozwiązanie nowego przebiegu linii kolejowych⁵³. Architekt

⁴⁷ Komorowski W.: *Stacje...*, s. 14.

⁴⁸ Pokropiński B.: *Lux-torpeda...*, s. 52.

⁴⁹ Wroński T.: *Kronika okupowanego Krakowa*. Kraków 1974.

⁵⁰ Gerteis A.: Organisation und Aufgaben der Ostbahn in Gegenwart und Zukunft. W: *Das Generalgouvernement. Seine Verwaltung und seine Wirtschaft*. Hrsg. J. Bühler. Krakau 1943, S. 285–289; Reimer M., Kubitzki V.: *Eisenbahn in Polen 1939–1945. Die Geschichte der Generaldirektion der Ostbahn*. Stuttgart 2004, S. 13–15.

⁵¹ Gerteis A.: Organisation und Aufgaben..., S. 287; W 1943 r. Ostbahn zatrudniał 8,5 tysiąca niemieckich i ponad 100 tysięcy polskich pracowników.

⁵² Reimer M., Kubitzki V.: *Eisenbahn in Polen...*, S. 41, 42.

⁵³ Opis jest próbą rozczytania planowanego, nowego przebiegu linii kolejowych wyrysowanych na planie komunikacyjnym (*Ver-*



Odbudowa dziełem Kolei Wschodnich (dosł. Odbudowa przez Koleje Wschodnie). Plakaty propagandowe z 1941 r., podkreślające rolę Ostbahn w odbudowie i rozbudowie komunikacji kolejowej na obszarze Generalnego Gubernatorstwa; za: „Das Generalgouvernement” 1. Jahrgang/Okttober – November 1941/Folge 13/14, S. 66, oraz „Das Generalgouvernement” 1. Jahrgang/April – Mai 1941/Folge 7/8, S. 57

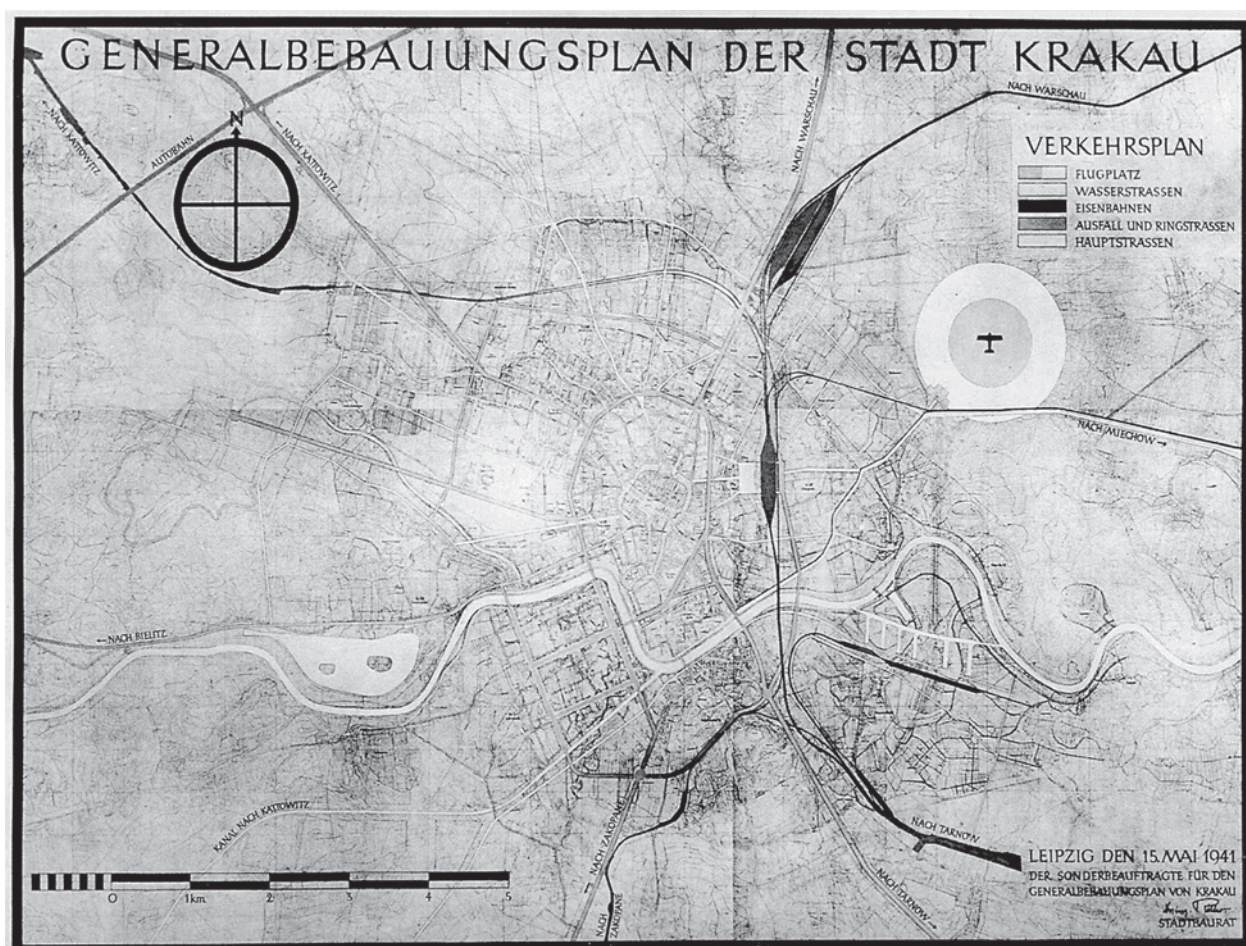
planował pozostawić kierunki istniejących korytarzy komunikacyjnych wychodzących z Krakowa, dokonując dyslokacji całego zespołu dworcowego i południkowego ciągu linii średnicowej na wschód. Dotychczasowy Dworzec Główny zamierzano zlikwidować, a nowy, zapewne zaprojektowany w reprezentacyjnym stylu III Rzeszy budynek⁵⁴, planowano zlokalizować w osi ul. Lubicz, w miejscu obecnego ronda Mogińskiego (około 800 m na wschód od obecnego dworca). Na planie wyobrażono duży, prostokątny plac ze skierowanymi na dworzec wlotami trzech ulic (obecnie Lubomirskiego, Lubicz i Kopernika). Po jego wschodniej stronie widoczny jest wrzecionowaty zarys układu torów stacyjnych o długości około kilometra (pomiędzy krańcami głowic rozjazdowych); rozmieszczenia peronów oraz układu torowiska nie przedstawiono. Na wschód od torowiska zaznaczono równoległą doń, szeroką ulicę, z której bierze początek ul. Mogińska. Z północnej głowicy stacyjnej wychodzi grupa torów rozgałęziająca się dwukrotnie. W rejonie skrzyżowania ulic Rakowickiej i Prandoty odchodzi nowy tor linii kocmyrzowskiej, a za cmentarzem wojskowym tory dzielą się na linię katowicką i warszawską; na planie przedstawiono to w postaci skomplikowanego systemu bezkolizyjnych obejść i dwupoziomowych krzyżowań (wiaduktów). Przesunięty znacznie na północ bieg linii katowickiej wykręca dużym łukiem w kierunku zachodnim, pod al. 29 listopada, by przez tereny Krowodrzej Górki wejść płynnie w dawny przebieg

linii na wysokości przystanku Łobzów. Dworzec Towarowy oraz stację manewrowo-postojową wraz z dotychczasowym odcinkiem linii w kierunku Dworca Głównego zamierzano rozebrać. Linia warszawska, w przeciwieństwie do aktualnego przebiegu, biegnie w całości po wschodniej stronie al. 29 listopada, a dużą część Prądnika Czerwonego zajmuje spora stacja rozrządowa o poprzecznym układzie dwóch grup torów, rozciągnięta po wschodniej stronie torów magistralnych linii, na długości prawie 3 km. Dziś obejmowałyby teren od ul. Wileńskiej do skrzyżowania ulic Powstańców i Strzelców.

Linia kocmyrzowska w swym nowym przebiegu prowadziła przez tereny Olszy (przecięcie ul. Olszyny), by na wysokości Wieczystej złączyć się ze swym dawnym odcinkiem pozostawionym zapewne jako linia przemysłowa dla Dąbia i Grzegórek. Być może na Wieczystej przewidziano przystanek osobowy obsługujący pobliski port lotniczy Rakowice-Czyżyny, którego okazały bu-

kehrsplan), będącym jednym z załączników do planu Rittera. Dla ułatwienia orientacji podano ważniejsze obiekty oraz obecne nazwy ulic.

⁵⁴ Ritter nie uszczegółowił wyglądu żadnego z obiektów kolejowych. Wszelkie sugestie co do rzutu, wymiarów budynków i rozplanowania torowisk są interpretacją konturowych obrysów na planie.



Hubert Ritter: Der Generalbebauungsplan von Krakau, 1941. *Plan Komunikacyjny z naniesionym nowym układem sieci kolejowej miasta. Wyróżniają się: nowy Dworzec Główny, stacja rozrządowa na Prądniku Czerwonym i rozbudowany kompleks stacji Kraków Płaszów i Kraków Prokocim; za: Purchla J.: Hubert Ritter i hitlerowskie wizje Krakowa. „Rocznik Krakowski” 2005, s. 174*

dynek widnieje na planie. W kierunku południowym oś kolejowa przekraczałaby Wisłę w miejscu obecnego Mostu Kotlarskiego. Na wysokości skrzyżowania ulic Romanowicza i Lipowej odchodziłaby łącznica pozwalająca ominąć stację w Płaszowie składom jadącym do Oświęcimia i Zakopanego⁵⁵. W rejonie stacji Kraków-Podgórze (obecnie Kraków-Krzemionki) następowałoby połączenie jej z istniejącym ciągiem komunikacyjnym. Linia lwowska wchodziłaby w sposób bezkolizyjny do stacji Kraków-Płaszów, bez krzyżowania w jednym poziomie z torami w kierunku Skawiny, czyli prawie tak jak ma to miejsce dziś. Sama stacja płaszowska nie zmieniłaby lokalizacji, podobnie jak dalszy ciąg linii w kierunku Lwowa, widoczny na projekcie jako przechodzący stopniowo w rozległą grupę torów stacji Prokocim Rozrządowy. Poza tym zamierzano wybudować osobny ciąg torów towarowych wiodących z północnego

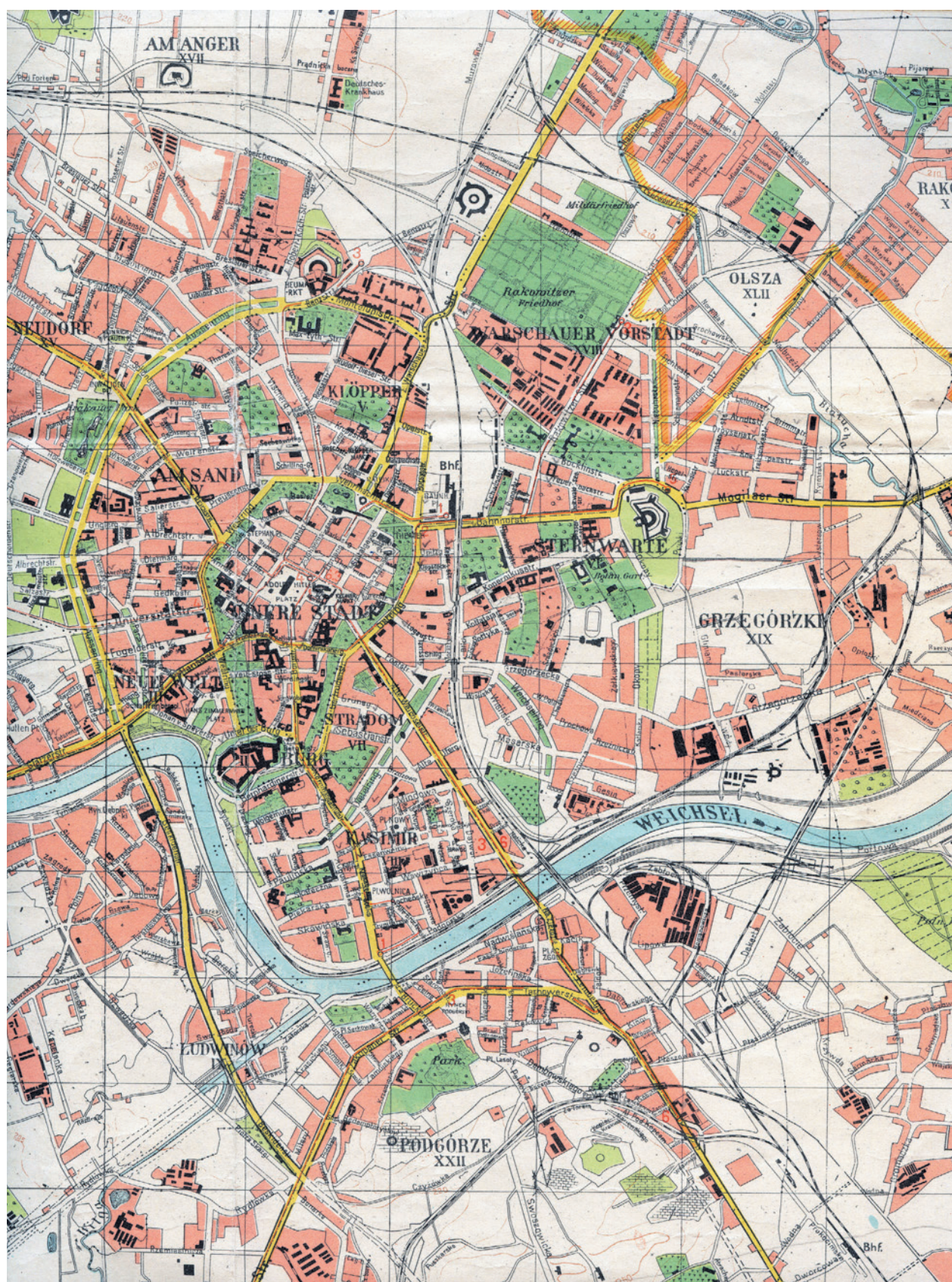
zachodu głowicy Płaszowa i Prokocimia Towarowego do znacznie rozbudowanego portu zimowego na Wiśle. Tory wykręcałyby dużym łukiem w kierunku wschodnim na Zabłociu, a w rejonie dzisiejszego os. Zadworze zamierzano zlokalizować pomocnicze stacje towarowe dla obsługi przeładunków w porcie. Oprócz planu Rittera projektowany układ sieci kolejowej Krakowa pojawił się na planie rozszerzenia granic miasta z 1941 roku⁵⁶. Co ciekawe, pierwotny wariant planu Rittera zakładał bardziej rewolucyjne rozwiązania w zakresie układu sieci kolejowej, a mianowicie całkowitą likwidację kolei w obrębie śródmieścia na rzecz stworzenia nowego odcinka. Bieglby on od Mydlnik na linii katowickiej, przez tunel pod wzgórzem bł. Bronisławy, Dębniaki (nowy dworzec w zachodniej części dzielnicy rządowej) do linii w kierunku Skawiny. Połączenie linii przewidziano pomiędzy przystankiem Borek Fałęcki a stacją Kraków-Bonarka⁵⁷.

Po odłożeniu na później realizacji projektu Rittera okupant przystąpił do „oszczędniejszej” modernizacji węzła krakowskiego. Jest to drugi etap prac, który wyznaczają budowy zrealizowane w latach 1942–1944; przewidywały one rozbudowę istniejącego układu linii. Wykonywano je w ramach wspomnianych planów: Otto i Ostbau, zakładających modernizację sieci kolejowej Rzeszy i Generalnego Gubernatorstwa, przede wszystkim na potrzeby wojenne.

⁵⁵ Pomysł łącznicy Zabłocie – Krzemionki powraca co jakiś czas w planach modernizacji przeciążonego układu komunikacyjnego Krakowa.

⁵⁶ *Atlas historyczny miast polskich*. Red. R. Czaja. T. V. Małopolska. Red. Z. Noga. Z. 1. Kraków. Red. Z. Noga. Kraków 2007, plan 1.33.

⁵⁷ Purchla J.: *Hubert Ritter...*, s. 170.



Fragment Amtlicher Plan der Regierungstadt Krakau, 1944, przedstawiający pełny przebieg kolei obwodowej od Łobzowa do Płaszowa wraz z łącznicami: Olsza – Kraków – Przedmieście i Olsza – kolej kocmyrzowska (Dąbie). U dołu widoczna łącznica Prokocim – Bonarka z nowym wiaduktem nad ul. Wielicką oraz dawny, zlikwidowany w 1960 r. przebieg linii na odcinku Płaszów – Krzemionki; wł. MHK, sygn. MHK 55 VIIIa

4.3. Zrealizowane linie kolejowe: kolej obwodowa i linia Kraków-Prokocim Towarowy – Kraków-Bonarka

Pomimo zarzucenia ambitnych planów modernizacyjnych kolei z pierwszych lat wojny dykcja Ostbahn zdążyła zrealizować pewną liczbę przedsięwzięć usprawniających ruch kolejowy w Krakowie. Inwestycje objęły istniejące odcinki linii i dotyczyły głównie usprawnienia ruchu i podniesienia zdolności przewozowej linii kolejowych na terenie Generalnego Gubernatorstwa. Priorytetowe znaczenie dla hitlerowców miała modernizacja strategicznego korytarza transportowego wschód – zachód, czyli linii Berlin – Wrocław – Katowice – Kraków – Tarnów – Lwów⁵⁸. Temu celowi miały służyć nowo wznoszone stacje rozrządowe i stawiane w ich obrębie posterunki techniczne (nastawnie) dla pomieszczenia scentralizowanych urządzeń sterowania ruchem kolejowym⁵⁹. Wznoszono nowe budynki lokomotywni dla pomieszczenia i obsługi rosnącej liczby pojazdów trakcyjnych. W budynkach instalowano także nowe, zautomatyzowane urządzenia łączności telefonicznej (centrale oraz aparaty). Na wspomnianej linii dokonano także wymiany nawierzchni torowej na wzmocnioną tzw. nawierzchnię ciężką, pozwalającą na wjazd taboru o zwiększonym nacisku osi na tor⁶⁰.

Najważniejszym usprawnieniem komunikacji kolejowej, funkcjonującym z powodzeniem do dziś, była zbudowana w latach 1942–1943 tzw. kolej obwodowa Kraków-Łobzów – Kraków-Płaszów, licząca nieco ponad 9 km⁶¹. Jej głównym zadaniem było rozdzielenie ruchu pasażerskiego od towarowego, tak aby pociągi towarowe (w tym głównie transporty wojskowe na front wschodni) omijały dworce Towarowy i Osobowy, nie blokując torów i peronów. Ciekawą jest to, że do budowy tej kolei przymierzano się dwukrotnie – w 1916 roku oraz w latach 30.⁶² Ta dwutorowa linia, omijająca od wschodu centrum Krakowa, pierwotnie odchodziła w kierunku północno-wschodnim od linii katowickiej, na wysokości ul. Rydla⁶³. Pociągi na nią wjeżdżające



Pociąg pospieszny relacji Słupsk – Kraków-Płaszów prowadzony lokomotywą EU 07 mija dawny posterunek odgałęźny Kraków-Łobzów, wybudowany w 1940 r. Do lat 50. budynek ten obsługiwał odejście kolei obwodowej, fot. D. Lulewicz, 2009

lub z niej zjeżdżające, obsługiwał postawiony w tym celu posterunek odgałęźny (dziś posterunek odstępowy Kraków-Łobzów, KŁ)⁶⁴.

Zbudowany na planie prostokąta o wymiarach 11,3 na 5,5 m dwukondygnacyjny obiekt nakryto dachem czterospadowym, łamanym do środka, z wydatnie wysuniętymi ponad lico muru okapami. Zwrócone na torowisko pomieszczenie dyspozytorskie wyposażono w pięć dużych otworów okiennych (trzy od frontu i dwa po bokach); z tyłu umieszczono dwa mniejsze okna. Dolna kondygnacja posiada od frontu cztery małe okienka. Budynek ten jest przykładem importowanej z Rzeszy, zuniformizowanej architektury kolejowej, w której główną rolę odgrywały czynniki funkcjonalne: obiekt tego typu powinien być wygodnym miejscem pracy⁶⁵. Jedyłą dekoracją miał stanowić starannie ułożony watek ścian z cegły licowej⁶⁶. Poza odgałęzieniem linii obwodowej obsługiwał on położoną po południowej stronie linii głównej ładownię wojskową (rampę

⁵⁸ Garbacik R.: *Historia kolei...*, s. 33; Gerteis A.: *Deutsche Aufbauarbeit bei der Ostbahn*. „Das Generalgouvernement” 1941, Bd. 1. S. 46–50; Stankiewicz R.: *Kolej...*, s. 51; wzorcowym przykładem wybudowanej od podstaw w czasie wojny stacji jest, funkcjonująca z powodzeniem do dziś Żurawica Rozrządowa koło Przemyśla powstała dla obsługi ruchu transgranicznego z ZSRR.

⁵⁹ *Deutsches Vorfeld im Osten*. Hrsg. H. Gauweiler. Krakau 1941, S. 64 – fotografia z podpisem: „W Rzeszy nie do pomyślenia: ręcznie nastawiane zwrotnice na stacjach w dużych miastach”. Urządzenia scentralizowane nie wymagały ręcznego ustawiania drogi przebiegu dla pociągów, co było przez Niemców uznawane za symbol technicznego zaoferowania. W okresie dwudziestolecia międzywojennego w Polsce dokonał się znaczący postęp w zakresie techniki i budownictwa kolejowego: elektryfikacja węzła warszawskiego, pierwsze automaty biletowe, produkcja nowoczesnego taboru (m.in. parowozy Pm 36 i Pt 31, wagon motorowy lux-torpeda, elektrowozy EL 100 i EL 200), budowa ponad 1700 km nowych linii wraz z infrastrukturą. Jednak w porównaniu z osiągnięciami III Rzeszy na tym polu było to zbyt mało. Por. *20-lecie...*, s. 123–232.

⁶⁰ Garbacik R.: *Historia kolei...*, s. 33; Kroma R., Sosiński J.: *Poznański węzeł...*, s. 139.

⁶¹ Ćwikła M.: „Okres II wojny...”. Autor podaje dokładną długość linii: 9181 m. Dziś nazywana jest małą koleją obwodową dla odróżnienia od dużej kolei obwodowej, czyli powstałego w latach 1952–1955 ciągu północnej obwodnicy towarowej Mydlniki – Batowice – Nowa Huta – Podłęże.

⁶² Komorowski W.: *Koleje...*, s. 106.

⁶³ Od 1959 r. mała kolej obwodowa wychodzi ze wschodniej głowicy stacji Kraków Mydlniki i do przystanku Kraków Łobzów biegnie równoległe do linii katowickiej. W latach 50. i 60. dokonano jej kompleksowej modernizacji (wymiana nawierzchni, nowe mosty i wiadukty, elektryfikacja, budowa stacji towarowej i posterunków odgałęźnych).

⁶⁴ Według książki budowlanej obiektu, przechowywanej w PKP Polskie Linie Kolejowe SA Zakład Linii Kolejowych w Krakowie, nr ewid. 3/031-00162/102, obiekt zbudowano w 1940 r., chociaż budowę samej linii rozpoczęto prawie dwa lata później.

⁶⁵ Komorowski W., Sudacka A.: *Architektura kolei...*, s. 146.

⁶⁶ Obecnie ściany większości obiektów są przykryte tynkiem.



Miejsce styku linii Kraków Główny – Przemyśl (z lewej) oraz kolei obwodowej Łobzów – Prokocim Towarowy (z prawej) w rejonie północnej głowicy dworca płażowskiego. Czytelny rozdział ruchu pasażerskiego od towarowego: Zespół trakcyjny EN 57 jako pociąg osobowy relacji Kraków Główny – Stróże oraz skład towarowy wyjeżdżający z Prokocimia na kolej obwodową, fot. D. Lulewicz, 2009

Piłsudskiego)⁶⁷. Kolej obwodowa stopniowo obniżając się, wchodziła za skrzyżowaniem z ul. Łokietka w coraz głębszy wkop. Następnie omijała w odległości około 80–100 m torowisko stacji Kraków Towarowy, tuż za położonymi po jego północnej stronie magazynami warsztatów wagonowych, wieżą wodną⁶⁸ i zsypanymi węglowymi. Za wiaduktem pod ul. Prądnicką wkop osiągał maksymalną głębokość 7 m, a przebieg trasy rozpoczynał łagodny skręt w kierunku południowo-wschodnim, wchodząc pod wiadukt linii Kraków – Tunel i pod al. 29 listopada. Przed mostem przez Białuchę linia wychodziła z wkopu i skręcając coraz bardziej na południe, przechodziła przez tereny włączonej w 1941 roku do Krakowa-Olszy, gdzie Dyrekcja Ostbahnu przewidywała wzniesienie stacji towarowej⁶⁹. Ulicę Mogiłską i towarzyszący jej tor kolei kocmyrzwowskiej przekraczała po moście. Dalej, biegnąc po wysokim nasypie, przekraczała po raz drugi Białuchę, omijając od wschodu

Fabrykę Wódek i Likierów na Dąbiu (dziś Destylarnia „Polmos” SA). Biegnąc w kierunku południowo-wschodnim, po przekroczeniu ul. Grzegórzeckiej, osiągała Wisłę, którą pokonywała pierwotnie po 300-metrowej długości tymczasowym moście posadowionym na drewnianych palach⁷⁰. Następnie, mijając skraj nieistniejącej dziś stacji towarowej Kraków-Wisła, omijała od wschodu fabryki Zabłocia, by wejść w północną głowicę rozjazdową stacji Kraków-Płaszów oraz na stację towarową Kraków-Prokocim (na grupę przyjazdową Prokocim A, Pr A)⁷¹.

Tor lewy kolei obwodowej (patrząc od strony Łobzowa) oddano do użytku 18 lutego 1943 roku, a prawy 14 dni później⁷². Budowa linii obwodowej, choć znacznie usprawniła przejazd pociągów przez Kraków, spowodowała trwałe przecięcie ciągu komunikacyjnego ul. Rakowickiej, łączącego dzielnice centralne Krakowa (Śródmieście, Warszawskie) z urbanizującymi się szybko przedmieściami (Olsza, Prądnik Czerwony, Rakowice). W 1943 roku lub na początku 1944 roku⁷³ ukończono jednotorową łącznicę od nowo budowanego posterunku odgałęźnego Olsza (dziś stacja towarowa Kraków-Olsza) do linii Kraków – Tunel (obecny posterunek odgałęźny Kraków-Przedmieście w rejonie ul. Żmujdzkiej). Pozwalała ona na minięcie Dworca Głównego przez transporty kierowane z Płaszowa i Prokocimia w stronę Warszawy. Pierwotnie łącznica ta krzyżowała się w jednym poziomie z al. 29 listopada. W tym samym czasie przypuszczalnie oddano do użytku krótki tor łączący Kolej Kocmyrzwowską z linią obwodową; od stacji Kraków-Dąbie do posterunku Olsza. Prowadził on równolegle do ul. Fabrycznej i linii kocmyrzwowskiej, odchodząc od tej ostatniej po przekroczeniu koryta Białuchy i ul. Mogiłskiej. Następnie wspinał się stopniowo aż do poziomu nowej linii⁷⁴.

Przed końcem wojny rozpoczęto budowę, biegnącej po wschodniej stronie dworca płażowskiego, ponadpięciokilometrowej⁷⁵ łącznicy Prokocim Towarowy – Kraków-Bonarka⁷⁶. Z tym przedsięwzięciem wiąże się zespół dwóch wiaduktów posadowionych na żelbetowych murach oporowych, przerzuconych tuż przy skrzyżowaniu ulic Wielickiej i Powstańców Wielkopolskich, których wznoszenie rozpo-

⁶⁷ Tu Niemcy planowali wzniesienie obiektów infrastruktury pomocniczej; projekt znormalizowanego, murowanego baraku warsztatowego, datowany na 27 listopada 1942 r., jest przechowywany w Archiwum PKP SA Obszar Gospodarowania Nieruchomościami w Krakowie, sygn. B-bm 8.

⁶⁸ Budynek ten, pochodzący sprzed I wojny światowej, będący dziś w opłakanym stanie, zasługuje na szczególną uwagę ze względu na zachowany oryginalny, nitowany zbiornik na wodę.

⁶⁹ Obecna stacja towarowa Kraków-Olsza powstała w latach 1967–1974. *Baza kolejowa. Kraków Nadwiśle* [online] [dostęp: 14 października 2009 r.]. Dostępny w internecie: <http://www.kolej.one.pl/index.php?dzial=stacje&id=7707&okno=informacje>.

⁷⁰ Hydzik J.: *Historia krakowskich mostów*. „Zeszyty Naukowo-Techniczne Oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji w Krakowie” rok 2002, z. 100, s. 272, 273. W latach 1959–1960 w związku z elektryfikacją linii zbudowano nowy, dwutorowy most stalowy złożony z siedmiu przęseł blachownicowych i środkowego przęsła kratownicowego.

⁷¹ Ćwikła M.: „Okres II wojny...”, s. 3. Autor stwierdza, że tor łączący kolej obwodową z Prokocimem uruchomiono przypuszczalnie przed końcem wojny. W obecnym kształcie układ północnej głowicy dworca płażowskiego funkcjonuje od 1960 r.

⁷² Schnayder E.: *Niemiecka ciekawostka kartograficzna z okresu okupacji Krakowa*. „Rocznik Krakowski” 1993, t. 59, s. 160–163.

⁷³ *Amtlicher Plan der Regierungstadt Krakau*. Ausg. 1. Krakau 1943. Plan zawiera naniesioną trasę kolei obwodowej bez obu łącznic. Natomiast rok późniejsze wydanie tego samego planu pokazuje wyrównane obie łącznice.

⁷⁴ Garbacik R.: *Historia kolei...*, s. 32.

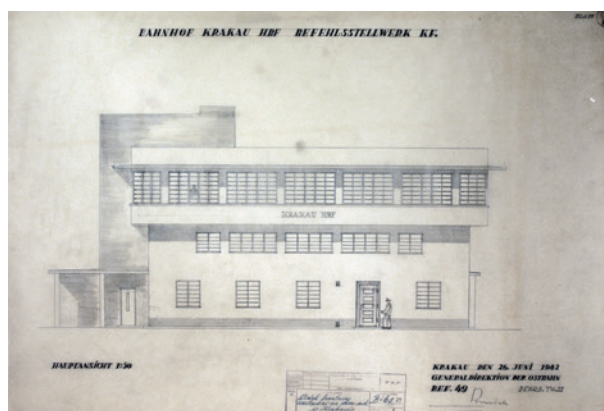
⁷⁵ Długość łącznicy wynosi obecnie: 5144 m. *Linia Kraków Prokocim Towarowy – Kraków Bonarka – przebieg linii* [online] [dostęp: 14 października 2009 r.]. Dostępny w internecie: <http://www.kolej.one.pl/index.php?dzial=linie&id=730&okno=przebieg>.

⁷⁶ Linia z Prokocimia do Bonarki wraz z wiaduktem nad ul. Wielicką widnieje na obu wydaniach *Amtlicher Plan der Regierungstadt Krakau*.

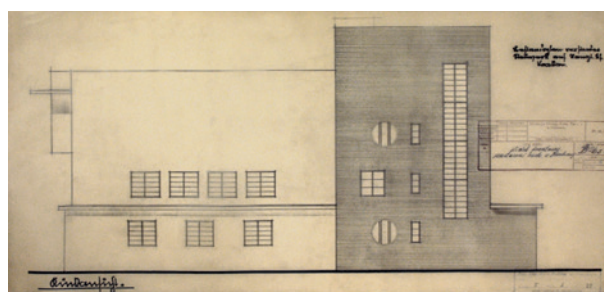
często w 1943 roku⁷⁷. Budowa dwutorowej łącznicy Prokocim – Bonarka była kolejnym zamierzonym przez Ostbahn usprawnieniem komunikacyjnym⁷⁸. Pozwalała bowiem na bezkolizyjne przepuszczenie ruchu towarowego w stronę Skawiny i Oświęcimia ponad torami ruchliwej linii Kraków – Lwów z ominięciem torów stacji płaszowskiej. Po tej modyfikacji powstał nieco nietypowy układ stacji Kraków-Bonarka – ciąg torów towarowych przechodził pomiędzy budynkiem dworca a peronem pasażerskim. Z linią oświęcimską zbiegał się w południowo-zachodniej głowicy stacji⁷⁹. Przewidywano też dołączenie do niej, wybiegającej z zachodniej strony dworca płaszowskiego pary torów linii pasażerskiej w kierunku Oświęcimia i Zakopanego; zbudowane w 1943 roku żelbetowe mury oporowe pozwalały swymi rozmiarami na montaż dwóch wiaduktów szerokich na parę torów każdy. Planowane przez Niemców przesunięcie torowiska linii skawińskiej o około 400 m na północ względem ul. Wielickiej umożliwiłoby likwidację kilometrowego, krętego fragmentu linii na odcinku Kraków-Płaszów – Kraków-Podgórze (obecnie Kraków-Krzemionki)⁸⁰. Koniec wojny przerwał tę budowę – nie zdołano przerzucić wiaduktów. Te postawiono w 1946 roku (linia towarowa) i 1956 roku (linia pasażerska)⁸¹. Tory łącznicy towarowej Prokocim – Bonarka oddano kolejno do użytku w latach 1947 i 1952 (w tym ostatnim roku oddano też wiadukt nad torami linii łączącej Dworzec Główny z Płaszowem). Planowane podczas wojny przeniesienie w nowe miejsce odcinka linii pasażerskiej na nowe miejsce zrealizowane zostało w 1960 roku⁸². Wtedy też zlikwidowano uciążliwy dla ruchu samochodowego niski wiadukt kolejowy nad ul. Wielicką, położony w rejonie dzisiejszego przystanku MPK „Cmentarz Podgórski”.

4.4. Stacja Kraków Główny Osobowy (Krakau Hauptbahnhof)

Nie doszedł też do skutku pomysł przeniesienia stacji Kraków Główny Osobowy wraz z ciągiem linii kolejowych w rejon ul. Mogiłskiej (por. plan Rittersa). Hall historycznego budynku ozdobiono propagandowym malowidłem przedstawiającym zabytki Krakowa⁸³. Na peronach dworca umieszczono nowe, niemieckie tablice informacyjne i kie-



Jeden z projektów niezrealizowanej nastawni dysponującej na Dworcu Głównym w Krakowie. Elewacja frontowa, 26 czerwca 1942 r.; wł. PKP SA OGN w Krakowie, sygn. B-bs 27



Fragment niedatowanego projektu niezrealizowanej nastawni dysponującej na Dworcu Głównym w Krakowie. Elewacja tylna; wł. PKP SA OGN w Krakowie, sygn. B-bs 27

runkowe oraz przebudowano rozjazdy i urządzenia sterowania ruchem. Wokół dworca uporządkowano otoczenie, przebijając przedłużenie ul. Worcella od pl. Dworcowego do ul. Pawiej oraz zlikwidowano ogród przy pałacu Włodkowiczów (dziś znanym jako Urząd Pocztowy Kraków 53). Nowa organizacja przestrzeni placu pozwoliła na rozdzielenie ruchu pieszego od samochodowego⁸⁴.

Planowano zapewne dalszą modernizację infrastruktury dworca (nowe urządzenia łączności, zabezpieczenia i sterowania ruchem), czego pozostałością jest niezrealizowany projekt dużej nastawni dysponującej. Zachowały się trzy projekty identycznego budynku: dwa datowane na 20 lipca

⁷⁷ Według dat podanych w dokumentacji technicznej wiaduktów, przechowywanej w PKP Polskie Linie Kolejowe SA Zakład Linii Kolejowych w Krakowie, nr ewid. 3/031-00494/223.

⁷⁸ Niestety budowa tej łącznicy wiązała się z zniszczeniem części południowo-zachodniej cmentarza Podgórskiego (pod budowę linii zabrano około jednej trzeciej powierzchni nekropoli).

⁷⁹ Taki układ torowiska Bonarki istnieje do dziś; planowany podczas wojny peron pasażerski został wybudowany już po wojnie, w 1945 r., według książki budowlanej obiektu przechowywanej w PKP Polskie Linie Kolejowe SA Zakład Linii Kolejowych w Krakowie, nr ewid. 3/031-50147/221.

⁸⁰ Odcinek ten powstał jeszcze w 1884 r. Komorowski W.: *Koleje...*, s. 98. Pamiątką po dawnym przebiegu linii są: wybity w skale, zaśmiecony przekop biegnący z rejonu obecnego przystanku MPK

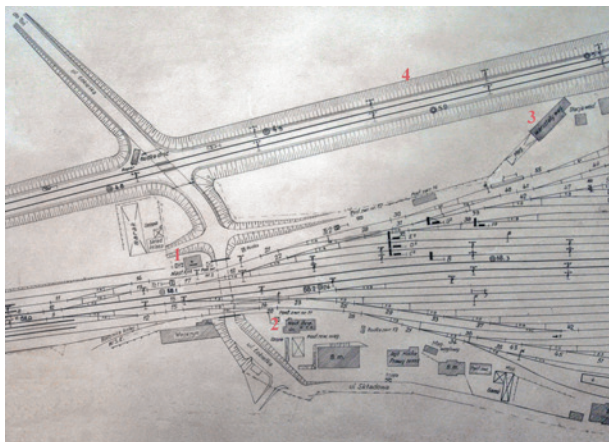
Cmentarz Podgórski w stronę placu, przystanek oraz niepasujące do obecnego przebiegu linii położenie budynku stacyjnego PKP Kraków Krzemionki; do 1960 r. linia biegła po drugiej stronie budynku, równoległe do jego osi.

⁸¹ Komorowski W.: *Stacje...*, s. 21.

⁸² Ćwikła M.: „Okres II wojny...”, s. 4; W latach 1946–1960 PKP dokończyło przerwana inwestycję Ostbahn; por. też: Stankiewicz R., Wieczorek E.: *Przez Galicję...*, s. 402, gdzie błędnie podano 1965 r. jako datę uruchomienia odcinka pasażerskiego

⁸³ Po wojnie zastąpiony socrealistyczną panoramą Krakowa i Nowej Huty autorstwa Witolda Chomicza (1910–1984).km,

⁸⁴ Sulerzyska L.: „Główny dworzec kolejowy w Krakowie. Skrócona dokumentacja historyczna”. Kraków 1981, mps. PKP SA Polskie Linie Kolejowe Zakład Linii Kolejowych w Krakowie.



Fragment datowanego na 27 listopada 1951 r. (aktualizowanego w 1960 r.) planu układu torowego Stacji Kraków Główny Towarowy (głowica zachodnia) z zaznaczonymi obiektami powstałymi w czasie II wojny światowej: 1. nastawnia KTA, 2. nastawnia KGZ, 3. warsztaty wagonowni, 4. tory kolei obwodowej (we wkopie); wł. PKP SA OGN w Krakowie, nr ewid. 101

1940 roku i 26 czerwca 1942 roku, a trzeci niedatowany⁸⁵. Wyrysowany obiekt nosi cechy architektury modernistycznej z elementami stylistyki Bauhausu (w III Rzeszy zakazanego). Trójkondygnacyjną bryłę wieńczy, wysunięte ponad linię elewacji frontowej i bocznych pomieszczenie dyspozytorni. Wyróżnia je ciąg bardzo dużych okien ułatwiających kontrolę ruchu na stacji. Nad oknami znajduje się standardowy w tego typu budownictwie kolejowym okap chroniący przed słońcem. Do tylnego narożnika zaplanowano przybudować klatkę schodową z elewacjami z cegły licowej. Jej tylną ścianę miały zdobić duże otwory okienne (w tym dwa okrągłe o dużej średnicy). Wysoka lokalizacja pomieszczenia dyspozytorni (parapety na wysokości około 6,5 m) mogła się wiązać z planowaną w przyszłości przez Niemców elektryfikacją kolei w węźle krakowskim (okna powyżej przebiegu przewodu jezdnego).

4.5. Stacja Kraków Główny Towarowy (Krakau Rangierbahnhof, Bahnhof Krakau West)

Kolejną inwestycją Ostbahn w Krakowie była przebudowa Dworca Towarowego (Kraków Główny Zachód), położonego pomiędzy ulicami Kamienną a Łokietka. Przewidziany początkowo do likwidacji dworzec został około 1942 roku objęty częściową modernizacją⁸⁶. Objęła ona stację manewrowo-postojową. Dotychczasowy układ torowy stacji, istniejący od czasów przedwojennych, nie został poddany poważniejszej przebudowie. Wzmocniono nawierzchnię torów szlakowych linii katowickiej i zainstalowano nowe urządzenia łączności i sterowania ruchem⁸⁷, dla których wzniesiono trzy nowe budynki. Po południowej stronie głowicy zachodniej (koło wiaduktu nad ul. Łokietka) wzniesiono obiekt (dawna nastawnia dysponująca Kraków Towarowy A, obecnie Kraków Główny Zachód, odpowiednio: KTA i KGZ) o ciekawej architekturze, nawiązującej do niezrealizowanego budynku na Dworcu Głównym.



Wybudowana około 1942 r. dawna nastawnia dysponująca KT A, obecnie KGZ, przy zachodniej głowicy Dworca Towarowego w Krakowie. Widoczny brak górnej kondygnacji nad lewą częścią budynku, fot. D. Lulewicz, 2009



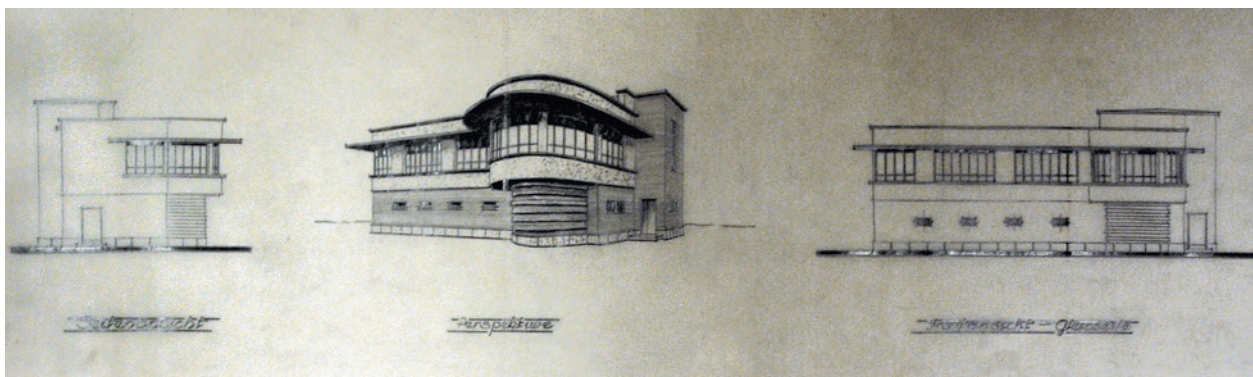
Wybudowana w 1942 r. była nastawnia KZ 2 we wschodniej części Dworca Towarowego. Przebudowa z lat 90. XX w. (otynkowanie ścian i nowy dach) zatarła częściowo pierwotne cechy stylistyczne obiektu, fot. D. Lulewicz, 2009

Modernistyczny budynek wyróżnia piętrowy, półokrągły ryzalit ustawiony poprzecznie do osi budynku. W jego górnej, wysuniętej części ułożono dyspozytornię zaopatrzoną w duże okna i wydarty okap. Ścianę kondygnacji dolnej ożywiają poziome ceglane pasy. Z boku znajduje się

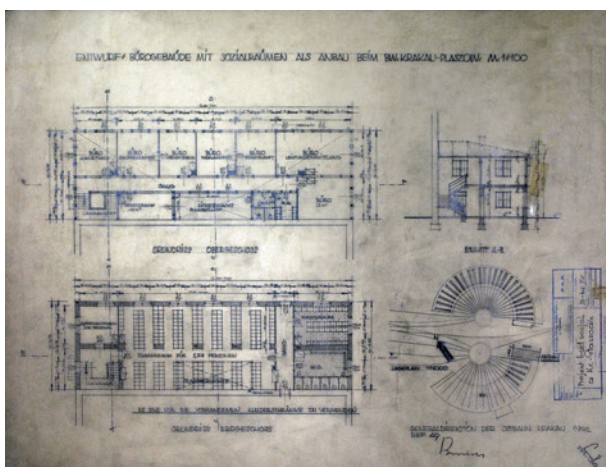
⁸⁵ Pierwszy: *Widoki i przekroje nastawni na dworcu osobowym w Krakowie*, drugi: *Widok frontowy nastawni na dworcu osobowym w Krakowie*, trzeci: *Projekt nastawni na dworcu osobowym w Krakowie* (kilka osobnych planów). Oryginały projektów w Archiwum PKP SA Obszar Gospodarowania Nieruchomościami w Krakowie, sygn. B-bs 27.

⁸⁶ Data budowy obiektów zamieszczona w księgach budowlanych wzniesionych na terenie stacji obiektów, przechowywanych w PKP Polskie Linie Kolejowe SA Zakład Linii Kolejowych w Krakowie, nr ewid. 3/031-50094/101 i 3/031-00165/102.

⁸⁷ W budynku obecnej nastawni dysponującej KGZ zainstalowano podczas wojny, naówczas nowoczesną nastawnicę elektromechaniczną, suwakową; informacja uzyskana od p. Tomasza Kołodziejskiego z PKP PLK SA w Krakowie.



Fragment niedatowanego projektu modernistycznej nastawni na Dworcu Towarowym w Krakowie (obecna nastawnia dysponująca KG Z). Elewacja boczna, widok perspektywiczny i elewacja frontowa; wł. PKP SA OGN w Krakowie, sygn. B-bs-27



Rysunek projektowy budynku socjalno-biurowego dla pracowników lokomotywowni Kraków-Płaszów, 1942; wł. PKP SA OGN w Krakowie, sygn. B-bs 70

prostokątna część parterowa. Z tyłu przybudowano wyższą klatkę schodową, zaopatrzoną w prostokątne, wysokie, dzielone na kwatery okno. Porównując z projektem⁸⁸, można wywnioskować, że budynku nie ukończono – brakuje piętra nad częścią prostokątną, które planowano zaopatrzyć w duże okna i okap. Całość budynku miały nakrywać płaskie połacie dachowe. Ściany parteru i klatki schodowej wykonano z cegły licowej. W architekturze budynku zaznaczają się cechy funkcjonalne: wydatny okap osłania przed słońcem, a duże okna w wysuniętej do przodu górnej kondygnacji dają duże pole widzenia znajdującym się wewnątrz. Przy wschodniej głowicy Dworca Towarowego, w rejonie wia-



Wybudowana w zachodniej części Dworca Towarowego nastawnia KT A reprezentuje ten sam typ architektury kolejowej co obiekt w Łobzowie, fot. D Lulewicz, 2009

duktów nad ul. Prądnicką, stanął w 1942 roku⁸⁹ podobny stylistycznie, dwukondygnacyjny budynek byłej nastawni wykonawczej Kraków Zachód 2 (KZ 2) mieszczący obecnie biura spółki PKP Intercity.

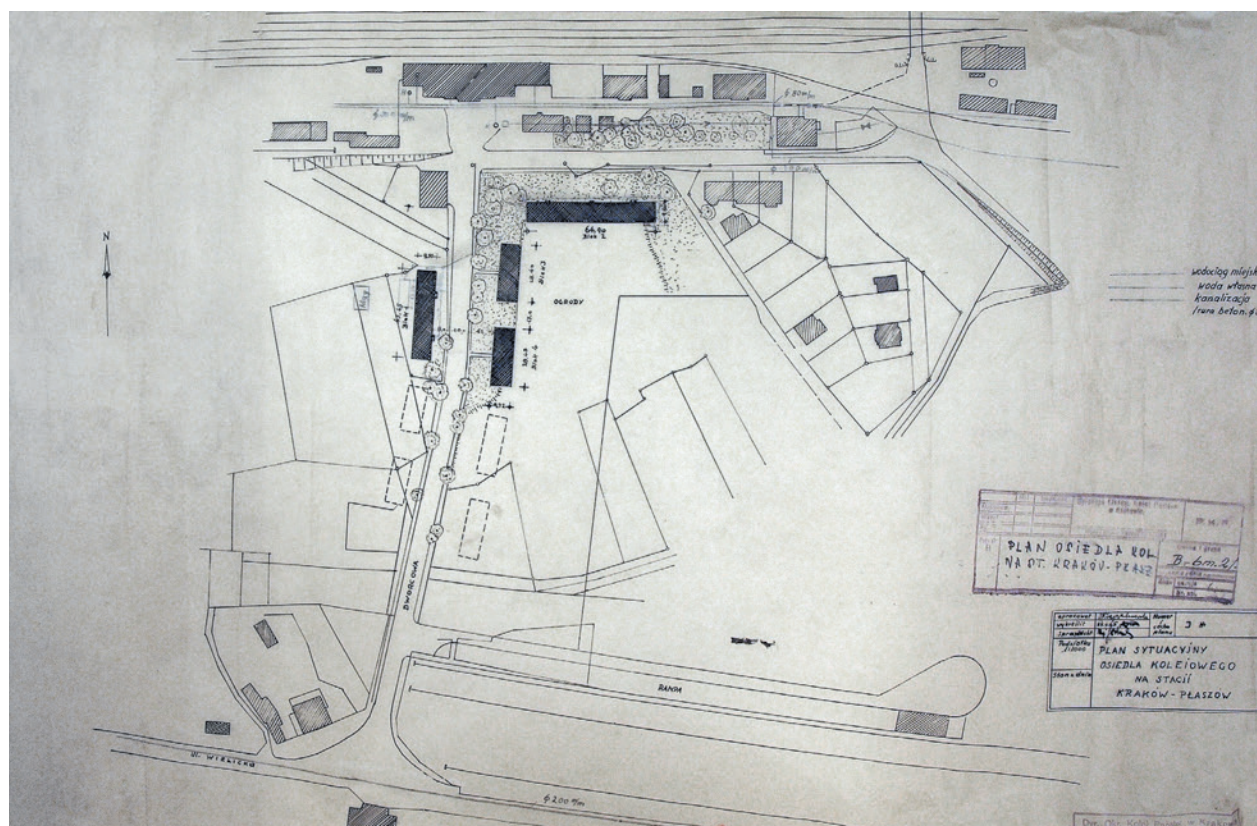
Półokrągły ryzalit dyspozytorni ustawiono wzdłużnie osi budynku, na jego zachodnim końcu. Po przeciwległej stronie umieszczono wyższą klatkę schodową z wysokim, prostokątnym oknem. Przebudowa z 1994 roku zatarała pierwotny wygląd budynku – tynk przykrył dekoracyjny watek ceglany, a dach zastąpiono jednospadowym z blachy trapezowej. Północne tory stacji obsługiwała wzniesiona prawie naprzeciwko nastawni KGZ nastawnia dysponująca Kraków Towarowy A (obecnie nieczynna i zdewastowana). Jednopiętrowy, przykryty czterospadowym dachem z wydawnymi okapami budynek reprezentuje ten sam funkcjonalny typ obiektu, co opisany wyżej budynek posterunku Kraków Łobzów.

Po północnej stronie stacji, koło wieży wodnej, postawiono duży barak warsztatów wagonowni. Sama stacja manewrowo-postojowa znalazła się w pobliżu punktu odejścia małej kolei obwodowej, poprowadzonej po jej północnej stronie, tuż za warsztatami wagonowni. Warto też nadmienić, że dla pasażerów – mieszkańców nowo budowanej dzielnicy „nur für Deutsche” w rejonie ul. Królewskiej (wówczas Reichstrasse) Niemcy planowali prawdopodobnie⁹⁰ wzniesić stację

⁸⁸ Niedatowana dokumentacja projektowa obiektu znajduje się w Archiwum PKP SA Obszar Gospodarowania Nieruchomościami w Krakowie.

⁸⁹ Według książki budowlanej obiektu przechowywanej w PKP Polskie Linie Kolejowe SA Zakład Linii Kolejowych w Krakowie, nr ewid. 3/031-00165/102.

⁹⁰ W internetowym wykazie obiektów kolejowych będących w przeszłości w rękach niemieckich, figuruje enigmatyczny zapis o stacji „Krakau West” (Kraków Zachód) z datami budowy 1943–1945 i z adnotacją o jej nieukończeniu. *Deutsche Bahnbetriebswerke. Errichtungen – Bezeichnungen – Zugehörigkeiten – Schließungen* [on-



Plan inwentarycyjny osiedla pracowników kolei przy dworcu Kraków-Płaszów z 24 kwietnia 1945 r. Widoczne zarysy czterech, wybudowanych podczas wojny bloków (ciemny kolor) i konturowe obrysy czterech następnych planowanych obiektów wzdłuż ul. Dworcowej. Na prawo od najdłuższego bloku zarys budynku świetlicy – stołówki; wł. PKP SA OGN w Krakowie, sygn. B-bm 21

kolejową w rejonie dzisiejszego przystanku Kraków-Łobzów. Zlokalizowany na linii łączącej Berlin z Krakowem i tuż przy niemieckiej dzielnicy punkt odpraw pasażerów byłby sporym ułatwieniem i pozwalałby na odizolowanie się od polskiej ludności Krakowa korzystającej z Dworca Głównego.

4.6. Stacja Kraków-Płaszów (Krakau Płaszow)

Stacja Kraków-Płaszów, podobnie jak Kraków Główny, nie doczekała się przebudowy budynku dworcowego i peronów, choć taką zakładano m.in. w planie Rittera⁹¹. Wojenna przebudowa układu torów stacyjnych objęła obie główne rozjazdowe. Rejon północno-wschodniej główicy przekształcono w związku z włączeniem do niej toru kolei obwodowej i planowanym przesunięciem o kilkaset metrów pary torów linii do Skawiny, na budowany w tym celu wiadukt nad ul. Wielicką. W obrębie południowo-wschodniej główicy zmieniono przebieg istniejącego od I wojny światowej

toru łącznikowego, wychodzącego przy przedwojennej nastawni Kraków-Płaszów 1 (KP 1) w kierunku stacji Prokocim Towarowy. W 1942 roku wpięto go w zachodnią główicę rozjazdową nowo powstałej grupy torów rozbudowywanej stacji prokocimskiej (wówczas Verschiebebahnhof Prokocim)⁹², przy zbudowanej w celu ich obsługi nastawni Prokocim A (Pr A). Od wschodu grupę torów Płaszowa omijała nowo zbudowana łącznica tranzytowa Prokocim – Bonarka (ukończona wraz z wiaduktami ostatecznie po wojnie, w latach 1946–1952) oraz tor łącznikowy: kolej obwodowa – Prokocim⁹³.

Od 1942 roku stopniowo wzrastała liczba przewozów na linii lwowskiej, obsługiwanej m.in. przez parowozownię płaszowską. Spowodowało to zwiększenie ilostanu taboru trakcyjnego (parowozów), dla którego dokonano rozbudowy istniejącej lokomotywni. Po stronie zachodniej hal wachlarzowych, w latach 1943–1944 wzniesiono ośmiostanowiskową parowozownię prostokątną⁹⁴. Zmierzające do niej tory poprowadzono pomiędzy istniejącymi budynkami

line] [dostęp: 14 października 2009 r.]. Dostępny w internecie: <http://www.bahnstatistik.de/BwZeitdaten.htm>.

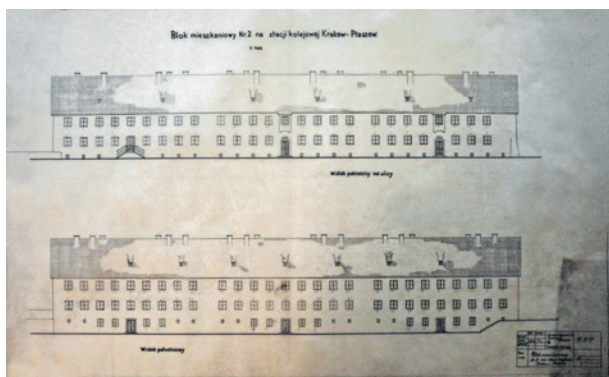
⁹¹ Planowana we wczesnych latach 50., została zrealizowana dopiero w latach 1965–1967. Zbudowano wtedy obecny, siermiężny budynek dworca i perony wraz z przejściem podziemnym. Szlezzynger S.P.: *Kolejowy Szlak...*, s. 48.

⁹² Stankiewicz R., Wieczorek E.: *Przez Galicję...*, s. 402.

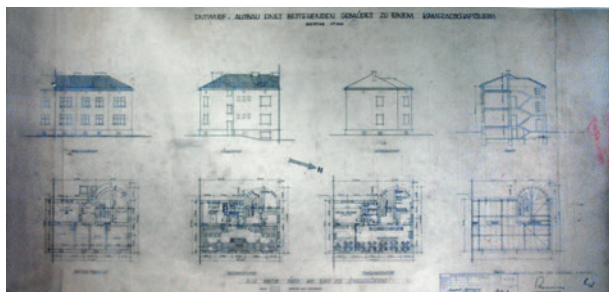
⁹³ Po wschodniej stronie stacji płaszowskiej zachowane są oryginalne, datowane na 1943 r., żelbetowe wiadukty postawione nad

ciągami pieszym ul. Gromadzkiej i nad ul. Wodną; dokumentacja techniczna obiektów w PKP Polskie Linie Kolejowe SA Zakład Linii Kolejowych w Krakowie.

⁹⁴ Stankiewicz R., Wieczorek E.: *Przez Galicję...*, s. 417. Tu też zostały podane ilostany parowozów stacjonujących w lokomotywni Płaszów w 1943 r. Odnotowano pojawienie się pierwszych, produkowanych na wojenne potrzeby III Rzeszy lokomotyw serii



Rysunek inwentaryzacyjno-pomiarowy bloku dla pracowników kolei wzniesionego przy dworcu Kraków-Płaszów (obecnie ul. Prokocimska 47, 49, 51), kwiecień 1945 r.; wł. PKP SA OGN w Krakowie, brak sygn.



Projekt budynku świetlicy i stołówki dla pracowników stacji Kraków-Płaszów, 7 września 1941 r.; wł. PKP SA OGN w Krakowie, sygn. B-bs 5

magazynowymi a biurowymi⁹⁵. Dla rosnącej liczby zatrudnionego personelu wzniesiono w 1942 roku budynek socjalno-biurowy. Pozbawiony cech stylowych obiekt, mieszczący na parterze szatnie i łazienki, a na górze pomieszczenia biurowe, przybudowano do jednego z końców hali wachlarzowej parowozowni⁹⁶. Poza terenem lokomotywowni na pomieszczenia mieszkalne dla drużyn parowozowych adaptowano poddasze jednego z domów przy ul. Kolejowej⁹⁷.

Poza obrębem dworca rozpoczęto wznoszenie osiedla mieszkaniowego dla pracowników węzła płaszowskiego przy ulicach Dworcowej i Prokocimskiej⁹⁸. Przed końcem wojny zdołano wznieść cztery bloki: dwa jednoklatkowe i jeden dwuklatkowy przy ul. Dworcowej i jeden trzyklatkowy przy Prokocimskiej. Cztery dalsze, wzdłuż ul. Dworcowej, były

w planach; ich konturowe obrysy figurują na planie inwentaryzacyjnym rejonu Płaszowa sporządzonym w kwietniu 1945 roku⁹⁹. Jednopiętrowe, podpiwniczone bloki wzniesiono na planie prostokąta. Nakrywają je bardzo strome, charakterystyczne dla architektury III Rzeszy dwuspadowe dachy, ponad które wypuszczono wysokie kominy. Klatki schodowe doświetlają wysokie, prostokątne okna. Domy te stanowią przykład architektury typowej dla miasteczek oraz obrzeży większych ośrodków miejskich III Rzeszy, a analogię do nich można odnaleźć m.in. w datowanym na wrzesień 1940 roku projekcie osiedla dla urzędników Deutsche Reichsbahn w Kępnie, w ówczesnym Kraju Warty¹⁰⁰.

Przy ul. Prokocimskiej wzniesiono w latach 1941–1942 jednopiętrowy budynek świetlicy – stołówki dla pracowników kolei¹⁰¹. Obiekt na planie zbliżonym do kwadratu przykryto spłaszczonym dachem. Elementem wyróżniającym jest półokrągły ryzalit mieszczący klatkę schodową; elewacje ożywiają wąskie opaski wokół okien. Stylistycznie obiekt odróżnia się od sąsiadujących z nim bloków i wydaje się bliższy architekturze modernistycznej niż narodowosocjalistycznej.

Jako ciekawostkę warto wspomnieć stosunkowo wcześnie datowany (na czerwiec 1940 roku), niezrealizowany projekt oryginalnego pod względem stylistycznym jednopiętrowego domu mieszkalnego dla Płaszowa¹⁰². Budynek na planie prostokąta, miał nakrywać czterospadowy dach z okapami i niedużymi lukarnami. W ścianie frontowej wyróżniają się: potrójna arkada przed wejściem i okna z ozdobnymi obramieniami. W elewacjach tylnej i bocznych zaplanowano pozostałe wejścia; wysokie okna klatek schodowych oraz otwory drzwiowe planowano przesklepić łukami odcinkowymi. Stylistycznie obiekt wydaje się nawiązywać do wzniesionego nieco później zespołu mieszkaniowego przy ul. Królewskiej¹⁰³.

4.7. Stacja Kraków Prokocim Towarowy (Rozrządowy, Verschiebebahnhof Prokocim)

Z budową linii obwodowej łączy się bezpośrednio kwestia rozbudowy pochodzącej z 1915 roku stacji towarowej (wojskowej) Prokocim, w planach Ostbahnu mającej być główną stacją towarową Krakowa, obsługującą ruch pociągów na linii lwowskiej. Do budowy przystąpiono prawdo-

52, po wojnie na PKP znanych jako seria Ty2, jak się później okazało, jednych z najbardziej niezawodnych i udanych konstrukcji parowozowych w Europie, w Polsce używanych w służbie czynnej do 1992 r. O serii Ty2 obszerniej pisze: Pokropiński B: *Parowozy normalnotorowe produkcji polskiej*. Warszawa 2006, s. 121–130.

⁹⁵ Prostokątna hala parowozowni wraz z przebudowanym podczas wojny układem torów została przedstawiona na datowanym na 1951 r. planie stacji Kraków-Płaszów. Oryginał w PKP SA Obszar Gospodarowania Nieruchomościami w Krakowie, sygn. Op-10311067.

⁹⁶ Projekt budynku przechowywany jest w PKP SA Obszar Gospodarowania Nieruchomościami w Krakowie, sygn. B-bs-70.

⁹⁷ Datowany na 1944 r. projekt adaptacji poddasza znajduje się w PKP SA Obszar Gospodarowania Nieruchomościami w Krakowie, sygn. B-bm 20.

wie, sygn. B-bm 20.

⁹⁸ Komorowski W.: *Koleje...*, s. 108.

⁹⁹ Oryginał projektu przechowywany w PKP SA Obszar Gospodarowania Nieruchomościami w Krakowie, sygn. B-bm 21.

¹⁰⁰ Gutschow N.: *Ordnungswahn...*, S. 60, 61.

¹⁰¹ Datowany na wrzesień 1941 oryginał projektu znajduje się w PKP SA Obszar Gospodarowania Nieruchomościami w Krakowie, sygn. B-bs 5.

¹⁰² *Projekt budynku mieszkalnego na stacji Płaszów*. Oryginał w PKP SA Obszar Gospodarowania Nieruchomościami w Krakowie, sygn. B-bs 86; zachowane dwa arkusze z rysunkami wszystkich elewacji budynku. Planowana lokalizacja budynku nieustalona.

¹⁰³ Broński K.: *Ruch budowlany...*, s. 173.



Blok mieszkalny przy ulicy Prokocimskiej 47, 49, 51, fot. D. Lulewicz, 2009



Budynek świetlicy i stołówki dla pracowników stacji Kraków-Płaszów (ul. Prokocimska 53 A), obecnie budynek mieszkalny, fot. D. Lulewicz, 2009

podobnie w drugiej połowie 1942 roku na włączonych rok wcześniej w obręb miasta terenach Prokocimia i Biezanowa. Stacja ta razem z koleją obwodową miała tworzyć kompleks wyłączający spory odcinek linii przecinającej Kraków z ruchu towarowego. Na planie Krakowa z 1943 roku¹⁰⁴ figuruje jeszcze schematycznie wyobrażona, pojedyncza grupa torów przedwojennej stacji towarowej Prokocim wraz z bocznicami przemysłowymi: do cegielni na Rybitwach i odchodzącą w rejonie węzła biezanowskiego, odnogą do łuszczarni ryżu.¹⁰⁵ Oprócz tego na planie widoczne są zarysy cieków wodnych oraz luźnej zabudowy. Na planie z 1944 roku¹⁰⁶ nie ma torów prokocimskich oraz łuszczarni ryżu z bocznicą, a tor do cegielni został odcięty od głównej linii. Nie ma też zabudowań. Pojawił się za to zarys drogi biegnącej równolegle, w pewnej odległości od linii kolejowej¹⁰⁷. W 1944 roku stacja Prokocim była jeszcze w rozbudowie i nie posiadała konkretnego kształtu, który można by odwzorować na planie miasta. W ciągu wojny powstał zespół połączonych ze sobą trzech grup torów o podłużnym układzie. Zlokalizowano je po północnej stronie linii biegnącej na Lwów, równolegle do jej przebiegu na długości 5 km. Pomiędzy lokomotywnią Kraków-Płaszów a przystankiem osobowym Kraków-Prokocim rozciągała się pierwsza grupa torów (obecnie grupa przyjazdowa Pr A), połączona pojedynczym torem z południowo-wschodnią głowicą rozjazdową Płaszowa (łąznica ta biegnie pomiędzy nastawniami KP 1 a Pr A). W czasie wojny ukończono również tor pozwalający wjechać na wspomnianą część stacji Prokocim bezpośrednio z kolei obwodowej, z ominięciem Płaszowa. Dla obsługi ruchu i pomieszczenia urządzeń wzniesiono z obu jej koń-

ców dwie bliźniacze nastawnie, reprezentujące bezstylowy, mocno uproszczony typ technicznej budowli kolejowej.

Nastawnię dysponującą Pr A zbudowano w 1940 lub 1943 roku¹⁰⁸ w celu obsługi pociągów z Płaszowa, łącznicy Bonarka – Prokocim oraz linii obwodowej. Budynek zbudowano na planie prostokąta o wymiarach 14 na 5,4 m. Tynkowaną bryłę nakryto jednospadowym dachem o małym spadku, wysuniętym znacznie nad okna górnej kondygnacji. Dolną kondygnację zaopatrzone w małe prostokątne okienka, a górną (dyspozytornię) w rząd dużych okien od strony torowiska. Naprzeciwko, po drugiej stronie torów, wzniesiono z cegły parterowy, podpiwniczony, nakryty czterospadowym, spłaszczonym dachem barak magazynowo-warsztatowy. Identyczna, według założeń projektowych, miała być wzniesiona w 1943 roku nastawnia obsługująca ruch w kierunku wschodnim (obecnie nastawnia wykonawcza Prokocim 1, Pr 1). Po powojennej przebudowie jest to budynek trójkondygnacyjny. Obie budowle są pod względem architektonicznym uproszczoną wersją budynku nastawni KP 1, wzniesionego we wschodniej części dworca płaszowskiego w 1938 roku. Pierwowzór różni się licowaniem cegieł ścian dyspozytorni i dostawionym od tyłu dużym aneksem – pomieszczeniem technicznym, zaopatrzonym w wysokie prostokątne okna.

Następny, idąc w kierunku wschodnim, największy człon stacji stanowiło przebudowane torowisko przedwojennej fazy Prokocimia (obecnie nieczynna grupa kierunkowa Pr 4), połączone torami wiodącymi ponad ul. Morawiańskiego, którą przekraczają po żelbetowych wiaduktach¹⁰⁹; na murach oporowych jednego z nich zachowały się dwa

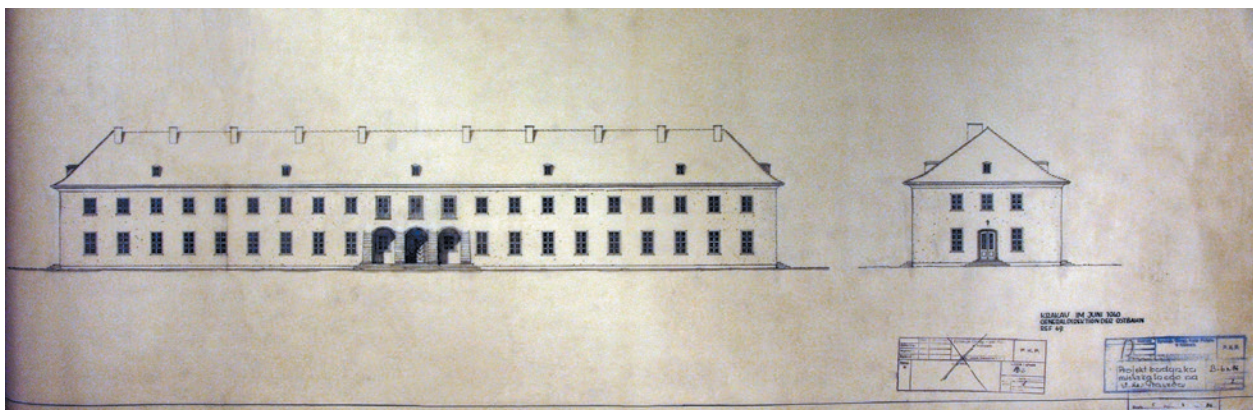
¹⁰⁴ *Amtlicher Plan...*, Ausg 1.

¹⁰⁵ Układ ten jest identyczny z usytuowaniem przedwojennej infrastruktury kolejowej Prokocimia i Biezanowa odwzorowanych na mapie WIG z 1932 r., wykorzystanej (bez aktualizacji treści) jako podkład do niemieckiej mapy topograficznej z 1944 r. *Deutsche Heereskarte, Generalgouvernement, Distrikt Krakau, Kreis Krakau, 48/30 H Bierzanow* [online] [dostęp: 14 października 2009 r.]. Dostępny w internecie: http://www.mapywig.org/m/wig25k/48_30_H_Bierzanow.jpg.

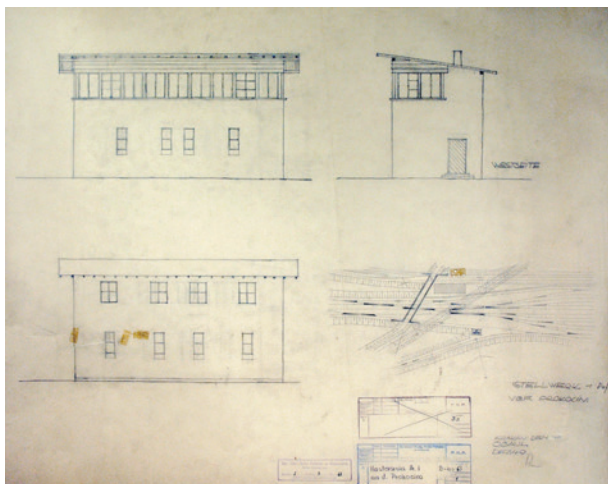
¹⁰⁶ *Amtlicher Plan...* Ausg 2. Krakau 1944.

¹⁰⁷ Przebieg tej drogi jest identyczny z dzisiejszą drogą przeciwpowodziową PKP, łączącą ul. Morawiańskiego z ul. Półłanki.

¹⁰⁸ Księga budowlana obiektu, nr ewid. 3/031-50072/102, podaje jako datę rozpoczęcia budowy 1940 r. Dokumentacja projektowa nastawni Pr A (oryginał w Archiwum PKP SA Obszar Gospodarowania Nieruchomościami w Krakowie, sygn. B-bs 63) nosi datę 3 kwietnia 1943 r.; projekt bliźniaczego obiektu (nastawnia Prokocim 1) datowany jest na 18 kwietnia 1943 r.



Projekt niezrealizowanego bloku mieszkalnego dla pracowników stacji Kraków Płaszów. Elewacja frontowa budynku, czerwiec 1940 r.; wł. PKP SA OGN w Krakowie, sygn. B-bs 86



Rysunek projektowy nastawni nr 1 (obecnie Pr A) na stacji Kraków Prokocim Towarowy, 18 kwietnia 1943 r.; wł. PKP SA OGN w Krakowie, sygn. B-bs 63

zniszczone cementowe medaliony z symbolami kolejowymi (koła z pojedynczym skrzydłem). Ostatnią część stacji stanowią dwie grupy torów zlokalizowane na wysokości stacji w Bieżanowie (dzisiejsza grupa odjazdowa Prokocim B, Pr B). Tu również na obu końcach wzniesiono dwie nastawnie (Pr B i Pr 12), reprezentujące typ budowli prowizorycznych, które być może miano zastąpić większymi obiektami. Są to nieduże, parterowe, drewniane budynki¹¹⁰ na beto-

nowej podmurówce, o dużych, dzielonych oknach, nakryte jednospadowymi dachami.

Druga połowa wojny to okres zwiększonego obciążenia przewozami linii lwowskiej. W związku z tym zaszła potrzeba zbudowania w rejonie rozbudowywanego węzła krakowskiego nowej parowozowni głównej, obsługującej ruch na tej linii. Wobec czego, po drugiej stronie drogi wewnętrznej, na północ od zabudowań XIX-wiecznej stacji Bieżanów rozpoczęto w 1944 roku wznoszenie prostokątnej, 11-stanowiskowej parowozowni Krakau Ost (dzisiejsza hala zachodnia elektrowozowni PKP Cargo)¹¹¹ wraz z obrotnicą po zachodniej stronie i trójkątem do obracania lokomotyw od wschodu¹¹². Dzisiejszą lokomotywnię (po ostatecznym ukończeniu budowy w 1960 roku i po modernizacji w latach 90.) stanowi zespół dwóch, nakrytych przeszklonymi dachami o przekroju wycinka koła, hal połączonych przesuwnicą wózkową. Obie hale doświetlają duże prostokątne okna, rozmieszczone równomiernie w ścianach. Zachodnią halę wyróżniają dwa, trójkondygnacyjne budynki biurowe. Na zachód od lokomotywni umiejscowiono zasieki węglowe wraz z urządzeniami do nawęglania¹¹³ i nawadniania parowozów oraz grupa torów z urządzeniami do obsługi technicznej taboru (kanałem rewizyjnym i odolejaczem)¹¹⁴. Dziś jest to część południowej grupy przyjazdowej Prokocim D (Pr D). W tym rejonie postawiono, przypuszczalnie w latach 1943 lub 1944, żelbetową wieżę ciśnienia¹¹⁵. Obiekt wzniesiono na planie ośmioboku, którego narożniki wzmocniono przyporami, mającymi postać piono-

¹⁰⁹ Według dokumentacji technicznej przechowywanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA Zakład Linii Kolejowych w Krakowie, nr ewid. 4/031-00685/223, wiadukty wybudowano w 1943 r.

¹¹⁰ Księga budowlana obiektu w posiadaniu PKP Polskie Linie Kolejowe są Zakład Linii Kolejowych w Krakowie, nr ewid. 3/031-00148/102, jako datę budowy nastawni PrB podaje 1942 r. Oryginał, przypominającą „siding” okładzinę z listew drewnianych na ścianach budynku zakryto w latach 60. dachówkami z azbestu.

¹¹¹ Ćwikła M.: „Okres II wojny...”, s. 5; Komorowski W.: *Stacje...*, s. 56 Stankiewicz R., Wieczorek E.: *Przez Galicję...*, s. 417. Według autorów w czerwcu 1944 r. parowozownia Krakau Ost była w budowie. Nie podano informacji o stopniu jej zaawansowania.

¹¹² Wspomniana po zachodniej stronie obrotnica była czynna do początku lat 90., po czym została rozebrana – informacja ustna od pracowników PKP Cargo SA Zakład Taboru w Krakowie.

¹¹³ W 1948 r. stanął tu 42-metrowej wysokości żelbetonowy zasobnik do nawęglania parowozów otrzymany w ramach pomocy UNRRA. Wiśniewski K.: *Urządzenia do nawęglania parowozów stosowane na polskich kolejach*. „Koleje Małe i Duże” 2002, nr 4, s. 52–56.

¹¹⁴ Księga obiektu budowlanego w posiadaniu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Zakład Linii Kolejowych w Krakowie, nr ewid. 3/031-50079/109, jako datę budowy urządzenia wymienia 1943 r.

¹¹⁵ Komorowski W.: *Stacje...*, s. 47; Analogie do krakowskiej wieży stanowić mogą podobne obiekty wzniesione w okresie wojny w obrębie nowo powstających bądź rozbudowywanych stacji kolejowych, np. w Inowrocławiu, Kaliszu, Katowicach, Koninie, Łodzi



Nastawnia Pr A na stacji rozrządowej Kraków Prokocim Towarowy, reprezentująca uproszczony typ budownictwa kolejowego z czasów II wojny światowej, fot. W. Dykas, 2009



Ukończona i znacznie rozbudowana po wojnie hala zachodnia lokomotywowni Kraków-Prokocim – dawniej parowozowni Krakau Ost, położona we wschodniej części stacji rozrządowej, fot. W. Dykas, 2000



Wybudowany podczas wojny obiekt infrastruktury technicznej Prokocimia Towarowego: budynek pompowni wodnej (hydroforni) zasilającej wieżę ciśnieni, fot. D. Lulewicz, 2009



Jeden z pięciu ostatnich domków liczącego pierwotnie 30 budynków osiedla kolejowego wybudowanego w pierwszej połowie lat 40. przez Ostbahn (obecnie ul. Półłanki), fot. D. Lulewicz, 2009

wych listew przechodzących ku dołowi w betonowe szkarpy. Wieżę nakrywa spłaszczony, stożkowaty dach z wywietrznikiem. Wewnątrz znajduje się ośmioboczny trzon mieszczący klatkę schodową i dźwigający zbiornik wodny. W rejonie parowozowni postawiono cztery duże, prostokątne, ceglane, parterowe, kryte dachówką baraki warsztatowe, wzniesione według znormalizowanego projektu architektonicznego dla pomocniczych budynków kolejowych¹¹⁶.

Ich duże okna zaopatrzone w masywne stalowe okiennice. Wśród nich wyróżnia się starannie wzniesiony budynek hydroforni zasilającej wspomnianą wieżę ciśnieni. Duże okna sklepiono łukami odcinkowymi, a płaszczyzny dachowe mają znacznie większe nachylenie. Obok hydroforni postawiono nieduży ceglany posterunek zwrotniczego obsługujący wspomnianą grupę torów. Dziś część tych budynków popada w ruinę lub pełni inne, niezgodne z pierwotnym przeznaczeniem funkcje, jak np. siedziby prywatnych firm czy obiekty mieszkalne¹¹⁷. Na wschód od lokomotywowni obie grupy torów łączyły się pojedynczymi torami z linią lwowską. Prawdopodobnie na przełomie lat 1942 i 1943 między Bieżanowem a Kokotowem (obecnie rejon posterunku odgałęźnego Gaj) rozpoczęto wznoszenie nasypów pod łącznicę i wiadukty, dzięki którym zamierzano dokonać bezkolizyjnego przerzutu ruchu pociągów

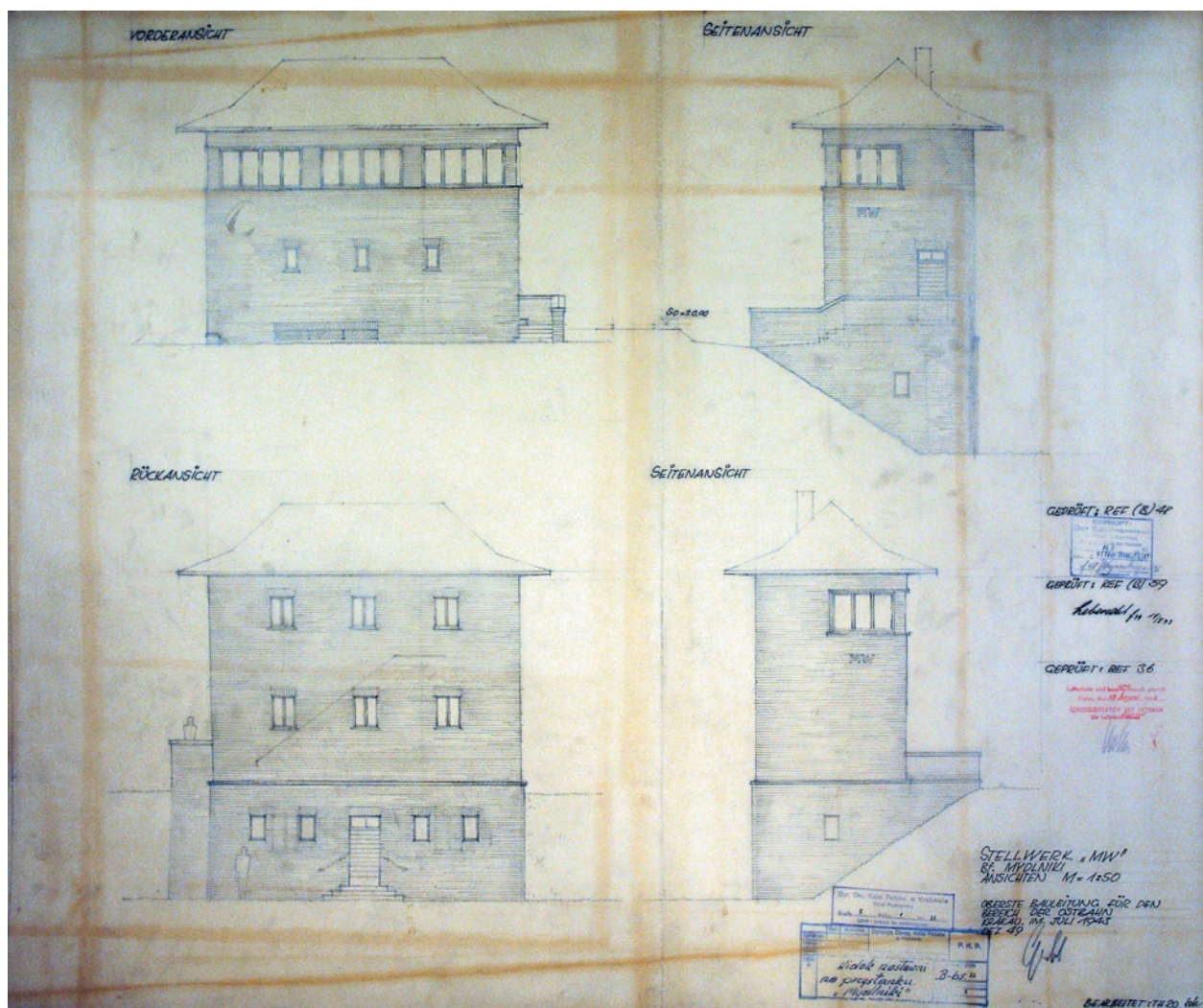
na linii lwowskiej z lewostronnego na prawostronny¹¹⁸. Stację prokocimską zlokalizowano po północnej stronie (patrząc od Krakowa po lewej stronie) linii, a krzyżowanie dwupoziomowe pozwalałoby na sprawniejsze (bezkolizyjne) wyprowadzenie składów towarowych wyjeżdżających w kierunku wschodnim. Likwidacja, obowiązującego przed wojną na terenie byłego zaboru austriackiego, ruchu lewostronnego była jednym z ważniejszych elementów planu modernizacyjnego dyrekcji Ostbahnu. Budowy wiaduktu nie ukończono, a zachowaną pamiątką są beto-

Olechowie, Poznaniu i Franowie. Choć wszystkie te wieże wzniesiono z cegły, a nie z żelbetonu, co wskazywać by mogło na tużpóźniejszy czas budowy krakowskiej wieży, równoczesny z pobliskim zasobnikiem do nawęglania parowozów (1948).

¹¹⁶ Por. Projekt baraku na rampie Piłsudskiego.

¹¹⁷ Mocno zaniedbany, murowany barak przy nastawni Pr 1 jest zamieszkiwany „na dziko” przez emerytowanego pracownika PKP – informacja otrzymana od pracowników PKP PLK SA Sekcja Eksploatacji Kraków Prokocim.

¹¹⁸ Odrębny szkic byłego pracownika PKP informujący o dacie budowy oraz sposobie ułożenia wiaduktu, uzyskany dzięki uprzejmości Pana Tomasza Kołodziejskiego z PKP PLK SA.



Rysunek projektowy nastawni w zachodniej części stacji Mydlniki (obecnie nieczynna nastawnia MD 1) jest modyfikacją (lokalizacja na nasypie) znormalizowanego projektu tego typu obiektu, lipiec 1943 r.; wł. PKP SA OGN w Krakowie, sygn. B-bs 22

nowe przyczółki w rejonie posterunku odgałęźnego Gaj¹¹⁹. Inną pamiątką po tym nieukończonym przedsięwzięciu jest blachownicowe przeszło wiaduktu przerzuconego na korytem rzeczki Szrafy i ul. Złocieniową (też w pobliżu wspomnianego posterunku Gaj)¹²⁰. Przy ul. Półłanki, na północny wschód od lokomotywni, wzniesiono osiedle dwurodzinnych, drewnianych, domków-bliźniaków dla pracowników stacji i zakładu taboru¹²¹.

Po południowej stronie torów linii Kraków – Lwów położono, biegnący znacznie poniżej nasypu linii lwowskiej, tor łączący stacje Kraków-Płaszów i Biezanów wraz z bu-

dynkiem nastawni Biezanów (BN) po zachodniej stronie zespołu stacji biezanowskiej obsługującym przebudowany układ rozjazdów kierujących ruch w stronę Wieliczki¹²². Obiekt architektonicznie przedstawia typ omawianej wyżej ujednoliconej, dwukondygnacyjnej, przykrytej czterospadowym, łamanym do wewnątrz dachem z wydatnymi okapami. Obok toru Płaszów – Biezanów, pomiędzy lokomotywnią w Płaszowie a przystankiem Kraków-Prokocim, zbudowano nieduży zespół kilku torów odstawczych z rampą wyładowczą i murowanym budynkiem posterunku zwrotniczego przy ul. Morawiańskiego¹²³.

¹¹⁹ Z tym obiektem wiąże się tragiczna historia dotycząca budowy urządzeń stacji prokocimskiej przez więźniów filii obozu płaszowskiego położonej przy ul. Złocieniowej. Prawdopodobnie kilku niezdolnych do pracy więźniów zabito na miejscu i zakopano w budowanym nasypie – ze wspomnień byłego więźnia tego obozu. *Hitlerowski obóz pracy w Biezanowie* [online]. Biezanów wczoraj i dziś [dostęp: 14 października 2009 r.]. Dostępny w internecie: <http://www.biezanow.pl/content/view/87/38/>.

¹²⁰ Komorowski W.: *Stacje...*, s. 58.

¹²¹ Idem: *Koleje...*, s. 108. Według słów jednej z mieszanek osiedla

domy miały stać 20–30 lat, a istnieją już ponad 65 lat, w dodatku postawiono je na solidnych, sięgających bardzo głęboko (140 cm) fundamentach.

¹²² Według książki budowlanej obiektu przechowywanej w PKP Polskie Linie Kolejowe SA Zakład Linii Kolejowych w Krakowie, nr ewid. 3/031-00044/102, nastawnię BN wzniesiono w 1943 r. Z rozebranego w latach powojennych toru do Wieliczki pozostał jedynie jego krótki, zakończony kozłem oporowym odcinek w postaci żeberka (toru ochronnego) przy nastawni BN.

¹²³ Ćwikła M.: „Okres II wojny...”, s. 5.

4.8. Pozostałe inwestycje

W ramach rozbudowy Zakładów Tytoniowych w Czyżynach w 1941 roku zbudowano bocznice odstawczą oraz przystanek osobowy Czyżyny Monopol na linii Czyżyny – Mogiła, będącej odnogą linii kocmyrzowskiej¹²⁴. Na tej linii nieznacznych ulepszeń dokonano w jej początkowym odcinku, stawiając w rejonie ul. Halickiej nowy budynek posterunku odgałęźnego Wesoła, obsługujący ruch na odchodzącej w bok linii do Kocmyrzowa. Architektonicznie jest on pomniejszoną, parterową wersją nastawni nakrytej czterospadowym, łamanym do środka dachem z okapem¹²⁵.

Dla usprawnienia ruchu na linii w kierunku Katowic i Berlina dokonano przebudowy urządzeń sterowania ruchem na stacji Mydlniki. W tym celu wzniesiono przy zachodniej głowicy stacyjnej w 1943 roku nastawnię (w chwili obecnej zdewastowana jest nastawnia wykonawcza Mydlniki 1)¹²⁶. Architektonicznie jest ona niemalże identyczna z opisanymi wcześniej posterunkami wzniesionymi na Łobzowie i przy zachodniej głowicy Dworca Towarowego (KTA). Od innych budowli wyróżnia ją posadowienie na stromym, wysokim nasypie torowiska oraz większe otwory okienne w tylnej ścianie.

Dla obsługi transportowej obozu koncentracyjnego w Płaszowie zbudowano w 1942 roku bocznice kolejowe, będące odgałęzieniem linii prowadzących do miejskich wapienników przy ul. Wielickiej. Przy ul. Jerozolimskiej, w pobliżu bramy obozu, została wzniesiona prowizoryczna stacja wyładownicza¹²⁷.

5. Koniec wojny

Działania wojenne, które doprowadziły do wyparcia Niemców z Krakowa, spowodowały znaczne uszkodzenia infrastruktury kolejowej węzła krakowskiego. W końcu 1944 lub na początku 1945 roku na dworcu płaszowskim ustawiono betonowe, prostopadłościennne bloki przeznaczone do tarasowania torów¹²⁸. Zachowały się dwa z nich. Jeden w rejonie torów postojowych dla zespołów trakcyjnych w północno-zachodniej części stacji (rejon dawnej ulicy Dworzec). Drugi przy wschodnim wylocie przejścia podziemnego łączącego ul. Prokocimską z ul. Gromadzką. Jeśli chodzi o zniszczenia, to nastąpiły one zarówno w trakcie walk, jak i na skutek celowych działań prowadzonych



Pociąg towarowy prowadzony lokomotywą ET 41 mija nieczynną i opuszczoną nastawnię MD 1 przy wejściu na stację Kraków Mydlniki; fot. D. Lulewicz, 2009

przez wycofujące się wojska niemieckie. Wysadzono obydwa mosty kolejowe na Wiśle i zburzono szereg wiaduktów na strategicznych ciągach komunikacyjnych (linie: średnicowa, lwowska, obwodowa, warszawska). Znaczna część nawierzchni torowej na skutek walk oraz intencjonalnych zniszczeń nie nadawała się do użytku. Często wycofujące się oddziały Wehrmachtu niszczyły tory za pomocą tzw. wilka szynowego (Schienenwolf), czyli urządzenia mającego postać ramienia z hakiem umocowanego na wagonie-platformie. Urządzenie to ciągnięte przez dwie lokomotywy przeorywało tor, łamiąc podkłady oraz wyrывая szyny czyniąc go bezużytecznym na dłuższy czas.¹²⁹ Na stacjach poważnie uszkodzono bądź zdewastowano urządzenia sterowania ruchem¹³⁰. Większym lub mniejszym uszkodzeniom uległy również budynki – na stacji Kraków Główny: nastawnia przy ul. Lubicz (nastawnia wykonawcza Kraków Główny B), poczta i wieża wodna. Na Dworcu Towarowym zniszczonych zostało kilka magazynów, a na stacjach Kraków-Grzegorzki i Kraków-Bonarka uszkodzeniom uległy budynki dworcowe¹³¹.

Spora część inwestycji kolejowych (łącnica Prokocim – Bonarka, most na Wiśle w ciągu linii obwodowej, parowozownia w Prokocimiu i wiadukty nad linią lwowską, posterunek odgałęźny Gaj) pozostawała prawdopodobnie od drugiej połowy 1944 roku nieukończona. Po wyzwoleniu rozpoczął się proces odbudowy kolei ze zniszczeń, w ramach którego dokonano czasowych modyfikacji technicznych na potrzeby wojsk sowieckich. Dokonano mianowicie czasowej (do

¹²⁴ Garbacik R.: *Historia kolei...*, s. 33.

¹²⁵ Szlezzynger S.P.: *Kolejowy Szlak...*, s. 45; tu błędnie podana została nazwa posterunku Kraków Nadwiśle. Posterunek o tej nazwie znajduje się na Dąbiu, w ciągu kolei obwodowej.

¹²⁶ Datowana na lata 1942 i 1943 dokumentacja projektowa różnych wariantów dwóch planowanych w Mydlnikach obiektów znajduje się w Archiwum Geodezyjnym PKP OGN w Krakowie. Pierwotnie ściany budynków miał wyróżniać watek starannie ułożonej cegły licowej. Według informacji ustnej uzyskanej od zamieszkałego w pobliżu stacji Mydlniki, p. Wojciecha Dykasa, wspomniana nastawnia była jeszcze użytkowana w drugiej połowie lat 80. XX w.; dziś jest to obiekt całkowicie pozbawiony wyposażenia i zdewastowany.

¹²⁷ Ćwikła M.: „Okres II wojny...”, s. 4.

¹²⁸ Dwa z bloków zachowały się do dnia dzisiejszego: pierwszy przy torach postojowych dla zespołów trakcyjnych w północno-zachodniej części stacji Kraków Płaszów, drugi przy wschodnim wylocie, biegnącego pod torami pieszego ciągu ul. Gromadzkiej. Por. Komorowski W.: *Stacje...*, s. 31.

¹²⁹ Tucholski Z.: *Polskie Koleje Państwowe jako środek transportu wojsk Układu Warszawskiego*. Warszawa 2009, s. 31, 32.

¹³⁰ Por. Ćwikła M.: „Okres II wojny...”, s. 5.

¹³¹ Regułą jest, że w trakcie działań wojennych najpoważniejszego uszczerbku doznają elementy infrastruktury komunikacyjnej (drogi, koleje). Koleje krakowskie poniosły proporcjonalnie znacznie większe straty niż np. zabudowa mieszkalna.

1947 roku) zmiany rozstawu szyn (z 1435 na 1524 mm), tak aby usprawnić działania transportowe na linii wschód – zachód, za których realizację odpowiedzialne były tzw. wojenne przewozy Armii Czerwonej. W ich gestii leżało zapewnienie możliwości sprawnego wywozu z Niemiec i Polski tego, co Sowieci jako zwycięzcom „się należało”¹³². Za powojenną rekonstrukcję sieci kolejowej odpowiedzialne było powołane 15 maja 1945 roku Państwowe Przedsiębiorstwo Odbudowy Polskich Kolei Państwowych. Odbudowując sieć kolejową Krakowa, realizowano także inwestycje, których dyrekcja Ostbahnu nie zdołała przed 1945 rokiem sfinalizować. Ostatnim elementem wykonanym przez PKP według zamierzonych przez Niemców planów była wspomniana wcześniej dyslokacja wiaduktu i odcinka linii Płaszów – Krzemionki w rejon skrzyżowania ulic Wielickiej i Powstańców Wielkopolskich (1960)¹³³.

6. Zakończenie

Okres II wojny światowej, utożsamiany z tragedią narodu polskiego, posiada też swój znacznie mniej rozpoznany obszar, jakim są inwestycje transportowe (zwłaszcza kolejowe) III Rzeszy na terenach podbitych. Kraków na tym tle wypada interesująco, gdyż jako „stolica” Generalnego Gubernatorstwa był miejscem szczególnym dla okupanta, który dla własnej korzyści zmierzał do rozbudowy i modernizacji przestarzałego, niewiele zmienionego od czasów Austro-Węgier układu komunikacyjnego, realizując wiele ciekawych rozwiązań. Co istotne, Niemcy nie dążyli do dokonywania drastycznych zmian w wyglądzie miasta (poza niszczeniem symboli polskości i wprowadzaniem do architektury stylu „narodowego” III Rzeszy).



Jeden z dwóch zachowanych na terenie stacji Kraków-Płaszów bloków betonowych służących do tarasowania torów, postawionych przez Niemców przed końcem wojny, fot. W. Dykas, 2009

W przypadku rozwiązań dotyczących infrastruktury kolejowej kierowali się pragmatyzmem, dążąc do realizacji tych zamierzeń, które dyrekcja PKP przewidywała na najbliższe lata. Dokonali tylko pewnych modyfikacji w zakresie rangi korytarzy transportowych przechodzących przez miasto (modernizacja najważniejszej dla okupantów linii wschód – zachód, czyli Kraków – Lwów). Plan Rittera też nie był w pełni nowatorski; brał pod uwagę rozwiązania proponowane w planie Dziewońskiego¹³⁴.

Pomysł przeniesienia Dworca Głównego interesował krakowskich planistów, odkąd Kraków zaczął się dynamicznie rozrastać pod koniec XIX wieku¹³⁵. Ostbahn nie zdążył go zrealizować. Kolej obwodowa z lat 1942–1943 jest finalizacją zamysłu z pierwszych lat I wojny światowej – odciążenia dworca, a w dalszej perspektywie jego przeniesienia w nowe miejsce. Wspomniana linia wraz ze sporym zespołem stacji prokocimskiej i łącznicą do Bonarki stanowi dziś zespół komunikacyjny pozwalający na wyłączenie z uciążliwego ruchu pociągów towarowych około 15 km linii na odcinku Kraków-Łobzów – Kraków Główny – Kraków-Płaszów – Kraków-Bieżanów¹³⁶.

Wojenne budownictwo (zwłaszcza mieszkaniowe) spełnia swoje funkcje do dziś¹³⁷, a jego architektura jest świadectwem pewnej epoki, tak jak centrum Nowej Huty jest pozostałością po socrealizmie. W przypadku budynków infrastruktury technicznej znaczna ich część pełni swoją pierwotną funkcję, dla której postavili je Niemcy. Są one zachowane w dobrym stanie, jedynie powojenne, niezgodne z pierwotnymi projektami, przebudowy zatępiły ich cechy stylowe¹³⁸. Jeszcze inne po unowocześnieniach urządzeń sterowania ruchem (głównie w latach 60. i 70.) stały się niepotrzebne i popadają w coraz większą ruinę.

Być może budowle kolejowe z okresu II wojny światowej nie przykuwają uwagi swym wyglądem i nie posiadają bogatej przeszłości. Jednak ich architektura wpisuje się w pewien wypracowany jeszcze w XIX wieku kanon technicznego budownictwa kolejowego, gdzie najistotniejsze są czynniki funkcjonalne¹³⁹. Stanowią one ciekawe przykłady tego typu budowli. Należy pamiętać, że ich istnienie wpisuje się w szeroki kontekst historii najnowszej Krakowa, zwłaszcza w zakresie zagadnień związanych z historią techniki i komunikacji, dlatego też powinny być objęte należną ich randze opieką konserwatorską¹⁴⁰. Zwroć uwagę na problem

¹³² Por. Taylor Z.: *Rozwój i regres sieci...*, s. 58, 106.

¹³³ Nowy, zmieniony układ sieci kolejowej przedstawia powojenny plan Krakowa z 1947 r., por. *Atlas historyczny...*, plan 1.34.

¹³⁴ *Kraków miał być Norimbergą Wschodu*. Rozmowa Stanisława Mancewicza z Jackiem Purchą [online]. Gazeta w Krakowie, dodatek do Gazety Wyborczej, z 18 listopada 2005 r. [dostęp: 14 października 2009 r.] Dostępny w internecie: <http://miasta.gazeta.pl/krakow/1,42699,3021101.html>.

¹³⁵ Por. Komorowski W.: *Stacja kolejowa...*, s. 114–116.

¹³⁶ Inna sprawa to aktualny stan techniczny torowisk i urządzeń, jest on odbiciem aktualnej kondycji ekonomicznej ich gospodarza, czyli PKP.

¹³⁷ Broński K.: *Ruch budowlany...*, s. 174. Mieszkańcy poniemieckich domów często zachwalają ich solidność. Według słów jednego z mieszkańców bloku przy ul. Dworcowej: „Solidny dom, tylko wyglądem przypomina koszary”.

¹³⁸ Na przykład nastawnia KZ 2 na Dworcu Towarowym.

¹³⁹ Kotlarz G. et al.: *Magistrala Węglowa Śląsk – Porty*. Rybnik 2008, *passim*. Opisane i zilustrowane są tu liczne przykłady międzywojennej architektury kolejowej łączącej cechy architektury historyzującej oraz funkcjonalistycznej.

¹⁴⁰ Komorowski W.: *Stacje...*, s. 64–70. Autor w zdecydowany sposób zwraca uwagę na potrzebę ochrony konserwatorskiej historycznych obiektów kolejowych i podaje również konkretne zalecenia konserwatorskie co do poszczególnych obiektów omawianego przez siebie zespołu.

ich ochrony jest tym ważniejsze, że można zaobserwować, jak zdecydowana większość z nich jest przebudowywana niezgodnie z pierwotnymi projektami lub opuszczona ulega zniszczeniu. Tu istotną rolę do spełnienia w zakresie zabezpieczenia i utrzymania w należytym stanie tych obiektów mają Polskie Koleje Państwowe jako opiekun i gospodarz infrastruktury kolejowej.

7. Objaśnienia terminów użytych w tekście – pojęcia z zakresu techniki kolejowej¹⁴¹

Głowica rozjazdowa: wyposażony w urządzenia sygnalizacyjne (semafony) układ rozjazdów na początku i na końcu stacji kolejowej.

Grupa kierunkowa: zakończona z dwóch stron głowicami rozjazdowymi grupa torów przeznaczona do rozrządzenia (czyli segregowania) składów wagonów towarowych według stacji przeznaczenia.

Grupa przyjazdowa: zakończona z dwóch stron głowicami rozjazdowymi grupa torów stacyjnych przeznaczonych wyłącznie do wjazdu pociągów (na stacjach towarowych).

Nastawnia: posterunek techniczny przeznaczony do kierowania ruchem w obrębie stacji kolejowej, wyposażony w urządzenia do przestawiania zwrotnic i nastawiania sygnałów na sygnalizatorach ustawionych przy torach stacyjnych, urządzenia blokady stacyjnej oraz urządzenia łączności kolejowej.

Obrotnica: zainstalowane w miejscu zbiegnięcia się torów wychodzących z hali lokomotywowni urządzenie służące do przestawiania lokomotyw lub wagonów z jednego toru na drugi.

Posterunek odgałęźny: wyposażony w urządzenia łączności i obsługi ruchu posterunek odpowiedzialny za bezpieczne i zgodne z rozkładem prowadzenie ruchu pociągów po sieci kolejowej, postawiony w miejscach odgałęzienia od istniejącej linii kolejowej drugiej linii lub łącznicy pomiędzy liniami.

Posterunek odstępowy: wyposażony w urządzenia łączności i obsługi ruchu posterunek regulujący następstwo pociągów na linii kolejowej, umożliwiający wjazd pociągu tylko na wolny odcinek toru (odstęp).

Posterunek zwrotniczy: posterunek nastawczy przeznaczony do wykonywania przez uprawniony personel czynności związanych bezpośrednio z prowadzeniem ruchu (ustawiania drogi przebiegu za pomocą zwrotnic).

Scentralizowane urządzenia sterowania ruchem kolejowym: urządzenia, w których nastawianie zwrotnic, sygnalizatorów, wykolejnic w obrębie torów stacyjnych odbywa się z budynku nastawni za pomocą wyposażonej w elementy sterujące (dźwignie, pokręta) nastawnicy (mechanicznej lub elektromechanicznej).

Trójkąt do obracania pojazdów: układ trzech połączonych rozjazdami odcinków torów, służący do obracania lokomotyw; łatwiejszy w budowie i tańszy w eksploatacji niż obrotnica (zwłaszcza w warunkach wojennych).

Żeberko: tor specjalnego przeznaczenia zakończony kołłem oporowym, służący do zabezpieczenia drogi przebiegu dla pociągów od najechniania z boku przez inne pociągi lub tabor kolejowy.

Używane oficjalnie, skrótowe zapisy nazw posterunków technicznych (nastawni) na opisanych w artykule stacjach krakowskich:

BN – Bieżanów

KG B – Kraków Główny „B”

KG Z – Kraków Główny Zachód

KP 1 – Kraków-Płaszów „1”

KT A – Kraków Towarowy „A”

KZ 2 – Kraków Zachód „2”

MD 1 – Mydlniki „1”

Pr A – Prokocim „A”

Pr B – Prokocim „B”

Pr D – Prokocim „D”.

¹⁴¹ Funkcjonujące w obiegu naukowo-technicznym pojęcia z zakresu kolejnictwa szczegółowo objaśniają Zalewski P., Siedlecki P., Drewnowski A.: *Technologia transportu kolejowego*. Warszawa 2004.

From the History of the Kraków Railway Junction Point – Redevelopment and Modernization in the Period 1939–1945

The article discusses issues concerning German investments in Kraków's railway infrastructure during World War II – a topic that has not been the subject of a separate research paper to date. Publications presenting the development of railway in Kraków concentrate mainly on the earlier history, particularly on the period prior to World War I. Archival sources (i.e. topographical maps, geodetic plans, architectural designs, etc.) constitute the most valuable material for this kind of research. One of the most important goals of this paper is to draw the public's attention to the question of conservation and protection of the dilapidated historical railway facilities from that period. The facilities in question constitute interesting examples of the architectural trend that became briefly predominant during WWII; they also reflect the scale of capital investment made by the German occupation authorities as part of their general programme of redevelopment of the occupied territories. The period spanning from the beginning of railway in Kraków (1847) to the outbreak of the war is defined by the opening dates of new railway connections and the railway stations accompanying them, the most significant of these being the junction point stations: Kraków Główny Osobowy (Main Passenger Railway Station) and Kraków Płaszów. On the threshold of the war Kraków had a very well developed railway network, including connections to such major destinations as Katowice, Lvov, Warsaw and Zakopane. However, the question of the construction of a new, larger Main Railway Station in a different location remained unresolved, and so did the issue of the modernization of the old, Austrian railway traffic management system.

Following the capturing of Kraków on 6 September 1939, Germans organized the railway routes in General Government into the General Division of the Eastern Railway (Generaldirektion der Ostbahn). Among the duties of this administrative body was the redevelopment of the railway network after its partial destruction in 1939, the organization of passenger and freight railway transport, and the expansion of the occupied country's railway network as part of the modernization programme. One of the most noteworthy projects that the Third Reich wanted to realize was the spatial expansion of Kraków as part of Hubert Ritter's plan of 1941 – a project that was never accomplished. Germans' plan was to build a brand new railway network with a larger traffic capacity and a number of new passenger and freight railway stations. In the aftermath of USSR's attack, German financial outlays for warfare were increased, which necessitated the adaptation of the planned expansion of the Kraków railway network to the already existent system of railway tracks and stations. For Germans the most

important railway connection was the Wrocław – Kraków – Lvov line which was duly redeveloped and modernized. In the period 1942–1943 they built the Kraków Łobzów – Kraków Płaszów line encircling the city, which allowed them to exclude the Main Station from the busy east – west freight railway traffic. The construction of the Kraków Prokocim – Kraków Bonarka Freight Line, including the network of flyovers which were to facilitate railway traffic in the south-west direction (Skawina, Auschwitz) commenced a bit later; this investment was completed after the war. There were plans for the redevelopment of the Kraków Main Station which, however, were not accomplished. German authorities wanted to expand the technical infrastructure, including the construction of new railway traffic management facilities, e.g. the large switch tower with an impressive architectural design which, in fact, was never built. Three new signal boxes were constructed at the freight station, two of which are noteworthy for their unique architectural style. A housing estate for Ostbahn employees – a typical example of the unmistakable Third Reich style – was built near the Płaszów Station. A few social facilities for the communal use of Ostbahn employees (whose number grew steadily, especially towards the end of the war) were also built in the vicinity of the station and the engine workshop. The construction of the railway line encircling the city was directly linked with the considerable expansion of the freight station in Prokocim which was supposed to cater for the needs of the intensified freight railway traffic on the Lvov line. The expansion of the Prokocim station included the construction of two new sets of yard tracks and infrastructure facilities (i.e. flyovers, switch towers, an engine workshop, technical and storage facilities), some of which were completed after the war. A housing estate of semi-detached houses for the railway employees was also built near the station.

The plan to liquidate the bothersome left-side railway traffic on the Lvov line was not accomplished during the war. Apart from the large-scale railway construction projects, several lesser ones were also carried out in that period in and around Kraków, e.g. the works on the Kocmyrzów line (the railway stop at Czyżyny Monopol; redevelopment of the Wesola – Grzegórzki sideline), and on the Katowice line (redevelopment of the Mydlniki Station). Kraków's railway infrastructure was badly affected by the Soviet takeover of the city. The postwar reconstruction of the Kraków railway junction point included the completion of Ostbahn's construction projects which had been interrupted in 1944, one of them being the Prokocim – Bonarka rail link which was finally completed in 1960.