

Zbiory fotograficzne Muzeum Krakowa jako źródło ikonograficzne do badań nad historią kolei w Krakowie

Informacje o autorze: archeolog, historyk, kustosz MK, Rynek Podziemny, oddział Muzeum Krakowa, <http://orcid.org/0000-0003-0303-5260>

Information about the author: archaeologist, historian, Curator at the Museum of Kraków, Rynek Underground, a branch of the Museum of Kraków, <http://orcid.org/0000-0003-0303-5260>

Abstrakt: Tematem artykułu jest prezentacja ikonografii krakowskich kolei na zdjęciach ze zbiorów Muzeum Krakowa. Podobnie jak w przypadku budynków czy postaci, fotografia historyczna odgrywa istotną rolę w udokumentowaniu przeobrażeń zachodzących na kolei. Właściwa interpretacja przekazu zawartego w fotografii zależy od indywidualnej specyfiki przedstawień. Do tego potrzebna jest również wiedza oraz umiejętność posilkowania się innymi źródłami i literaturą przedmiotu. Z muzealnych kolekcji fotograficznych wytypowano łącznie 433 fotografie, które pogrupowano na podstawie historycznej topografii krakowskiego węzła kolejowego. W zbiorze tym można dodatkowo wskazać kilkadziesiąt zdjęć o szczególnych walorach poznawczych, będących nierzadko dziełem uznanych krakowskich fotografików. Ramy czasowe zbioru obejmują okres od 1862 do 2004 roku. 50 fotografii portretuje drogi żelazne w krajobrazie miasta: oś średnicową (linię Kraków Główny – Kraków Płaszów), nieistniejącą od ponad wieku linię cyrkumwalacyjną, odnogę Galicyjskiej Kolei Transwersalnej Oświęcim – Podgórze, kolej kocmyrzowską, a nawet linie wąskotorowe. 262 zdjęcia portretują wybrane stacje kolejowe, wśród których najczęściej dotyczy Krakowa Głównego. Odnajdziemy na nich zarówno obiekty dobrze znane, np. budynek dworca, jak i nieistniejące magazyny czy relikty parowozowni. Inne sfotografowane stacje to Płaszów, Dworzec Towarowy, Wisła, Bieżanów, Grzegórzki, Podgórze, Bonarka i Prokocim. 51 fotografii przedstawia kolejowe obiekty inżynieryjne. Spośród nich najczęściej dotyczy mostu Dębnickiego, do 1945 roku posiadającego oryginalną, XIX-wieczną konstrukcję. Na zdjęciach odnajdziemy również most przez Wisłę, wiadukt Grzegórzecki (w tym podczas budowy w 1862 roku) oraz wiadukty nad

ulicami Lubicz i Kopernika. 70 zdjęć portretuje koleje przemysłowe, przy czym najwięcej na terenie Huty im. Lenina, uwiecznianej zarówno w trakcie budowy, jak i codziennej pracy, a także kolej w nieistniejących już zakładach Prefabet, Solvay, w budowanej Fabryce Kabli i w innych miejscach.

The Photographic Collections of the Museum of Kraków as an Iconographic Source for the Study of the History of the Railways in Kraków

Abstract: The subject of this paper is the presentation of the iconography of Kraków's railways in the photographs from the holdings of the Museum of Kraków. Similar to buildings and people, historical photography plays an important role in documenting the transformations undergone by the railways. The appropriate interpretation of a photograph's content depends on the individual specificity of the representation. It also requires certain knowledge and the ability to make use of other sources and specialist literature. Out of the Museum's photographic collections a total number of 433 photographs were selected and grouped into sets, according to the historical topography of Kraków's railway junction. Within the abovementioned selection we can also single out several dozen photographs of exceptional research quality, many of them produced by Kraków's eminent photographers. The time-frame of the collection spans from 1862 to 2004. 50 of the photographs portray the iron roads in Kraków's cityscape: the cross-city axis (the Kraków Główny – Kraków Płaszów line), the encircling (or circumvallating) line which ceased to exist over a century ago, an offshoot of the Galician Transversal Railway Oświęcim – Podgórze, the Kraków – Kocmyrzów line, and even the narrow-gauge lines. 262 of the photographs capture selected railway stations, of which the largest number concerns the Kraków Główny station. In the photographs we will find some very well-known facilities, such as the main station building, as well as warehouses that are already non-existent, or relics of the locomotive shed. Other railway stations represented in the photographs include Płaszów, Dworzec Towarowy [the Goods Station], Wisła, Bieżanów, Grzegórzki, Podgórze, Bonarka, and Prokocim. 51 of the

photographs represent railway engineering facilities. The largest set among these pertains to Dębnicki Bridge which maintained its original, 19th-century structure until 1945. In the photographs we will also find the railway bridge crossing the River Vistula, the flyover in the Grzegórzki district (including pictures taken during its construction in 1862), and the flyovers crossing over Lubicz and Kopernika Streets. 70 photographs portray industrial railways; most of them come from the area of Vladimir Lenin Steelworks and were taken during the plant's construction and everyday work, some document the railways at the Prefabet and Solvay plants (both non-existent by now), others were taken at the construction site of Krakowska Fabryka Kabli [Kraków Cable Factory], and a number of other locations.

Słowa kluczowe: dawna fotografia, historia kolei, ikonografia Krakowa, koleje Krakowa

Keywords: old photography, history of railways, Kraków's iconography, railways in Kraków

Wprowadzenie

Wstęp: cel i zakres tematyczny

Kolej żelazna – ikona nowoczesności – do Krakowa zawitała w 1847 roku. W tym czasie na świecie znany był już wynalazek fotografii (dagerotypii), ale chyba nikt nie pofatygował się, by uwiecznić moment odjazdu pierwszego pociągu. Najstarszy znany wizerunek obiektu kolejowego z terenu miasta wykonano 15 lat później. Przedstawiono na nim budowę jednego z największych dzieł ówczesnej inżynierii – mostu przez Starą Wisłę. Pozwala to przypuszczać, że ten środek transportu w Krakowie, podobnie jak gdzie indziej, od swoich wczesnych lat budził zainteresowanie fotografów. Niniejszy artykuł jest pierwszą próbą zebrania i scharakteryzowania pod kątem ikonografii kolejowej związanego z Krakowem archiwalnego materiału fotograficznego przechowywanego w Muzeum Krakowa. Oznacza to oczywiście, że uzyskany obraz nie będzie kompletny, stanowiąc przyczynek do poszukiwań w zbiorach innych placówek muzealnych i archiwalnych. Obecnie autor niniejszego artykułu może stwierdzić, że interesujące nas obiekty odnajdziemy w następujących placówkach: Archiwum Narodowym w Krakowie, Muzeum Fotografii w Krakowie, Muzeum Lotnictwa Polskiego, Muzeum Narodowym w Krakowie, Stacji Muzeum w Warszawie i Mu-

zeum Techniki w Wiedniu¹. Celem artykułu jest zwrócenie uwagi na rolę fotografii w badaniach nad dziejami kolei nie tylko w Krakowie, ale również w Polsce. Analiza tej kategorii źródeł może w istotny sposób uzupełnić przekaz archiwalnej dokumentacji aktowej, projektowej czy kartograficznej. Przyczyni się to do uzyskania pełnego obrazu ewolucji, codziennego funkcjonowania, a nawet poziomu rozwoju technicznego tego środka transportu. Fotografia może posłużyć także jako materiał przydatny do oceny wartości kulturowej obiektów kolejowych, zwracając np. uwagę na ich walory zabytkowe, co jest ważne w dobie nieprzemysłowego pędu do „modernizacji” dróg żelaznych. Niniejsza analiza powinna również przyczynić się do poszerzenia obszaru badań nad architekturą i urbanistyką Krakowa XIX i XX wieku o niesłusznie pomijane bądź marginalizowane historyczne obiekty kolejowe. Zakresem tematycznym opracowania objęto wszystkie fotografie ze zbiorów Muzeum Krakowa, na których stwierdzono obiekty kolejowe. Chronologicznie materiał ten obejmuje lata 1862–2004. Pierwsza cezura to wspomniana data budowy mostu Grzegórzeckiego, a druga dotyczy rozbiórki zabudowań na stacji Kraków Główny. Zebrane fotografie podzielono według kryterium topograficznego, tj. lokalizacji sportretowanych miejsc w przestrzeni miasta.

Artykuł składa się z rozdziałów prezentujących rolę fotografii w badaniach krakowskich kolei, podział ogólny zbioru, szczegółową charakterystykę zebranego materiału oraz podsumowanie całości. Ze względu na liczebność zebranego materiału zrezygnowano z szczegółowego omawiania wszystkich fotografii. Z racji szczupłości miejsca w tekście pominięto również aspekty związane z analizą zastosowanych technik fotograficznych.

Rola fotografii w badaniach nad dziejami kolei w Krakowie

Funkcja, jaką pełni fotografia, czyli utrwalenie minionej rzeczywistości (ludzi, przedmiotów, zdarzeń) dla przyszłych pokoleń pozwala zaliczyć ją do źródeł historycznych. Ze względu na fakt, że przekaz ten przedstawia rzeczywistość w postaci obrazu, zaliczamy fotografię, tak jak malarstwo i grafikę, do źródeł ikonograficznych². Wartością uwiarygodniającą przekaz jest jego naoczność, ponieważ w chwili wykonania na jednym kadrze zostają zapisane wszystkie elementy rzeczywistości. Utrwalone zostaje nie tylko to, co chciał pokazać autor, ale także to, co przypadkowo znalazło się w polu widzenia obiektywu. Właściwość uwieczniania otaczającej rzeczywistości wpłynęła na przypisanie fotografii funkcji dokumentacyjnej³. I to właśnie ten czynnik wzięto pod uwagę w naszych rozważaniach, wybierając fotografie dokumentujące historyczną obecność kolei w przestrzeni Krakowa.

Jak wspomniano, dotąd nie prowadzono badań nad utrwaloną w fotografii krakowską ikonografią kolejową. W żadnej z krakowskich placówek nie utworzono też odrębnych kolekcji gromadzących obiekty odnoszące się do tej tematyki. Oznacza to, że kolejowe muzealia funkcjonują rozproszone po różnych kolekcjach, a zebranie ich w jedną całość wymaga prowadzenia szczegółowych i czasochłonnych kwerend. Dodatkowo należy pamiętać, że utrudnieniem

¹ Obecność związanych z Krakowem archiwaliów w tej ostatniej instytucji wynika ze związków zarządów kolejowych z administracją państwową Cesarstwa Austriackiego, czynnych w Krakowie do 1918 r.

² Barzycka-Paździor Agata: *Fotografia jako źródło historyczne. Wybrane problemy*. „Historyka. Studia metodologiczne” 2006, t. 36, s. 107.

³ *Ibidem*, s. 109–111.

w poszukiwaniach może być kryterium ich katalogowania niekoniecznie odnoszące się do kolejowej terminologii. W takim wypadku tytułem obiektu może być np. ważniejsze dla osoby opracowującej wydarzenie, niż widoczny w tle dworzec czy parowóz. Gwoli ścisłości trzeba dodać, że niektóre fotografie z interesującego nas zakresu były już przedmiotem analiz. Wykorzystano je jako materiał ikonograficzny w opracowaniach historyczno-konserwatorskich założeń stacji Kraków Główny Osobowy, Kraków Towarowy oraz Kraków Płaszów⁴. Odrębnym zagadnieniem jest liczba oraz zakres chronologiczny pozyskanego materiału wynikające ze sposobu budowania kolekcji muzealnych, np. przez pozyskiwanie do nich pamiątek kolejowych oraz ze zmieniającego się z upływem czasu podejścia do dokumentowania kolei. Z tym drugim obszarem ściśle wiąże się okresowe ograniczanie dostępu osób fotografujących do kolei, szczególnie restrykcyjne w dobie PRL-u⁵. Konsekwencją tego było wygaszenie zainteresowania koleją w powojennych dekadach oraz niemal zupełny brak w wielu muzealnych kolekcjach fotografii kolejowych z okresu po 1945 roku⁶. Właściwa interpretacja fotografii zależy od możliwości zidentyfikowania widocznych na nich obiektów, wynikająca z orientacji w historycznej topografii miasta, znajomości techniki kolejowej oraz ewentualnej możliwości wsparcia się innymi kategoriami źródeł, np. archiwalną dokumentacją projektową czy mapami topograficznymi⁷. Musimy bowiem dokładnie wiedzieć, czego szukamy, i jak rozpoznać oraz trafnie zinterpretować (np. architektonicznie czy funkcjonalnie) nawet najdrobniejsze, pozornie nic nieznaczące elementy. Stosowane na kolei rozwiązania nie były przypadkowe, ale wynikały z planowych, regulowanych prawnie działań inwestorów oraz z przeznaczenia wznoszonych obiektów. O tym, jaką funk-

cję mógł pełnić widoczny na fotografii obiekt (np. czy był to magazyn, parowozownia czy dom mieszkalny), mówią takie rzeczy, jak wielkość i proporcje bryły, rozmieszczenie okien lub ich brak, a nawet układ i wielkość połaci dachowych⁸. Dodatkową podpowiedzią mogą być rozpoznawalne elementy infrastruktury⁹. Większość osób obeznaną z architekturą Krakowa bez trudu rozpozna powielaną w różnych ujęciach sylwetę dworca głównego. Gorzej przedstawia się sytuacja, jeśli zobaczymy bliżej nieokreślony budynek, i to sfotografowany od strony jezdnii. W ustaleniach chronologicznych przyda się także umiejętność identyfikacji stylistycznej widocznych na fotografiach budynków¹⁰.

W identyfikacji tego, co jest istotą kolei, czyli określeniu serii i typów przedstawionych na fotografiach lokomotyw, wagonów, a nawet pojazdów specjalnych, pomoże dostępna na rynku literatura fachowa, np. monografie taboru¹¹. Należy dodać, że fotografie dawnej kolei mogą stanowić ważny materiał poznawczy dla urzędów konserwatorskich prowadzących działania na rzecz jej ochrony. W sytuacji, gdy wiele historycznych założeń ulega degradacji bądź rozbiórce, fotografie zostają często jedynymi pamiątkami dokumentującymi utracone piękno i romantyzm dróg żelaznych.

Podział i wstępna charakterystyka zbioru

Muzeum Krakowa nie posiada odrębnej kolekcji fotografii kolejowej, stąd kwerendzie poddano te zbiory i materiały pomocnicze, co do których istniało przypuszczenie, że zawierają muzealia o tej tematyce. Kryterium wstępnym decydującym o wyborze określonych kolekcji było to, że zawiera ona obiekty dokumentujące architekturę Krakowa. W dalszej kolejności w obrębie poszczególnych kolek-

⁴ Komorowski Waldemar, Grochowska Ewa: „Stacja Kraków Główny Osobowy. Studium historyczno-konserwatorskie”. Kraków 1992, mps w archiwum Małopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków; Komorowski Waldemar: „Stacja towarowa i stacja zestawcza w Krakowie-Krowodrzy. Studium historyczno-konserwatorskie”. Kraków 1998, mps w archiwum autora; i dem: „Stacje kolejowe: Kraków Płaszów, Kraków Prokocim, Kraków Bieżanów. Studium historyczno-konserwatorskie”. Kraków 2000, mps w archiwum autora.

⁵ Regulowała to ustawa z dnia 14 grudnia 1982 r. o ochronie tajemnicy państwowej i służbowej. Dz.U. 1982, nr 40, poz. 271.

⁶ Wyjątkiem są zbiory Stacji Muzeum tematycznie ukierunkowanej na gromadzenie kolejowych pamiątek, w tym fotografii. W Muzeum Krakowa przeważającą część kolejowego zasobu z okresu PRL-u stanowią fotografie Henryka Hermanowicza.

⁷ Pomocne są tu XIX- i XX-wieczne austriackie i polskie mapy topograficzne dostępne w serwisie internetowym Mapster: *Mapy archiwalne Polski i Europy Środkowej* [online]. [dostęp 1 grudnia 2018]. Dostępny w internecie: <http://igrek.amzp.pl/>; dokumentacja projektowa i inwentaryzacyjna zabudowy stacji kolejowych przechowywana w Archiwum Narodowym w Krakowie (zespół nr 1410: Archiwum Planów Budownictwa Miejskiego, sygn. 29/1410/0) oraz w Archiwum Oddziału Gospodarowania Nieruchomościami PKP SA w Krakowie, b. sygn.

⁸ Np. obiekty magazynowe charakteryzowały się daleko wysuniętymi połaciami dachowymi, chroniącymi pracujących na rampie ładunkowej personel przed wpływami atmosferycznymi.

⁹ W ich identyfikacji może być pomocna dawna literatura fachowa, np. *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens*. Bd. 1–10. 2 Auflage. Berlin–Wien 1912–1923; Wasiutyński Aleksander: *Drogi żelazne*. Warszawa 1926.

¹⁰ W architekturze kolejowej Europy (i nie tylko) w XIX i XX w. można zaobserwować przemiany stylistyczne wynikające z zmieniających się upodobań, ambicji i prestiżu towarzystw kolejowych oraz narastających dążeń do poszukiwania rozwiązań utylitarnych. Por. Zieliński Jarosław: *Stacje kolejowe. Świat, Europa i Królestwo Polskie 1830–1915. Architektura i budownictwo*. Łódź 2019, s. 54–55. W węźle krakowskim do lat sześćdziesiątych XIX w. stosowano style klasycystyczny oraz arkadowy. W latach siedemdziesiątych pojawiły się pojedyncze przykłady estetyki neorenesansowej, a następnie ujawniło się dążenie do poszukiwania tańszych rozwiązań z zakresu budownictwa typowego. Wyjątkiem był dworzec główny, w latach 1893–1894 przebudowany z użyciem rozwiązań indywidualnych.

¹¹ Identyfikację widocznego na omawianych fotografiach taboru przeprowadzono na podstawie następujących pozycji: Gölsdorf Karl: *Lokomotivbau in Alt-Österreich 1837–1918*. Wien 1978; Terczyński Paweł: *Atlas wagonów towarowych*. Poznań 2011; i dem: *Atlas lokomotyw spalinowych*. Poznań 2017.

cji skupiono się na wyborze fotografii odnoszących się do ustalonych kryteriów. Kwerendą objęto cztery muzealne kolekcje fotograficzne, z których wytypowano odpowiednio: Fotografia Stara – 174, Negatywy – 66, Kolekcja Ignacego Kriegera – 4, Kolekcja Oddziału Dzieje Nowej Huty – 35 numerów inwentarzowych¹². Poszukiwaniami objęto także zasób pomocniczy zbiór negatywów fotograficznych Działu Dokumentacji Architektury i Urbanistyki (dalej cyt. DAU). Pozyskano z niego aż 155 negatywów¹³. Łącznie pozyskano aż 434 muzealia.

Zebrany materiał podzielono terytorialnie, opierając się na topografii krakowskiego węzła kolejowego. Z racji tego, że jest to sztucznie wydzielony zbiór, znajdziemy w nim miejsca udokumentowane w sposób dobry, przeciętny, niewystarczający czy wręcz nieudokumentowane w ogóle. Pierwsza grupa to 50 fotografii ukazujących większe fragmenty linii kolejowych, uchwycone w krajobrazie miasta. Następne 262 fotografie przyporządkowano do wybranych stacji kolejowych. Wśród nich prymat (180) dzieży Kraków Główny Osobowy, dobrze udokumentowany z racji pełnienia funkcji jednej z ważniejszych publicznych przestrzeni miasta. Smutny kres części zabudowań tej stacji ukazuje kilkadziesiąt negatywów ze zbiorów DAU datowanych na przełom XX i XXI wieku. Stację Kraków Płaszów przedstawiono na 18, krowoderski Dworzec Towarowy na 16, a podgóorską stację Wisła wraz z bocznkami Zabłocia na 15 fotografiach. Następne w kolejności są (w nawiasach podano liczbę fotografii): Bieżanów (8), Grzegórzki (8), Podgórze (7), Bonarka (6) i Prokocim Rozrządowy (4). W przypadku Bieżanowa i Prokocimia dysponujemy wyłącznie materiałem sprzed niespełna dwóch dekad. Następna grupa obejmuje 51 fotografii obiektów inżynierskich: mostów i wiaduktów. Ze względu na sąsiedztwo wzgórza wawelskiego i śródmiejskiego zakola Wisły najczęściej (24 razy) uwieczniono most Dębnicki, do 1945 roku posiadający XIX-wieczną konstrukcję z czasu budowy kolei obwodowej. Na ośmiu kadrach zobaczymy most przez Wisłę w ciągu historycznej linii kolejowej Kraków – Lwów. Następne w kolejności

to (w nawiasach podano liczbę fotografii): dawny most przez Starą Wisłę (8), wiadukty nad ulicami Lubicz (8) i Kopernika (4) oraz inne obiekty (4). 70 fotografii przedstawia infrastrukturę oraz tabor krakowskich zakładów przemysłowych. Najliczniej, bo aż na 44, mających często wydźwięk propagandowy fotografiach przedstawiono pracę kolei w Hucie im. Lenina. Następne w kolejności są (w nawiasach podano liczbę fotografii): Prefabet w Łęgu (8), Solvay w Borku Fałęckim (6), Krakowska Fabryka Kabli (3) oraz pozostałe zakłady (9).

Dla większości materiału, o ile nie został podpisany przez autorów lub nie przedstawia precyzyjnie datowanego wydarzenia, możemy wskazać orientacyjną datę powstania w przedziale jednego lub kilku lat. W tym przypadku określamy ją na podstawie korelacji sytuacji stwierdzonej na fotografiach z udokumentowanymi źródłowo inwestycjami, jak np. budowa mostu przez Starą Wisłę czy przebudowa krakowskiego dworca. Ze względu na czas powstania zbiór ten możemy podzielić na okresy (w nawiasach podano liczbę fotografii): do 1918 roku (26), dwudziestolecie międzywojenne (96), II wojna światowa (54), Polska Ludowa (112), okres po 1990 roku (145). Znacząca reprezentacja materiału z okresu PRL-u wynika z posiadania w zbiorach dokumentacji inwestycji doby socjalizmu (Huta im. Lenina, Prefabet). Najliczniej reprezentowany jest materiał z końca XX wieku i początku następnego stulecia. Jest to konsekwencją zainteresowania się obiektami kolejowymi, utrwalanymi na kliszy przez pracowników Działu Dokumentacji Architektury i Urbanistyki Muzeum Krakowa.

Wśród autorów fotografii należy wymienić znanych i cenionych krakowskich artystów i dokumentalistów, słynących przede wszystkim z portretowania krakowskiej architektury i życia mieszkańców: Walerego Maliszewskiego (daty życia i śmierci nieznane), Ignacego (1817–1889) i Natana (1844–1903) Kriegerów, Stanisława Muchę (1895–1976), Stanisława Kolowcę (1904–1968), Marianna Plebańczyka (1905–1973), Henryka Hermanowicza (1912–1992), Józefa Lewickiego (1919–1973) i Janusza Podleckiego (1933–2015)¹⁴. Część materiału pochodzi z przedwojennych archiwów agencji „Ilustrowanego Kuriera Codziennego” i „Światowida”.

Szczegółowa charakterystyka zbioru

Koleje w krajobrazie miasta

Linia średnicowa Kraków Główny – Kraków Płaszów (obecnie fragment linii kolejowej nr 91 Kraków Główny – Medyka)¹⁵

Przecinająca południkowo centrum Krakowa linia średnicowa liczy sobie ponad 160 lat. Kolej ta, wytyczona w 1850 roku, a uruchomiona w 1856 roku przez c.k. Wschodnią Kolej Państwową (*k.k. Östliche Staatsbahn*, dalej cyt. ÖStB), swoim umiejscowieniem w bezpośredniej bliskości historycznego centrum potwierdza niegdyś niski stopień urbanizacji dzielnic Krakowa: Wesołej i Ka-

¹² Niniejszym autor pragnie gorąco podziękować Koleżankom i Kolegom z Działu Fotografii Krakowskiej, Działu Dokumentacji Architektury i Urbanistyki, Oddziału Dzieje Nowej Huty oraz Sekcji Digitalizacji Muzeum Krakowa za pomoc w poszukiwaniach oraz udostępnienie będących pod ich opieką kolekcji.

¹³ Jest to zbiór tworzony od lat siedemdziesiątych XX w. do początku XXI w., odznaczający się wysokimi walorami dokumentalnymi. Ponieważ nie należy on do inwentarza muzealnego, w przypisach posłużono się skrótami literowymi oznaczającymi nazwy dzielnic, pod jakimi posegregowano negatywy: GR – Grzegórzki, KL – Kleparz, ŁA – Łągiwniki, PB – Prokocim – Bieżanów, PC – Prądnik Czerwony, PG – Podgórze, SM – Stare Miasto, WD – Wola Duchacka.

¹⁴ Z racji szczupłości miejsca zrezygnowano z przedstawiania biografii wymienionych fotografów.

¹⁵ Numerację linii kolejowych PKP podano za: *PKP Polskie Linie Kolejowe SA. Wykaz linii Id-12 (D-29). Tekst ujednolicony i zaktualizowany*. Warszawa 2009 (aktualizowany w 2019 r.).

zimierza¹⁶. Sytuację jej śródmiejskiego fragmentu znakomicie ilustrują fotografie lotnicze z 1919 i 1936 roku¹⁷. Na pierwszej jest ona ukryta za zabudową ulicy Radziwiłłowskiej, jej nasyp dojrzymy dopiero na prawo od ulicy Blich, gdy przechodzi w łuk, mijając zabudowę Kazimierza. Następnie kolej przekracza Wisłę, biegnąc obok zwartej zabudowy Podgórza. Druga fotografia ukazuje zbliżenie przecięcia Wisły, za którą tory biegną w stronę widocznej w oddali stacji Kraków Płaszów. W dole kadru widać odchodzący łukiem tor kolei kocmyrzowskiej, który po przecięciu ulicy Podgórskiej osiąga stację Kraków Grzegórzki. Na podgórskim brzegu dojrzymy bocznice Zabłocia oraz stację Kraków Wisła, położoną vis-à-vis Grzegórzek. Bezpośrednie sąsiedztwo linii średnicowej oraz niewiele zmienionej do dnia dzisiejszego zabudowy Wesołej i Grzegórzek ukazują fotografie z lat 1910, 1931, 1966 i 2002¹⁸. Zobaczymy na nich tory w rejonie klinik uniwersyteckich (jeszcze bez kościoła Jezuitów w tle), zamknięty nasypem wylot ulicy Ludwika Zamenhofa, przebieg nasypu w okolicy Hali Targowej oraz ten sam ozdobny mur oporowy w rejonie ulicy Blich¹⁹. Jako obiekt niezwiązany ściśle z przyjętym podziałem topograficznym, bo położony w oddaleniu od infrastruktury kolejowej, należy wskazać monumentalny gmach dawnej dyrekcji ruchu c.k. Kolei Państwowych, wzniesiony w latach 1886–1889 przy placu Matejki. W 1895 roku uwiecznił go Natan Krieger²⁰.

Kolej cyrkumwalacyjna

Otwarta w 1888 roku kolej cyrkumwalacyjna (tj. obwodowa) prowadziła ze stacji Kraków Osobowy wzdłuż okalającego miasto wewnętrznego pasa fortecznego twierdzy Kraków do Podgórza. Wybudowała ją Kolej Północna Cesarza Ferdynanda (*Kaiser Ferdinands- Nordbahn*, dalej cyt. KFNB), zobligowana na mocy koncesji z 1886 roku do uzupełnienia sieci dróg żelaznych w Galicji i na Śląsku Austriackim²¹. Jedynym śladem po tej czynnej do 1911 roku linii jest przebieg Alei Trzech Wieszców i ulicy Marii Konopnickiej. Nasyp tej kolei został zarejestrowany w postaci biegnącej poziomo linii na panoramie miasta od strony Błoni autorstwa Ignacego Kriegera²². Uważnie patrząc, dostrzeżemy nawet kamienny przepust przez Rudawę i stalowy wiadukt nad ulicą Wolską (obecnie Józefa Piłsudskiego). Ten sam wiadukt z lepiej widoczną konstrukcją kratownicową widać w perspektywie ulicy Wolskiej, uwiecznionej podczas powodzi w 1903 roku²³. Zaskakujące w kontekście



Tor kolei obwodowej (cyrkumwalacyjnej) w miejscu al. Adama Mickiewicza. Na drugim planie gmach Collegium Agronomicum (obecnie Uniwersytet Rolniczy), autor fotografii nieznany, ok. 1911; w zbiorach MK, nr inw. MHK-8453/N/1

współczesnej orientacji w topografii miasta są cztery fotografie z końca XIX i początku XX wieku. Są na nich nasyp i tor tej kolei: na tyłach Domu Ubogich im. Helclów, widoczny z perspektywy ślizgawki w parku Krakowskim, w sąsiedztwie gmachu Collegium Agronomicum (obecnie Uniwersytet Rolniczy) oraz na Dębnikach z sylwetą Wawelu w tle²⁴.

Odnoga Galicyjskiej Kolei Transwersalnej Oświęcim – Podgórze

W latach 1883–1884 cesarsko-królewskie Koleje Państwowe (*kaiserliche und königliche Staatsbahnen*, dalej cyt. kkStb) zrealizowały odnogi Galicyjskiej Kolei Transwersalnej (*Galizische Transversalbahn*, dalej cyt. GT) z Oświęcimia i Suche do Podgórza (obecnie linie kolejowe nr 94 i 97). Miało to na celu zaspokojenie potrzeb komunikacyjnych zaniebdywanej przez lata w tym względzie Galicji Zachodniej. Ze względu na konfigurację terenu ostatnie kilometry szlaku, położone w granicach Podgórza i Łagiewnik, wytyczono na podobieństwo kolei górskich, stosując liczne łuki, nasypy i wkopy²⁵. Topografię podgórskiego fragmentu linii, przebiegającego w pewnym oddaleniu od centrum Podgórza, dokumentuje dziewięć fotografii. Są to zdjęcia lotnicze z 1936 roku²⁶, a także datowane na lata międzywojenne oraz lata pięćdziesiąte i sześćdziesiąte XX wieku widoki okolic

¹⁶ Komorowski Waldemar, Sudacka Aldona: „Linia kolejowa: Kraków – Przemyśl – Lwów – Podwoleżyska / Brody (dawna Kolej Karola Ludwika). Studium historyczne, cz. 1”. Kraków 1988, s. 16, mps w archiwum Stacji Muzeum w Warszawie.

¹⁷ Numery inw. MHK-Fs4951/IX, MHK-8663/N/4.

¹⁸ Numery inw. MHK-Fs3708/IX, MHK-Fs21739/IX/100-101 i DAU GR 984.

¹⁹ Obecnie mur ten, jak i większa część nasypu nie istnieją, zlikwidowane w związku z modernizacją śródmiejskiego fragmentu linii nr 91.

²⁰ Nr inw. MHK-2279/K.

²¹ Lulewicz Dominik: Podgórskie drogi żelazne oraz przeprawy wiślane dawniej i dziś. W: *Miasto pod kopcem Kraka*. Red. nauk. Elżbieta Firlet. Kraków 2016, s. 260.

²² Nr inw. MHK-Fs872/IX.

²³ Nr inw. MHK-Fs16995/IX.

²⁴ Numery inw. MHK-2176/K, MHK-Fs18664/IX/10, MHK-8453/N/1, MHK-Fs21805/IX.

²⁵ Lulewicz Dominik: Podgórskie drogi żelazne..., s. 254.

²⁶ Numery inw. MHK-8663/N/18, -19.



Mogiła – stacja końcowa odnogi kolei kocmyrzowskiej z Czyżyn, autor fotografii nieznany, ok. 1910; w zbiorach MK, nr inw. MHK-Fs11780/IX/4

Krzemionek²⁷. Dostrzeżemy na nich wkop kolejowy ogrodzony stosowanym w międzywojniu oparkaniem z podkładów, usuniętym podczas wojny pod tory łącznicy Prokocim – Bonarka. Na jednej z fotografii (z kopcem Krakusa w tle) uchwyciono ukończone jesienią 1960 roku przekładanie linii oświęcimskiej na nowe miejsce²⁸. U dołu kadru widać czekające na montaż przęsła torowe. Szczegół dawnego przebiegu tej kolei w przekopie nieopodal ulicy Wielickiej, z odgałęzieniem bocznicą do miejskiego wapiennika, utrwalono na fotografii z lat trzydziestych XX wieku²⁹. Na dwóch negatywach z międzywojnia widać tory tej kolei w okolicy ówczesnego przystanku Borek Fałęcki (obecnie Kraków Łagiewniki) z przepisowymi zabezpieczeniami przejazdów w postaci malowanych na biało słupków³⁰.

Kolej lokalna Kraków – Kocmyrzów

Kolej lokalna Kraków – Kocmyrzów z odnogą Czyżyny – Mogiła powstała w latach 1898–1900. Celem inwestycji była gospodarcza aktywizacja przedmieść i miejscowości położo-

nych na wschód od Krakowa oraz ułatwienie transportu zboża z Królestwa Polskiego. Szlak ten odgałęział się od linii Kraków Główny – Kraków Płaszów w okolicy ulicy Miodowej, prowadząc przez Grzegórzki, Dąbie, Czyżyny (tu odchodziła odnoga do Mogiły), Bieńczyce do Kocmyrzowa. W 1963 roku zawieszono na nim ruch pasażerski, przewóz towarów utrzymując miejscami do końca XX wieku³¹. Dziś trudno szukać relikwów tej linii w przestrzeni miasta. Najstarsza fotografia pochodzi z około 1910 roku i prezentuje zburzoną w 1955 roku stację w Mogile (dziś w tym miejscu znajdują się bloki osiedla Na Skarpie). Obiekt prezentuje się niezwykle malowniczo, a składają się na niego biuro dyżurnego ruchu, zbudowane według projektu typowej strażnicy kKStb, oraz drewniana, zadaszona poczekalnia. Większość fotografii portretuje powojenne oblicze linii, w latach pięćdziesiątych XX wieku wprężniętej w budowę Nowej Huty – miasta i kombinatu. Widać na nich zastawiony węglarkami pierwszej powojennej serii 1W tor na osiedlu Willowym, skład towarowy z parowozem „pod parą” na bocznicę w okolicy jeszcze niewybudowanego kina Światowid, sąsiadującą ze stadionem BKS Wanda stację w Bieńczykach oraz czynne do 1971 roku bocznicę bazy Zjednoczenia Budownictwa Miejskiego Bieńczyce³². Na fotografii z 2002 roku dojrzymy zarośnięte relikty toru szlakowego na tyłach Zakładów Budowy Maszyn i Aparatury im. Ludwika Zieleniewskiego³³.

Tory ładunkowe na bulwarach wiślanych

Wybudowane w latach 1907–1913 monumentalne bulwary wiślane oprócz ochrony przeciwpowodziowej Krakowa pełniły również funkcję przeładunkową, wodno-kolejową.

²⁷ Numery inw. MHK-Fs2999/IX, MHK-Fs15866/IX/297, MHK-1446/N/2, MHK-1900/N/2, MHK-8602/N/70,- 72.

²⁸ Nr inw. MHK-Fs15866/297.

²⁹ Nr inw. MHK-3772/N.

³⁰ Numery inw. MHK-8666/N/69,- 95.

³¹ Garbacik Roman: *Dzieje kolei kocmyrzowskiej*. Rybnik 2015, s. 17, 21, 77–78, 98.

³² Numery inw. MHK-466/XIf, MHK-Fs21581/IX/12, MHK-340/XIf, MHK-362/XIf.

³³ Nr inw. DAU GR 686.



Nieczynne tory ładunkowe na bulwarze Kazimierskim (obecnie bulwar Kurlandzki), vis-à-vis dawnej elektrowni w Podgórzu, fot. Henryk Hermanowicz, lata pięćdziesiąte XX w.; w zbiorach MK, nr inw. MHK-1691/N/3

W tym celu powstały dolne poziomy bulwarowe, na które ze stacji Kraków Grzegórzki oraz Podgórze Wisła doprowadzono tory: na brzegu kazimierskim podwójny, a na podgórskim pojedynczy³⁴. Te ciekawe założenia transportowe zlikwidowano ostatecznie w połowie lat sześćdziesiątych XX wieku, a jedną z nielicznych pamiątek po nich jest osiem fotografii śródmiejskiego odcinka Wisły. Na najstarszej z nich, datowanej na 1916 rok, ujęto bulwar Kazimierski w okolicy ulicy Mostowej wraz z torami wiodącymi pod mostem Podgórskim. Na jednym z nich stoi kilka krytych wagonów towarowych³⁵. Na międzywojennych panoramach gazowni i elektrowni bulwar tętni życiem: trwa wyładunek węgla i piasku z galarów, a na torach wagony towarowe oczekują na załadunek i (zapewne) na manewrowy parowóz³⁶. Dwie ostatnie fotografie to wykonane w 1935 roku perspektywiczne ujęcie toru u podnóża elektrowni na bulwarze Podgórskim oraz impresja Henryka Hermanowicza z lat pięćdziesiątych XX wieku, przedstawiająca nieużywane już bocznice na bulwarze Kazimierskim³⁷.

Koleje wąskotorowe

W granicach Krakowa funkcjonowały niegdyś koleje wąskotorowe używane przez wojsko, wodociągi miejskie oraz

zakłady branży chemicznej i budowlanej, zaopatrujące się w ten sposób w surowce mineralne. W 1918 roku w ramach modernizacji transportu wapienia do Zakładów Sody Amoniakalnej w Borku Fałęckim wybudowano trzykilometrowy tor do kamieniołomu na Zakrzówku³⁸. W 1991 roku uwieczniono go już w stanie nieczynnym, na tle dawnej podmiejskiej zabudowy Łagiewnik oraz bloków osiedla Cegielniana³⁹. Na początku XX wieku uruchomiono biegnącą wzdłuż obecnej ulicy Księcia Józefa kolej wąskotorową, związaną funkcjonalnie z wodociągami na Bielanych, a zlikwidowaną w 1947 roku. W 1964 roku wybudowano i uruchomiono biegnącą odmiennie od swej poprzedniczki, bo po wale wiślanym, rekreacyjną kolej wąskotorową Salwator – Bielany. Niestety

³⁴ Ingarden Roman: *Ochrona Krakowa przed powodzią Wisły*. W: *Pamiętnik VI Zjazdu Techników Polskich od 11 do 15 września 1912*. Kraków 1914, s. 309.

³⁵ Nr inw. MHK-Fs13946/IX/137.

³⁶ Numery inw. MHK-Fs4831/IX, MHK-Fs4832/IX.

³⁷ Numery inw. MHK-Fs3741/IX, MHK-1691/N/2.

³⁸ Skucha Piotr: *Kraków wąskotorowy*, 2. *Kolejki w zakładach przemysłowych miasta*. „Kraków” 2012, nr 8, s. 60–63.

³⁹ Nr inw. DAU ŁA 6, -14.



Stacja początkowa kolejki wąskotorowej Salwator – Bielany, fot. Roman Wesołowski, 1964–1966; w zbiorach MK, nr inw. MHK-17922/IX

ta ciesząca się popularnością atrakcja została z nie do końca uzasadnionych przyczyn zlikwidowana w 1973 roku⁴⁰. Ciekawą pamiątką po niej jest fotografia prezentująca tętniącą życiem stację Salwator wraz z dwoma niemieckimi parowozami przedwojennej serii T2 Riesa⁴¹.

Stacje kolejowe

Kraków Główny Osobowy

Stacja Kraków Główny Osobowy do niedawna była najcenniejszym zespołem zabytkowej infrastruktury kolejowej miasta. Uruchomiona w 1847 roku przez Towarzystwo Kolei Krakowsko-Górnośląskiej (*Krakau – Oberschlesische Eisenbahn*) parokrotnie przechodziła rozbudowy adekwatne do postępu technicznego i potrzeb zarządów kolejowych. Niestety postępująca od lat siedemdziesiątych XX wieku realizacja centrum komunikacyjnego doprowadziła do bez-

powrotnego zniszczenia wielu cennych obiektów dokumentujących ponad półtora wieku jej historii: parowozowni, warsztatów i magazynów⁴². Stacja Kraków Główny z racji swojej lokalizacji i funkcji ważnego ośrodka życia miasta jest najliczniej reprezentowana w fotografii. W szczególności dotyczy to neorenesansowego gmachu dworca. Największą wartość dokumentalną posiada odbitek z fotografii datowanej na około 1895 rok prezentującej ten budynek tuż po przebudowie nadającej mu obecny kształt⁴³. Ujęcie wykonane z przejazdu w ulicę Lubicz (budowę wiaduktu rozpoczęto w 1896 roku) ukazuje rzecz wyjątkową: fasadę pamiętającą czas Rzeczypospolitej Krakowskiej pierwszej hali dworcowej, wzniesionej w stylu arkadowym⁴⁴. Dynamikę kadru podkreśla wyjeżdżający pociąg prowadzony parowozem serii 4 kolei kkStb. Elegancję fasad dworca harmonizujących z kandelabrami przy murze oporowym w ulicy Lubicz prezentuje inna fotografia z przełomu stuleci⁴⁵. Na jeszcze innym kadrze zobaczymy widok ogólny dworca

⁴⁰ Jakuboszczak Paweł: *Młodzieżowa Kolej Wąskotorowa „Lajkonik” w Krakowie*. „Stalowe Szlaki” 2013, nr 3, s. 34–42.

⁴¹ Nr inw. MHK-Fs17922/IX.

⁴² Analiza funkcjonalno-przestrzenna zespołu stacji Kraków Główny w: Lulewicz Dominik: *Z dziejów kolei w Krakowie. Zabytkowy zespół stacji Kraków Główny Osobowy*. „Krzysztofory. Zeszyty Naukowe Muzeum Historycznego Miasta Krakowa” 2014, z. 32, s. 255–280. Niniejszy tekst został częściowo oparty na badaniach historyczno-architektonicznych Waldemara Komorowskiego, będących przed-

miotem odrębnych, cytowanych w nim publikacji.

⁴³ Nr inw. MHK-21366/IX/3.

⁴⁴ Były to ostatnie miesiące funkcjonowania tej hali, zastąpionej niebawem nowocześniejszą konstrukcją, wzniesioną w 1935 r. Prawdopodobnie jest to jedyna w krakowskich zbiorach fotografia prezentująca pierwszą halę dworcową. Na inne, również ciekawe przedstawienie tego obiektu autor natrafił w zbiorach Muzeum Techniki w Wiedniu.

⁴⁵ Nr inw. MHK-894/IX.



Dworzec główny po przebudowie z lat 1892–1895 wraz z pierwszą halą peronową z lat czterdziestych XIX w., widziany od strony przejazdu w ul. Lubicz. Z hali wyjeżdża pociąg z parowozem serii 4 kolei kkStb, autor fotografii nieznany, ok. 1895; w zbiorach MK, nr inw. MHK-Fs21366/IX/3

i placu Kolejowego wraz z widocznymi w perspektywie ulicy Lubicz domami kolejarzy⁴⁶. Ciekawie przedstawia się dynamiczne ujęcie placu Kolejowego z około 1910 roku z odjeżdżającym automobilem⁴⁷. Po prawej stronie widać fasadę dworca, a za nim zwieńczony stylową wieżyczką kolejowy magazyn celny z początku lat sześćdziesiątych XIX wieku i sąsiadujący z nim budynek poczty z końca tego stulecia. Harmonijną kompozycję stylowej zabudowy placu Kolejowego, z dworcem, pocztą, bramą tzw. dworca zachodniego i stojącym na tzw. krańcówce wagonem tramwajowym serii SW1, dojrzymy na fotografii autorstwa Stanisława Muchy z 1927 roku⁴⁸.

Budynek dworca był świadkiem wielu uwiecznionych na kliszy wydarzeń, takich jak wizyta cesarza Karola I Habsburga, sprowadzenie prochów gen. Józefa Bema i wieszca Juliusza Słowackiego, wizyta regenta Węgier Mikłósa Horthyego, uroczystości pogrzebowe marszałka Józefa Piłsudskiego, a nawet wizyta cesarza Etiopii Hajle Syllasiego⁴⁹. Na fotografiach z okresu okupacji niemieckiej utrwalono gmach dworca oraz pocztę w przestrzeni, powiększonego w latach 1941–1942 placu Kolejowego⁵⁰. W styczniu 1945 roku fotograf Armii Czerwonej uwiecznił zdewastowany budynek dworca wraz z poniemieckimi schronami⁵¹. Na fotografiach Henryka Hermanowicza, Józefa Lewickiego i Janusza Podleckiego z lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX wieku zauważymy budynek dworca po odnowieniu, ozdobiony modnymi neonami

informacyjnymi, a nawet propagandowymi dekoracjami z okazji świąt 1 Maja i 22 Lipca⁵². Chaos przestrzenny placu Kolejowego skonstrastowany z odrestaurowanymi fasadami dworca dokumentują negatywy z lat 2002–2004⁵³. Widać na nich dawny dworzec zachodni i pocztę, odbudowane po wojnie z zachowaniem części historycznych struktur, niestety ostatecznie rozebrane w czerwcu 2004 roku⁵⁴. Powstały w latach 1934–1936 i funkcjonujący do

⁴⁶ Nr inw. MHK-Fs18318/IX/20.

⁴⁷ Nr inw. MHK-8423/N.

⁴⁸ Nr inw. MHK-Fs20036/IX.

⁴⁹ Numery inw. MHK-Fs946/IX/4, -8, -9, MHK-Fs4177/IX, MHK-Fs4928/IX, MHK-Fs7883/IX, MHK-Fs11345/IX, MHK-Fs16078/IX, MHK-Fs18251/IX, MHK-9375/N/13, -14.

⁵⁰ Numery inw. MHK-Fs21993/IX/18, MHK-Fs22514/IX/5, MHK-Fs22514/IX/7, -98, -186 (widoczna na tej fotografii brama dworca zachodniego została zburzona podczas powiększania placu Kolejowego).

⁵¹ Numery inw. MHK-Fs21322/IX/4, -5, -9.

⁵² Numery inw. MHK-20095/IX/2, MHK-20096/IX/2, MHK-7214/N, MHK-7503/N, MHK-7506/N, MHK-8739/N/1.

⁵³ Numery inw. DAU SM 3643, DAU SM 4056, DAU SM 4783, DAU SM 4847, DAU SM 4881.

⁵⁴ Numery inw. DAU SM 4755, DAU SM 4760, DAU SM 4763, DAU SM 4766, DAU SM 4877.



Elektryczny zespół trakcyjny serii EN56 PKP relacji Kraków Główny – Wieliczka Rynek przy peronie czwartym krakowskiego dworca. W tle historyczna infrastruktura stacji, fot. Józef Lewicki, kwiecień 1960 r.; w zbiorach MK, nr inw. MHK-8739/N/3

schyłku XX wieku nowy układ peronów dokumentują fotografie z uroczystości pogrzebowych marszałka Piłsudskiego oraz z okresu okupacji niemieckiej⁵⁵. Jak perony krakowskiego dworca prezentowały się po remoncie przeprowadzonym z okazji Święta Pracy w 1960 roku, możemy zobaczyć na fotografii Józefa Lewickiego portretującej typową dla PRL-u symbiozę historycznej i współczesnej kolei⁵⁶. Przy peronie, pod semaforem kształtowym, stoi nowoczesny wówczas zespół trakcyjny serii EN56 produkcji NRD, obsługujący niedawno zelektryfikowaną linię do Wieliczki. W tle dojrzymy przedwojenne wagony osobowe, urządzenia trakcyjne do obsługi parowozów (żuraw do wodowania i wyciąg węglowy) oraz poaustriackie domy kolejarskie z początku XX wieku. Miejsce przedstawionych na fotografii obiektów stacji zajęły obecne perony oraz podziemny hol kasowy, w stanie surowym sportretowane w 1996 roku⁵⁷.



Rozebrany w 2003 r. zabytkowy budynek biura telegraficznego Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda przy ul. Warszawskiej 35, fot. Elżbieta Firlet, 18 maja 2000 r.; w zbiorach MK, nr inw. DAU SM 3067

Po zachodniej stronie stacji, w rejonie ulic Pawiej i Warszawskiej, od połowy XIX wieku kształtował się zespół kolejowej zabudowy magazynowej, zburzonej wiosną 2003 roku. Od ulicy Warszawskiej oddzielały go pomniejsze budynki służbowe (wśród nich poniemiecki barak warsztatowy) oraz typowe ogrodzenie prefabrykowane, co udokumentowano w 1978 roku⁵⁸. Na ujęciach z wysokości zauważymy za ogrodzeniem dawne tory magazynowe zastawione wagonami pasażerskimi, wśród których dominują stosowane do dziś na PKP wagony standardu UIC-Y. Unikatową wartość dokumentalną mają wykonane w latach 1999–2000 fotografie XIX-wiecznych magazynów: frachtowego

⁵⁵ Numery inw. MHK-Fs1033/IX, MHK-Fs19333/IX, MHK-Fs18057/IX, MHK-Fs18724, MHK-Fs18725, MHK-Fs22514/IX/8, -9, -12.

⁵⁶ Nr inw. MHK-8739/N/3. Wynikało to z zapóźnienia technologicznego PRL-u, powodującego długotrwałe przeżywanie się na kolejach historycznych obiektów i urządzeń, o których wartości ówczesni użytkownicy nie mieli pojęcia.

⁵⁷ Numery inw. DAU KL 560, DAU KL 578, DAU KL 580, DAU KL 582–584.

⁵⁸ Numery inw. DAU KL 117–120, DAU KL 122–126.



Ruiny zbombardowanej w 1939 r. lokomotywni na stacji Kraków Główny z wrakami wagonów motorowych serii SAx PKP (tzw. Luxtorped), autor fotografii nieznan, zima 1939/1940; w zbiorach MK, nr inw. MHK-9291/N/10

i przesylek pospiesznych, mimo degradacji do swego końca zachowujących oryginalny wygląd⁵⁹. W tej części stacji znajdowały się również stylowe biuro telegraficzne KFNb oraz poniemiecka nastawnia, wzniesiona w stylu funkcjonalizmu⁶⁰. We wschodniej części stacji, przylegającej do ulicy Bosackiej, mieściły się parowozownia oraz warsztaty wagonowe, istniejące bardzo długo, bo aż od połowy XIX do lat siedemdziesiątych XX wieku. Piękną pamiątką przywołującą wspomnienie o istnieniu tego zakładu jest pochodzący z lat trzydziestych XX wieku portret zbiorowy jej pracowników i kadry kierowniczej na tle parowozu serii Ol 12⁶¹. Jedną z hal parowozowni w latach międzywojennych przekształcono na zaplecze trakcyjne dla słynnych Luxtorped, tj. wagonów motorowych PKP⁶². Na jednym z negatywów zarejestrowano dramatycznie wyglądające ruiny zbombardowanej w 1939 roku hali wraz z wrakami wspomnianych pojazdów⁶³. Ostatnie miesiące istnienia tego wówczas już zabytkowego budynku w „księżycowym” krajobrazie przebudowywanej stacji przedstawia negatyw z 1990 roku⁶⁴.

Południowo-wschodnią część stacji, w rejonie ulic Bosackiej i Lubicz, zajmują zabytkowe zabudowania kolejowej

kolonii mieszkaniowej. Wznosiły je, poczynając od 1861 roku, dwa towarzystwa kolejowe: Kolej Karola Ludwika (*Carl Ludwigs-Bahn*, dalej cyt. CLB) i wspomniana już KFNb, administrujące krakowskimi kolejami do przełomu XIX i XX wieku. Zróżnicowaną gabarytowo i stylistycznie zabudowę kolonii utrwalono na dwóch fotografiach z lat trzydziestych XX wieku, prezentujących ulicę Lubicz oraz uroczystości pogrzebowe marszałka Piłsudskiego⁶⁵. Wyraźnie prezentują się trójkondygnacyjne bliźniacze domy w pierzei ulicy Bosackiej po zbombardowaniu w 1939 roku⁶⁶. Odbudowano je z zachowaniem oryginalnych form, co potwierdzają fotografie z 1978 roku⁶⁷. Negatywy z przełomu XX i XXI wieku portretują kolonię kolejową w stanie zbliżonym do obecnego⁶⁸. Wartościowym uzupełnieniem jest fotografia lotnicza zespołu stacji z 1919 roku⁶⁹. Stanowi ona kluczowe źródło do rekonstrukcji rozplanowania przestrzennego stacji w pierwszych latach II Rzeczypospolitej. Zobaczymy na niej swoiste miasteczko kolejowe, złożone z kilkudziesięciu rozrzuconych na szerokiej przestrzeni budynków, między którymi biegnie labirynt torów. Na fotografii zwraca również uwagę niewielka odległość stacji od

⁵⁹ Numery inw. DAU SM 2356–2357, DAU SM 2361, DAU SM 2363, DAU SM 2365, DAU SM 2369–2372, DAU SM 2377, DAU SM 2927, DAU SM 3065–3066.

⁶⁰ Numery inw. DAU SM 2358, DAU SM 2368–3067, DAU SM 3074.

⁶¹ Nr inw. MHK-Fs21954/IX.

⁶² Pokropiński Bogdan: *Luxtorpeda PKP*. Warszawa 2007, s. 49.

⁶³ Nr inw. MHK-9291/N/10.

⁶⁴ Numery inw. DAU KL 559, -562, -567, -568.

⁶⁵ Numery inw. MHK-Fs5183/IX, MHK-Fs16531/IX.

⁶⁶ Numery inw. MHK-Fs21993/IX/13, -15.

⁶⁷ Numery inw. DAU KL 102, -105–107.

⁶⁸ Numery inw. DAU SM 3648, DAU SM 3651–3652.

⁶⁹ Nr inw. MHK-Fs285/IX.



Uroczystości pogrzebowe marszałka Józefa Piłsudskiego na stacji Kraków Główny. Tłem zdjęcia są historyczne obiekty stacji z XIX i XX w.: zabudowa mieszkalna, warsztaty, drukarnia, wieża wodna i poczta, fot. Marian Wisthal, 18 maja 1935 r.; w zbiorach MK, nr inw. MHK-Fs16531/IX

średniowiecznego centrum miasta, wynikająca z niskiego stopnia urbanizacji przedmieść w momencie jej zakładania w latach czterdziestych XIX wieku. Stąd też jej zabudowania bez trudu dostrzeżemy na fotografiach wykonanych z wieży kościoła Mariackiego⁷⁰.

Kraków Płaszów

Pierwotnie stacja ta nosiła nazwę Podgórze, a uruchomiły ją w 1884 roku koleje państwowe jako węzłową na połączeniu odnogi linii GT Oświęcim / Sucha – Podgórze z linią CLB Kraków – Lwów – Podwoleżyska. Na przełomie stuleci przeszła poważną rozbudowę, nosząc w latach 1885–1923 nazwę Podgórze Płaszów⁷¹. Stacja Płaszów jest znacznie gorzej udokumentowana w zbiorach muzealnych.



Wybudowany w latach 1883–1884 budynek dworca na stacji Kraków Płaszów widziany od strony torów, autor fotografii nieznan, 1939–1944; w zbiorach MK, nr inw. MHK-Fs22514/IX/188

⁷⁰ Numery inw. MHK-1315/N/3, MHK-1647/N/2.

⁷¹ Lulewicz Dominik: Zabytkowy zespół stacji i lokomotywni Kraków Płaszów. W: *Płaszów 1912–2012. W stulecie przyłączenia Płaszowa do Krakowa*. Red. nauk. Melania Tutak. Kraków 2012, s. 59–126.

⁷² Nr inw. MHK-Fs21953/IX.

⁷³ Numery inw. MHK-Fs16869/IX, MHK-Fs22514/IX/188.

⁷⁴ Österreichisches Staatsarchiv, Allgemeine Verwaltungsarchiv: Verkehr, Direktion für Staatseisenbahnbauten und Bauinspektorate, sygn. AVA Verkehr StEV DfStEBuBI B 12: *Galizische Transversalbahn*. Beilage C: *Typenpläne für Hochbau*. Wien 1882.

Trzy najstarsze fotografie pochodzą z okresu międzywojennego. Pierwsza z nich to zbiorowy portret personelu tamtejszej parowozowni na tle pociągu technicznego⁷². Jak wyglądał nieistniejący obecnie (rozebrany w 1964 roku) budynek dworca, z dwuspadowymi dachami oraz gankiem na żeliwnych kolumnach, informują nas zdjęcia z 1935 roku i okresu II wojny światowej⁷³.

Był to obiekt wzniesiony według założeń projektowych dla budownictwa typowego Kolei Transwersalnej, korzystające z rozwiązań opracowanych kilka lat wcześniej dla Kolei Arlberskiej (*Arlbergbahn*) w austriackim Tyrolu⁷⁴. Wstrzą-

sający dokument stanowią fotografie z egzekucji kolejarzy węzła płaszowskiego dokonanej 26 czerwca 1942 roku⁷⁵. Wykonano ją na skraju plantu kolejowego u wylotu przepustu drogowego w ulicy Wodnej. W tle jednego z kadrów widać skład poaustriackich wagonów pasażerskich serii BC⁷⁶. W miejscu kaźni stanął po wojnie pamiątkowy obelisk⁷⁷. Datowane na lata 1994 i 2000 negatywy pokazują zbliżony do współczesnego krajobraz stacji. Zobaczymy na nich budynki dworca w kształcie nadanym mu w latach sześćdziesiątych XX wieku, XIX-wieczne domy kolejarzy wzniesione w stylu typowym dla Kolei Transwersalnej, a obok magazynu towarowego ustawiony jako pomnik parowóz Tkp Śląsk, wyprodukowany w 1950 roku przez chrzanowski Fablok dla Huty im. Lenina⁷⁸.

Kraków Towarowy

Jeden z najnowocześniejszych w Cesarstwie Austriackim zespołów kolejowej infrastruktury składowo-magazynowej powstał w latach 1910–1914 na terenie Krowodrzy. Zrealizowała go Kolej Północna (tj. dawna KFNB), po upaństwowieniu nadrabiająca zaległości inwestycyjne na rubieżach monarchii. Oryginalnie składał się on z dwóch części: tzw. dworca wstępnego (*Vorbahnhof*), przeznaczonego do formowania i rozformowywania składów towarowych, i właściwego dworca towarowego, czyli zespołu magazynów i bocznic (*Frachtendienstanlage*). Zachowany do dziś kompleks wpisywał się w politykę rozwoju komunikacyjnego Wielkiego Krakowa, uwalniając rejon dworca osobowego od uciążliwego transportu ładunków⁷⁹. Niezwykle interesujące są trzy fotografie portretujące zabudowania oraz personel magazynów kolejek polowych twierdzy Kraków przy dzisiejszej ulicy Składowej, wykonane w przededniu wielkiej wojny. Ich tło stanowią kolejowe domy mieszkalne (obecnie przy ulicy Składowej 21 i 23) oraz nieistniejąca kryta ładownia z lodownią, położone na południowym skraju dworca wstępnego⁸⁰. W 1939 roku obiekty magazynowe dworca towarowego (położone w okolicy fortu Luneta Warszawska) zbombardowali Niemcy. Po zajęciu miasta fotograf (być może wojskowy) uwiecznił dymiące zgłiszcziska magazynów i wypalone szkielety wagonów⁸¹. Osiem negatywów z 1996 roku dokumentuje zbliżony do dzisiejszego stan zachowania zabudowań dworca⁸². Sfotografowano monumentalne budynki administracyjno-biurowe i obiekty magazynowe. Na ścianie szczytowej jednego z magazynów zobaczymy dawne oznaczenie właściciela: Fabryczny Skład Papieru. R. Aleksandrowicz. Widoczny w tle napis Kraków Płaszów jest natomiast pamiątką po planie filmowym *Listy Schindlera*.

Kraków Wisła i zespół bocznic Zabłocia

Wybudowana w latach 1909–1910 dzięki zabiegom władz Podgórze stacja towarowa Podgórze Wisła (od 1923 roku Kraków Wisła) wraz z torem dowozowym z Płaszowa (obecnie nieistniejącą linią kolejową nr 112) stała się katalizatorem industrializacji Zabłocia⁸³. Dziś po niej i towarzyszących jej bocznicach przemysłowych nie ma prawie śladu. Tym większą wartość przedstawiają dokumentujące je fotografie,



Zrujnowany (rozebrany w 2005 r.) zabytkowy budynek ekspedycji towarowej na stacji Kraków Wisła, fot. Elżbieta Firlet, 7 kwietnia 2002 r.; w zbiorach MK, nr inw. DAU PG 1909

pozwalając na rekonstrukcję dawnego pejzażu wschodniej części historycznego Podgórze. Najstarsze dwie dokumentują spaloną w grudniu 1933 roku Fabrykę Pasów i Skór Maks Sinajberger i Synowie przy ulicy Przemysłowej⁸⁴. Na pierwszej z nich widać zaopatrzony w zapory przejazd kolejowy w ulicy Zabłocie, a na drugiej bocznicę firmy Polmin ze składem cystern (międzywojennej serii Rrh) należących do tego przedsiębiorstwa⁸⁵. 13 negatywów portretuje schyłek kolejowego Zabłocia w okresie późnego PRL-u i na przełomie stuleci.

⁷⁵ Numery inw. MHK-Fs17688/IX, MHK-Fs17689/IX, MHK-20751/IX/1, MHK-Fs20769/IX/4. MHK-5885/N. Egzekucja była odwetem za wykolejenie przez żołnierzy Armii Krajowej pociągu w Płaszowie. Por. Bednarek Monika: Terror okupanta w Krakowie. W: *Kraków – czas okupacji 1939–1945*. Kraków 2010, s. 249.

⁷⁶ W komunikacji osobowej litera B oznaczała klasę drugą, a C trzecią.

⁷⁷ Numery inw. MHK-Fs20275/IX/9, MHK-Fs20768/IX/2.

⁷⁸ Numery inw. DAU PG 1383–1386, DAU PG 1685, DAU PG 1687.

⁷⁹ Lulewicz Dominik: Od Kolei Krakowsko-Górnośląskiej do Kolei Małopolskich. Drogi żelazne w historyczno-kulturowym pejzażu Krowodrzy od XIX do XXI wieku. W: *Krowodrzy – przestrzeń i tożsamość*. Kraków 2017, s. 42–45. Tam starsza literatura dotycząca niniejszego zagadnienia.

⁸⁰ Numery inw. MHK-Fs627/IX, MHK-Fs631/IX.

⁸¹ Numery inw. MHK-Fs18227/IX/1–4. Zdjęcia te noszą podpis: *Güterbahnhof Krakau durch Fliegerbomben zerstört* (Dworzec Towarowy w Krakowie zniszczony bombami lotniczymi) i MHK-22514/IX/10.

⁸² Numery inw. DAU KL 601–604, -609–612.

⁸³ Lulewicz Dominik: *Podgórskie drogi żelazne...*, s. 264.

⁸⁴ Numery inw. MHK-Fs9524, MHK-Fs9526; o pożarze tego zakładu zob. Gaczoł Ewa, Gellner Joanna: *Żydowskie wątki w fotografii ze zbiorów Muzeum Historycznego Miasta Krakowa. Część 1. Fotografie do 1939 roku*. „Krzysztofor. Zeszyty Naukowe Muzeum Historycznego Miasta Krakowa” 2017, z. 35, s. 329.

⁸⁵ Polmin to działająca w międzywojennej Polsce Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych z siedzibą w Drohobyczu. Por. *Historia polskiego przemysłu naftowego*. Red. Ryszard Wolłowicz. T. 1. Brzozów–Kraków 1994, s. 686.



Dworzec w Bieżanowie do dziś zachował pierwotny kształt z połowy XIX w., fot. Elżbieta Firlet, 11 lipca 2001 r.; w zbiorach MK, nr inw. DAU PB 240

Z lat 1982 i 1996 pochodzą dwa zbliżone ujęcia wspomnianego przejazdu w ulicy Zabłocie⁸⁶. Zastąpienie zapór krzyżami św. Andrzeja na drugim z nich wskazuje na malejące znaczenie linii z Płaszowa do stacji Wiśla. Symbolem smutnego końca stacji Wiśla są fotografie z 2002 roku przedstawiające zdewastowaną ekspedycję towarową oraz nieczynny już tor dowozowy w okolicy przystanku Kraków Zabłocie⁸⁷.

Kraków Bieżanów

Położona w południowo-wschodniej części miasta stacja Kraków Bieżanów jest jedną z najstarszych w Krakowie, gdyż istnieje nieprzerwanie od 1856 roku. Jest to historyczny węzeł obsługujący odnogę do Wieliczki (obecnie linię kolejową

nr 109) związaną z transportem soli⁸⁸. Stację bieżanowską jeszcze we względnie dobrym stanie dokumentuje osiem fotografii z 2001 roku. Przedstawiony na trzech z nich parterowy budynek dworca jest obiektem unikatowym, odzwierciedlającym w swojej formie oraz stylistyce cechy wczesnej architektury kolejowej, naśladującej ówczesne zajazdy pocztowe. Wykrój oraz oprawa okien i drzwi nosi cechy popularnego w austriackiej architekturze kolejowej połowy XIX wieku stylu arkadowego⁸⁹. Trzy negatywy przedstawiają, niestety zburzony w 2014 roku, jeden z najstarszych w Krakowie kolejowych magazynów towarowych, pochodzący z lat siedemdziesiątych XIX wieku⁹⁰. Na pozostałych dwóch zobaczymy układ torowy Bieżanowa oraz socrealistyczno-modernistyczny budynek dworca na nieodległym przystanku Bieżanów Drożdżownia⁹¹.

Kraków Grzegórzki

Stacja Grzegórzki (od 1911 roku Kraków Grzegórzki) była pierwszą na trasie kolei Kraków – Kocmyrzów. Znajdowała się między rzeźnią miejską a brzegiem Wisły. Dominantą jej zabudowy był, spalony pod koniec II wojny światowej, dwukondygnacyjny budynek dworca, zaopatrzony w kryty ganek od strony torów⁹². Po zawieszeniu ruchu pasażerskiego w 1963 roku, do końca XX wieku z torowiska stacji korzystały niegdyś liczne w tej okolicy fabryki z zakładami Zieleniewskiego na czele (w latach 1952–1990 patronem zakładów był działacz komunistyczny Stanisław Szadkowski)⁹³. Fizyczna likwidacja jej pozostałości nastąpiła w 2006 roku. Najcenniejszym dokumentalnym widokiem Grzegórzek jest

⁸⁶ Numery inw. DAU PG 602, DAU PG 1422.

⁸⁷ Numery inw. DAU PG 1734, DAU PG 1846, DAU PG 1850, DAU PG 1909, DAU PG 1910.

⁸⁸ Komorowski Waldemar: *Koleje prawobrzeżnego Krakowa*. „Rocznik Krakowski” 2001, t. 67, s. 94–95.

⁸⁹ Numery inw. DAU PB 237, DAU PB 239, -240.

⁹⁰ Numery inw. DAU PB 234–236.

⁹¹ Numery inw. DAU PB 189, -243.

⁹² Garbacik Roman: *Dzieje kolei...*, s. 22. Identyczny obiekt na stacji Kocmyrzów, przypominający o kolejowej przeszłości miejscowości, zburzono w 2010 r. w celu przełożenia w to miejsce drogi wojewódzkiej nr 776.

⁹³ *Ibidem*, s. 98.



Panorama stacji Kraków Grzegórzki z wieży ciśnień na terenie rzeźni, fot. Stanisław Kolowca, 1931; w zbiorach MK, nr inw. MHK-3765/N

skomponowana z kilku kadrów panorama Krakowa autorstwa Stanisława Kolowcy, wykonana w 1931 roku z należącej do rzeźni wieży ciśnień⁹⁴.

Z lewej dolnej części fotografii zobaczymy górną kondygnację i dach dworca. Między budynkiem a Wisłą rozciąga się torowisko stacji zbiegające się w wiązce rozjazdów. Ze stacji łukiem w prawo wybiega tor szlakowy linii wspinający się na nasyp „magistrali” Kraków Główny – Kraków Płaszów. Na torach stacji dojrzymy dwuosiove wagony towarowe z charakterystycznymi budkami hamulcowymi, w tym malowane na biało chłodnie, obsługujące zapewne tutejszą rzeźnię. Ze stacji wychodzą również bocznicie kierujące się pod widoczny most kolejowy: do gazowni i elektrowni oraz na dolny bulwar wiślany. Niniejsza panorama dokumentuje również inne, niegdyś trwale wpisane w pejzaż miasta, a dziś nieistniejące, kolejowe „didaskalia”. Na prawo od mostu kolejowego dojrzymy XIX-wieczne zabudowania kolejowej stacji pomp zaopatrującej w wodę parowozownię Kraków Główny oraz typowy dom strażnika kolejowego (*Wächterhaus*). Droga dojazdowa do stacji to ulica Podgórska – jakże odmienna od tej, którą znamy dziś. Jej południową pierzeję tworzy rząd szop i magazynów należących do rozmaitych podmiotów korzystających z kolei. Stacja Grzegórzki pojawia się jako odległe tło dwóch międzywojennych fotografii portretujących transport wiślany⁹⁵. Na pierwszej widać długi rząd odstawionych na torach stacji wagonów pasażerskich, a na drugiej, nad krawędzią nabrzeża, wagony towarowe, a za nimi budynek

dworca i wspomnianą już wieżę ciśnień. Czekające na dopełnienie swego losu, огоłocone z wszelkiej infrastruktury torowisko stacji uwieczniono na negatywach z lat 2000 i 2004⁹⁶.

Kraków Podgórze

Przystanek kolejowy Podgórze Miasto (obecnie Kraków Podgórze) na linii Oświęcim – Podgórze otwarto z inicjatywy lokalnego samorządu jesienią 1885 roku. W 1893 roku oddano do użytku istniejący do dziś dworzec⁹⁷. Od jesieni 2017 roku przystanek jest częścią systemu Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej. Najstarszy widok obiektu to ujęcie spod kopca Krakusa z 1928 roku⁹⁸. W poprzek kadru przebiega torowisko linii, przecięte przejazdem z opuszczonymi do połowy zaporami, zaopatrzonymi w charakterystyczne „firanki”. Na prawo od niego utrwalono budynek ekspedycji towarowej o szkieletowej konstrukcji ścian oraz przysłonięty drzewami dworzec. Tory biegą inaczej niż dziś: przed budynkiem dworca, a nie za nim, równoległe do jego fasady. Pierwotny przebieg podgórskiego fragmentu linii oświęcimskiej wraz z oryginalnym peronem przystanku Podgórze jest tłem fotografii Mariana Plebańczyka przedstawiającej czekających na pociąg wycieczkowiczów⁹⁹. Z lewej strony kadru dostrzeżemy fragment dworcowego ganku oraz zaopatrzone w niewielkie okienka ryżalit mieszczący toalety. Negatywy z lat dziewięćdziesiątych XX wieku przedstawiają przystanek w kształcie, jaki posiadał przed budową łącznicy z Zabłocia w latach 2015–2017¹⁰⁰.

⁹⁴ Nr inw. MHK-3765/N.

⁹⁵ Numery inw. MHK-Fs11517/IX, MHK-Fs11523/IX.

⁹⁶ Numery inw. DAU GR 687, DAU GR 1000, DAU GR 1060, DAU GR 1129.

⁹⁷ Lulewicz Dominik: *Podgórskie drogi żelazne...*, s. 259–260.

⁹⁸ Nr inw. MHK-Fs3032/IX. Por. Zbroja Barbara, Myślik Konrad: *Nieznany portret Krakowa*. Kraków 2010, s. 249–251. Zamieszczono tu opis wymienionego zdjęcia.

⁹⁹ Nr inw. MHK-8661/N/19.

¹⁰⁰ Numery inw. DAU PG 1456–1457, DAU PG 1581–1583.



Budynek dworca na stacji Podgórze Bonarka, autor fotografii nieznany, przełom XIX i XX w.; w zbiorach MK, nr inw. MHK-Fs220131/IX

Kraków Bonarka

Wspomniana kolej cyrkumwalacyjna łączyła się z odnogą Oświęcim – Podgórze w zbudowanej w tym celu stacji Podgórze Bonarka. Od 1923 roku nosi ona nazwę Kraków Bonarka i do dziś zachowały się w jej obrębie oryginalny dworzec oraz ekspedycja towarowa¹⁰¹. Wyjątkową wartość posiada fotografia z przełomu XIX i XX wieku przedstawiająca dworzec ujęty od strony torów¹⁰². Widać na niej obiekt wzniesiony w stylu Kolei Transwersalnej. Poprzedzoną gankiem dwukondygnacyjną bryłę nakrywa dwuspadowy dach z naczółkami i smukłymi kominami. Artykulację fasady podkreśla rząd dużych okien oraz boniowanie narożników. Na ścianie szczytowej dostrzeżemy wykonany w tynku napis z nazwą stacji, a powyżej niego

misterną ciesiołkę poddasza. Na pierwszym planie widać pozujących członków personelu techniczno-ruchowego w typowych dla kolei kkStb mundurach. Na fotografiach z 2000 roku zarejestrowano bliższy współczesności widok zabudowań stacji wraz z układem torowym, a nawet składem cystern prowadzonym spotykana do dziś na sieci PKP lokomotywą spalinową serii SM42¹⁰³.

Kraków Prokocim Rozrządowy

Stacja Kraków Prokocim Rozrządowy jest jednym z dwóch największych (obok Nowej Huty) zespołów infrastruktury kolejowej Krakowa przeznaczonej do obsługi ruchu towarowego. Rozciąga się wzdłuż linii kolejowej nr 91, między stacjami Kraków Płaszów i Kraków Bieżanów. Zrealizowana pierwotnie jesienią 1915 roku¹⁰⁴ jako wojskowa stacja rozrządowa twierdzy Kraków została znacząco rozbudowana przez okupanta niemieckiego i powojenne PKP¹⁰⁵. Najstarsza fotografia przedstawiająca stację pochodzi z 1981 roku, a jej walor dokumentalny jest niski, gdyż torowisko stacji (zastawione rzędami wagonów) stanowi odległe tło kadru. Z trudem dostrzeżemy na nim poniemiecką wieżę ciśnień oraz amerykański zasobnik do nawęglania parowozów¹⁰⁶. Na fotografiach z 2000 roku utrwalono, tym razem z bliższej perspektywy, dawną parowozownię *Krakau Ost* z lat 1943–1944, torowisko stacji oraz bliźniacze domki osiedla kolejowego, wzniesionego w ludowej odmianie stylu narodowego III Rzeszy¹⁰⁷.

¹⁰¹ Lulewicz Dominik: *Podgórskie drogi żelazne...*, s. 260, 263.

¹⁰² Nr inw. MHK-Fs22031/IX.

¹⁰³ Numery inw. DAU PG 1656–1657, DAU PG 1662. Elewację dworca odnowiono w 2006 r. podczas realizacji Kolejowego Szlaku Jana Pawła II.

¹⁰⁴ „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt” 1916, 29. Jhg., Nr. 79, 8 Juli, S. 402.

¹⁰⁵ Komorowski Waldemar: *Koleje prawobrzeżnego...*, s. 102, 108–109.

¹⁰⁶ Nr inw. DAU PG 801.

¹⁰⁷ Numery inw. DAU PB 249, DAU PB 251, DAU PB 259.



Wjazd na most Dębicki od strony ul. Marii Konopnickiej. Po lewej stronie przeszło kolejowe przekształcone w ciąg pieszy, autor fotografii nieznany, 1939–1944; w zbiorach MK, nr inw. MHK-Fs22514/IX/140

Kolejowe obiekty inżyneryjne

Most Dębicki

Budując kolej cyrkumwalacyjną, w 1887 roku między Nowym Światem a Dębnikami przerzucono drugi w Krakowie most kolejowy przez Wisłę. Oprócz toru obiekt ten posiadał jezdnię, co czytelne było w odmiennej strukturze dwóch ciągów prześle. Po likwidacji kolei w 1911 roku konstrukcję tę eksploatowano do 1945 roku, kiedy to została wysadzona przez Niemców w powietrze. Dziś znajduje się tu nowy obiekt¹⁰⁸. Położony w bezpośredniej bliskości Starego Miasta i Wawelu most Dębicki był fotografowany stosunkowo często, na ogół jako obiekt dalszoplanowy. Wszystkie fotografie prezentują go po utracie pierwotnej funkcji. Wśród nich wyróżniamy widoki z dalszej perspektywy – z całościowym ujęciem okolic zakola Wisły¹⁰⁹. Widać na nich trzy prostokątne, kratownicowe przęsła mostu, wsparte na kamiennych filarach i przyczółkach. Znajdujący się tuż przy jego północnym przyczółku parterowy budynek ze spłaszczonym dachem to nieużytkowany już przez kolej przystanek Kraków Zwierzyniec. Na zbliżeniach mostu dostrzeżemy szczegóły ciosowych filarów oraz stalowych, nitowanych prześle, wzmocnionych słupami i krzyżującymi

mi się ukośnie zastrzałami¹¹⁰. Pochodzące z okresu II wojny światowej ujęcia wjazdu na most unaoczniają wspomnianą już różnicę w parametrach prześle¹¹¹. Zwalony w styczniu 1945 roku obiekt wraz ze zdewastowanym dawnym przystankiem Zwierzyniec i elementami obrony przeciwpancernej uwiecznił fotograf Armii Czerwonej¹¹².

Most kolejowy przez Wisłę w ciągu linii kolejowej nr 91

Pierwszy, prowizoryczny most przez główne koryto Wisły w ciągu obecnej linii średnicowej wybudowała ÖStB w 1855 roku. W latach 1863–1864 towarzystwo CLB, będące nowym właścicielem linii, wymieniło go na obiekt stały o konstrukcji żelaznej. Ten natomiast, uznany za awaryjny, zastąpiono w 1884 roku nowym mostem, użytkowanym do lat dziewięćdziesiątych XX wieku¹¹³. Najstarszą fotografią przedstawiającą omawianą budowlę jest widok lotniczy z 1920 roku, którego głównym tematem jest III most (Krakusa). Most kolejowy znajduje się na lewo od niego. Na fotografii dostrzeżemy kratownicowe przęsła mostu, wsparte na kamiennych filarach i przyczółkach¹¹⁴. Na podgórskim brzegu Wisły widać niewielki budynek stacji pomp parowozowni Płaszów. Fotografia z 1930 roku przedstawia ten sam most w zimowej scenerii¹¹⁵. Uwagę zwracają widoczne za nim

¹⁰⁸ Lulewicz Dominik: *Podgórskie drogi żelazne...*, s. 283–284.

¹⁰⁹ Numery inw. MHK-Fs26/IX, MHK-Fs165/IX, MHK-473/IX, MHK-Fs4526/IX/1, MHK-Fs4929/IX, MHK-8572/IX, MHK-Fs18306/IX, MHK-Fs18123/IX, MHK-8699/N.

¹¹⁰ Numery inw. MHK-Fs291/IX, MHK-Fs470/IX, MHK-Fs3725/IX, MHK-Fs3276/IX, MHK-Fs3277, MHK-Fs3729/IX, MHK-Fs15850/IX, MHK-Fs18239/IX/3, MHK-5840/N/1, -2, MHK-

-8976/N/7.

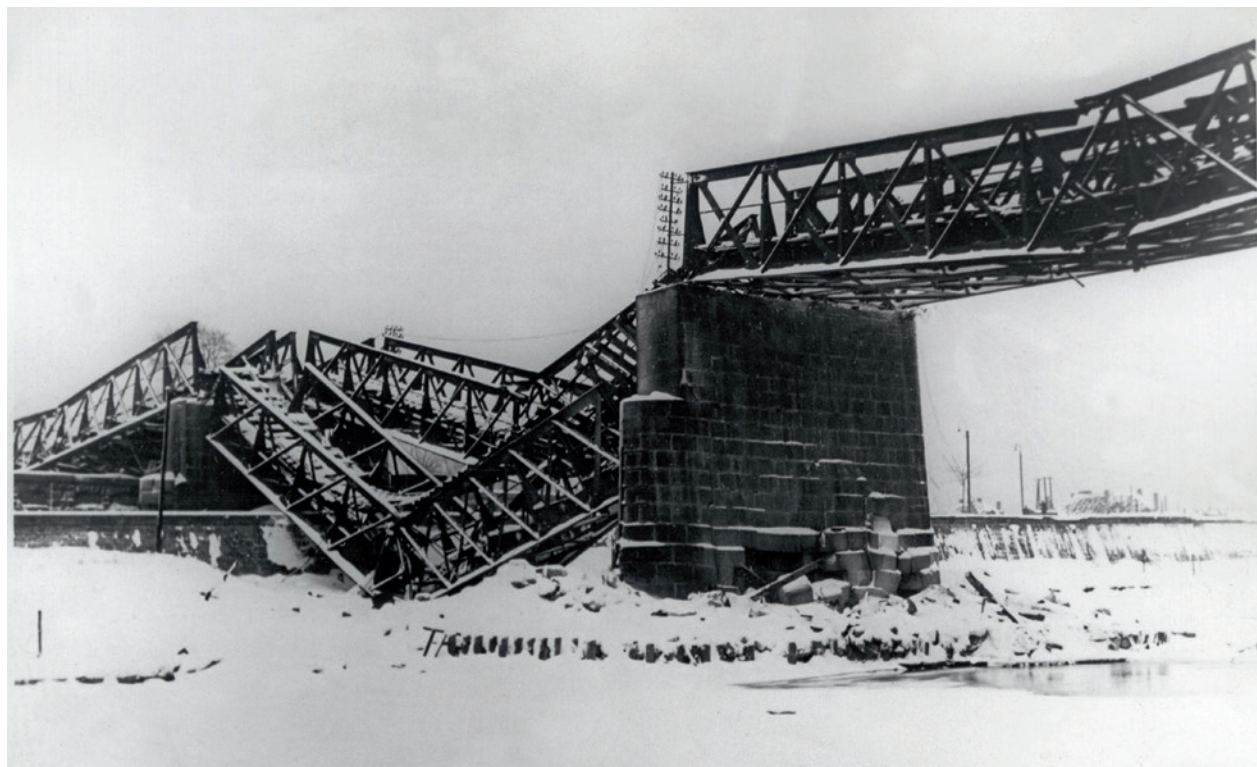
¹¹¹ Numery inw. MHK-Fs21321/IX/17, MHK-Fs22514/IX/140, MHK-9291/N/12.

¹¹² Nr inw. MHK-Fs21320/IX/2.

¹¹³ Lulewicz Dominik: *Podgórskie drogi żelazne...*, s. 282–283.

¹¹⁴ Nr inw. MHK-Fs20246/IX.

¹¹⁵ Nr inw. MHK-Fs3278/IX.



Wysadzony przez Niemców XIX-wieczny most kolejowy przez Wisłę, autor fotografii nieznany, styczeń 1945 r.; w zbiorach MK, nr inw. MHK-Fs21320/IX/11

liczne kominy przypominające o dawnym przemysłowym charakterze Zabłocia. Na fotografii z 1938 roku przedstawiającej transport wagonu tramwajowego serii SN2 ze stacji kolejowej Grzegórzki do zajezdni na Kazimierzu utrwalono szczególnie nitowanej konstrukcji mostu, z charakterystycznym rytmem krzyżujących się ukośnie zastrzałów. Zbliżoną budowę posiadał wzniesiony kilka lat później (1887) most Dębnicki¹¹⁶. Na fotografii dojrzymy również sposób posadowienia skraju przęsła w niszy przyczółka. Na ujęciach wykonanych przez fotografa Armii Czerwonej w styczniu 1945 roku sportretowano obiekt częściowo zniszczony przez wycofujących się Niemców¹¹⁷. Bliższe współczesności fotografie prezentują natomiast współczesną konstrukcję mostu¹¹⁸.

Wiadukt grzegórzecki (dawny most kolejowy przez Starą Wisłę)

Pierwszy most przerzucony przez Starą Wisłę, podobnie jak obiekt nad głównym korytem Wisły, był tymczasową konstrukcją drewnianą. W latach 1862–1863

towarzystwo CLB wybudowało zachowany do dziś monumentalny most kamienno-ceglany, złożony z pięciu łukowych przęseł¹¹⁹. Najstarszym jego przedstawieniem jest przypisywana Waleremu Rzewuskiemu odbitka przedstawiająca go w trakcie budowy w 1862 roku¹²⁰.

Jest to najstarsza fotografia w omawianym zbiorze, posiadająca dużą wartość dokumentalną dla naszych badań. Ukazuje bowiem rozwiązania techniczne stosowane przy wznoszeniu mostów murowanych. Pomiędzy ukończonymi już kamiennymi przyczółkami i filarami układane są łukowato wygięte belki, tzw. krążyny, które w dalszej kolejności okłada się deskami. Posłużą one jako rodzaj szalunku niezbędnego do nadania łukowatego wykroju sklepieniom przęseł. Na drugim planie widoczny jest wcześniejszy most drewniany, na którym stoi zatrudniony przy przekładaniu nasypu kolejowego w nowe miejsce pociąg roboczy z parowozem serii IIIb CLB, o wyglądzie typowym dla maszyn z połowy XIX wieku, tj. bez budki maszynisty, z wysokim, stożkowatym kominem i nieco niższym cylindrem zbieralnika pary. Kolorytu całości dodają widoczni na rusztowaniach i platformach pociągu liczni robotnicy oraz członkowie personelu inżynierskiego na bliższym planie. Fotografia Walerego Maliszewskiego z około 1865 roku ukazuje sylwetę ukończonego mostu¹²¹. Na ścianie bocznej widoczne są tonda z cyframi układającymi się w datę budowy: „1863”. Wzdłuż górnej krawędzi biegnie kamienno-ceglana balustrada z widocznym gniazdem strzeleckim, usunięta podczas budowy drugiego toru linii w latach 1888–1891. Na trzech ujęciach z lat trzydziestych XX wieku przedstawiono prace drogowe w ulicy Dietla widziane spod przęseł obiektu, pełniącego

¹¹⁶ Nr inw. MHK-Fs4050/IX.

¹¹⁷ Numery r inw. MHK-Fs21320/IX/10, -11.

¹¹⁸ Numery inw. DAU PG 1425, DAU PG 1728 i DAU PG 1928. Obecnie most ten ulega gruntownemu przeobrażeniu w związku z modernizacją linii kolejowej nr 91.

¹¹⁹ Komorowski Waldemar, Sudacka Aldona: „Linia kolejowa...”, s. 18.

¹²⁰ Nr inw. MHK-Fs22099/IX.

¹²¹ Nr inw. MHK-Fs111/IX.



Budowa mostu Kolei Karola Ludwika przez Starą Wisłę (obecnie wiadukt Grzegórzecki). Na drugim planie most drewniany z pociągiem roboczym prowadzonym parowozem serii IIIb, fot. Walery Rzewuski (?), 1862; w zbiorach MK, nr inw. MHK-Fs22099/IX

już funkcję wiaduktu¹²². Na fotografiach ze stycznia 1945 roku sylwecie wiaduktu towarzyszą betonowe elementy niemieckiej pozycji obronnej¹²³.

Wiadukt nad ulicą Lubicz

Wiadukt kolejowy nad ulicą Lubicz zrealizowała kStb w latach 1896–1898 w odpowiedzi na zgłaszany przez władze miasta od połowy lat siedemdziesiątych XIX wieku postulat likwidacji uciążliwego i ruchliwego przejazdu przez tory. Zachowany do dziś obiekt składa się ze stalowego, belkowego przęsła, wyposażonego w ozdobne balustrady, wspartego na ciosowych przyczółkach i dwóch rzędach kolumn oraz zaopatrzonego w mury oporowe podkopu, w który wprowadzono jezdnię ulicy Lubicz. Oprócz rozwiązania problemów komunikacyjnych całe założenie trwale zasłynęło dzięki wspaniałej oprawie projektu Teodora Talowskiego¹²⁴. Na fotografiach z lat 1927 i 1936 zobaczymy wiadukt w dalszej perspektywie ulicy Lubicz, będący tłem uroczystości publicznych¹²⁵. Na fotografiach z 2002 roku sportretowano go wraz z otoczeniem w stanie postępującego zaniedbania¹²⁶. Dawny blask przywrócił obiektowi remont przeprowadzony w 2006 roku.

Wiadukt nad ulicą Kopernika

Wiadukt kolejowy w ciągu linii średnicowej nad ulicą Kopernika w istniejącej do 2019 roku postaci wybudowano w 1888 roku. Składał się z dwóch stalowych, belkowych przęseł, posadowionych na ciosowych przyczółkach¹²⁷. Na fotografii Natana Kriegera z około 1900 roku, przedstawiającej perspektywę ulicy Kopernika ujętej z przyczółka wiaduktu, na pierwszym planie widać jego szczegóły kon-

strukcyjne¹²⁸. Z lewej strony kadru dojrzymy dwa nitowane pasy belek, między którymi prowadzą toki szyn. Krawędź zewnętrzną zabezpiecza ozdobna balustrada z profilowanymi słupkami. Przestrzenie między belkami, szynami i krawędziami wiaduktu wyłożono deskami. Na pierwszym planie fragment torowiska linii z dobrze widocznym, stosowanym do dziś łączeniem szyn w postaci skręcanych śrubami łubków. Negatyw z 1930 roku przedstawia ujęte z perspektywy ulicy Kopernika przęsło wiaduktu z namalowaną na nitowanej płaszczyźnie blachownicy reklamą pasty Chlorodont¹²⁹. Zwraca uwagę widoczna po prawej stronie drewniana konstrukcja wsporcza, być może związana z prowadzonymi pracami remontowymi. Ujęcie ze stycznia 1945 roku ukazuje obiekt w zimowej szacie, częściowo zniszczony przez wycofujących się Niemców. Towarzyszą mu dwa betonowe prostopadłościanny zapór przeciwpancernych typu *Falkkörper*, flankujące przejście pod wiaduktem¹³⁰.

¹²² Numery inw. MHK-Fs3738/IX, MHK-Fs6665/IX, MHK-Fs6666/IX.

¹²³ Nr inw. MHK-Fs21321/IX/13, - 16.

¹²⁴ Lulewicz Dominik: *Z dziejów kolei...*, s. 273–274.

¹²⁵ Numery inw. MHK-Fs64/IX, MHK-Fs18500/IX.

¹²⁶ Numery inw. DAU GR 979, DAU SM 3647.

¹²⁷ Archiwum Główne Akt Dawnych, zespół: c.k. Ministerstwo Kolei Żelaznych, sygn. 1/310/0/3/87, s. 234, projekt wiaduktu *Wesola Brücke, km 0,387. K.k. priv. gal. Carl Ludwig Bahn, Lemberg im Mai 1888*. Ten zabytkowy obiekt rozebrano w 2019 r.

¹²⁸ Nr inw. MHK-1306/K.

¹²⁹ Nr inw. MHK-211/N.

¹³⁰ Nr inw. MHK-Fs21320/IX/9.

Pozostałe obiekty inżynieryjne

Cztery fotografie przedstawiają pozostałe obiekty inżynieryjne. Na jednej z nich uwieczniono ważny moment, jakim była próba obciążeniowa ćwiczebnego mostu saperskiego przez Wisłę, przeprowadzona 24 lipca 1929 roku za pomocą dwóch parowozów serii Tr12 PKP¹³¹. Liczący sobie 380 m rozpiętości obiekt, położony był między Dąbiem i Zabłociem, a zbudowali go w ciągu zaledwie 57 dni żołnierze 1 i 2 pułku Wojsk Kolejowych¹³². Trzy bliższe współczesności fotografie z 2001 roku prezentują obiekty w ciągu poniemieckiej linii obwodowej (obecnie linii kolejowej nr 100 Kraków Mydlniki – Gaj)¹³³. Na pierwszej zobaczymy jednoprzęsłowy most przez Białuchę, a na dwóch pozostałych znajdujący się między Dąbiem i Zabłociem najdłuższy w Krakowie most wisłany o imponującej rozpiętości 312 m¹³⁴.

296

Kolej w zakładach przemysłowych

Kombinat Metalurgiczny Huta im. Lenina

Kombinat metalurgiczny w Nowej Hucie był sztandarową inwestycją planu sześcioletniego, a jego produkcja miała przyspieszyć powojenną industrializację Polski, trwale wiążąc ją gospodarczo ze Związkiem Radzieckim¹³⁵. Zarówno sama budowa, wielkość, jak i technologia produkcji od początku zakładały użycie dróg żelaznych w transporcie materiałów budowlanych, surowców do produkcji oraz wyrobów gotowych. Ponieważ dotychczasowa struktura krakowskiego węzła kolejowego nawet po niemieckich rozbudowach była niewystarczająca, dokonano jej modernizacji. W latach 1949–1955 zrealizowano tzw. dużą kolej obwodową: Mydlniki – Batowice – Nowa Huta – Podłęże (obecnie linia kolejowa nr 95), na której między Ruszczą a Wadowem powstała stacja rozrządowa Nowa Huta, połączona z wewnętrzną siecią kolejową huty¹³⁶. Kombinat, od 1954 roku noszący imię Włodzimierza Lenina, był dumą Polski Ludowej, stąd wielokrotnie uwieczniano na fotografiach jego poszczególne fragmenty, w tym infrastrukturę kolejową¹³⁷.

20 fotografii dokumentuje udział transportu kolejowego w budowie kombinatu. Symboliczną wymowę mają



Parowóz serii TKh49 Ferrum na czele pociągu z wsadem do pierwszego pieca martenowskiego Huty im. Lenina, fot. Henryk Hermanowicz, 1955; w zbiorach MK, nr inw. MHK-3998/N/1



Maszynista w budce parowozu serii TKp Śląsk, oznaczonego HL15, pracującego w rejonie wielkich pieców Huty im. Lenina, fot. Henryk Hermanowicz, lata pięćdziesiąte – sześćdziesiąte XX w.; w zbiorach MK, nr inw. MHK-4125/N/1

¹³¹ Nr inw. MHK-Fs18510/IX.

¹³² „Ilustrowany Kurier Codzienny” 1929, nr 201, z 26 lipca, s. 9.

¹³³ Nr inw. DAU GR 847, -932, -936.

¹³⁴ Lulewicz Dominik: *Podgórskie drogi żelazne...*, s. 290, 292.

¹³⁵ Salwiński Jacek: Lokalizacja kombinatu metalurgicznego pod Krakowem. W: *Kryptonim „Gigant”. Dzieje nowohuckiego kombinatu w latach 1949–1958*. Kraków 2008, s. 12–14. Katalog wystawy w Muzeum Historycznym Miasta Krakowa, oddział Dzieje Nowej Huty, 8 lutego – 7 września 2008 r. Kurator Leszek J. Sibila.

¹³⁶ Garbacik Roman: *Dzieje kolei...*, s. 63, 68.

¹³⁷ Część omówionych fotografii opublikowano w katalogu wystawy *Kryptonim „Gigant”...*

¹³⁸ Nr inw. MHK-1078/XIf/15.

¹³⁹ Nr inw. MHK-3998/N/1.

¹⁴⁰ Numery inw. MHK-324/XIf, MHK-329/XIf.

dwie z nich. Na pierwszej zobaczymy dyrektora budowy, inż. Jana Aniołę, wychylającego się z lśniącej nowością budki parowozu oznaczonego 1NH¹³⁸. Była to pierwsza maszyna z pierwszej partii dostarczonych do kombinatu parowozów przemysłowych serii TKh49 Ferrum, produkowanych w chrzanowskim Fabloku. Na drugiej fotografii przedstawiono inną lokomotywę tej serii, przyozdobioną girlandami, portretem Bolesława Bieruta oraz napisem informującym o rozpoczęciu pracy pierwszego pieca martenowskiego¹³⁹.

Na dwóch panoramach wykonanych z górnych kondygnacji Centrum Administracyjnego HiL widać tory wewnętrznej stacji rozrządowej oraz bocznice stalowni martenowskiej¹⁴⁰. Pracują na nich parowozy serii TKp Śląsk, reprezentujące inny typ produkowanej w powojennej Polsce



Panorama wielkiego pieca nr 1 Huty im. Lenina wraz z obsługującą go infrastrukturą kolejową na pierwszym planie, ok. 1954, autor fotografii nieznany; w zbiorach MK, nr inw. MHK-1078/IXf/99

maszyny przemysłowej¹⁴¹. Na widoku od strony stalowni utrwalono tory wspomnianej stacji rozrządowej, przechodzące pod wiaduktem w ulicy Ujastek w kierunku osiedli¹⁴². Ujęcie ożywiają pociąg tramwajowy złożony z trzech wagonów serii N (produkcji chorzowskiego Konstalu) oraz manewrujący przy składnicy złomu parowóz Śląsk. Na widoku ogólnym kombinatu od strony placu Centralnego, ponad dachami osiedli, również dostrzec można wspomnianą stację z wagonami i dymiącym parowozem¹⁴³. Na innej fotografii przedstawiono niedawno ukończony wielki piec nr 1 z baterią nagrzewnic oraz składowiskiem rudy¹⁴⁴. Na pierwszym planie zobaczymy zastawione pociągami tory dowozowe. Ujęcie głównego placu budowy z grudnia 1950 roku przedstawia dwa, wówczas już zabytkowe, bo zbudowane przed 1914 rokiem w Prusach, parowozy-tendraki serii TKi3¹⁴⁵. Na fotografiach przedstawiających dostawy wielkogabary-

towych elementów konstrukcyjnych uwieczniono wagony-platformy serii Pdk PKP oraz parowóz wspomnianej już serii TKp¹⁴⁶. Inny kadr portretuje rzadko spotykane kolejowe pojazdy specjalne – 50-tonowe żurawie parowe produkcji zakładów Škoda w Pilźnie¹⁴⁷. Na siedmiu innych fotografiach przedstawiono różne budowy na terenie kombinatu, w tym obsługujące je tory dowozowe i bocznicę¹⁴⁸.

15 fotografii ukazuje pracę kolei w Hucie im. Lenina od końca lat pięćdziesiątych do lat siedemdziesiątych XX wieku. Wśród nich pod względem artystycznym wyróżniają się negatywy autorstwa Henryka Hermanowicza. Ukazują one z bardzo bliskiej perspektywy pracę manewrową parowozów serii TKp Śląsk w rejonie Wielkich Pieców. Na dwóch kadrach sportretowano maszynistę zabezpieczającego ropą poszycie kotła przed korozją¹⁴⁹. Na innym ujęciu widać maszynistę dumnie pozującego w budce lokomotywy¹⁵⁰.

¹⁴¹ Parowozy TKp Śląsk produkowano w latach 1950–1963 w chorzowskim Fabloku na bazie dokumentacji niemieckiej lokomotywy serii Oberschlesien, stąd ich polska nazwa. Część z nich trafiła do nowohuckiego kombinatu ze specjalnym oznaczeniem HL. Jeden z tych parowozów stoi jako pomnik przed dworcem w Płaszowie.

¹⁴² Nr inw. MHK-1078/XIf/90.

¹⁴³ Nr inw. MHK-Fs15654/IX/499.

¹⁴⁴ Nr inw. MHK-1078/XIf/99.

¹⁴⁵ Nr inw. MHK-211/XIf.

¹⁴⁶ Numery inw. MHK-Fs21581/IX/10, -15, MHK-259/XIf.

¹⁴⁷ Nr inw. MHK-260/XIf. Por. *Parni jeřáby ze Škodovky* [online]. [dostęp 1 grudnia 2018]. Dostępny w internecie: http://jeraby.wz.cz/EDK/Parni_Skoda/Parni_Skoda.htm.

¹⁴⁸ Numery inw. MHK-202/XIf (zdjęcie przedstawia budowę bocznic do stacji transformatorowej w Luboczy), MHK-223/XIf, MHK-294/XIf, MHK-298/XIf, MHK-318/XIf, MHK-326/XIf, MHK-718/XIf.

¹⁴⁹ Numery inw. MHK-2729/N/1-2.

¹⁵⁰ Nr inw. MHK-4125/N/1.



Panorama Krakowskich Zakładów Sodowych wraz z infrastrukturą kolejową i taborem, autor fotografii nieznany, 1960; w zbiorach MK, nr inw. MHK-Fs15890/IX/1

Identyfikację maszyn oraz datowanie fotografii ułatwiają: oznaczenie literowe (w tym stylizowane inicjały HL) i cyfrowe serii, przydział służbowy i data ostatniej naprawy rewizyjnej. Znakiem postępu było zastępowanie parowozów lokomotywami spalinowymi. W 1966 roku zakupiono partię czechosłowackich spalinowozów serii S200, z których jeden sfotografowano na torach Cementowni Nowa Huta. Kilkanaście ujęć przedstawia egzemplarze różnych serii wagonów towarowych. Przy składowisku rudy wielkopiecowej zobaczymy np. pierwsze, powojenne, wielkopojemnościowe węglarki serii WWy. Sfotografowano również stosowane powszechnie do dziś wagony samowyładowcze typu talbot¹⁵¹. Ciekawostką są natomiast pojazdy kolejowe spotykane wyłącznie w hutach. Na fotografiach widać pociągi złożone z trzysiosowych platform z wlewnicami (tj. żeliwnymi formami do wlewek) oraz wlewkami transportowanymi do walcowni w celu dalszej obróbki¹⁵². Sfotografowano również cylindryczne kadzie (tzw. wozy odlewnicze) służące do transportu płynnej surówki wielkopiecowej¹⁵³ i mniejsze kadzie do wywozu płynnego żużla na składowisko zewnętrzne¹⁵⁴. Inne pojazdy specjalne to lokomotywy akumulatorowe stosowane do pracy w komorach schładzania¹⁵⁵. Sześć fotografii z lat siedemdziesiątych XX wieku portretuje obsługującą kombinat stację w Ruszcy. Trzy fotografie autorstwa Janusza Podleckiego prezentują naprawę toru z wykorzystaniem podbijarki spalinowej¹⁵⁶. Pozostałe, autorstwa Daniela Zawadzkiego, prezentują stację w zimo-

wej scenerii¹⁵⁷. Zobaczymy na nich m.in. węgierskie lokomotywy spalinowe serii SM41.

Przedsiębiorstwo Przemysłu Betonów Prefabet Kraków

W latach 1951–1957 w okolicy Czyżyn i Łęgu powstały zakłady produkcji prefabrykatów betonowych, zaspokajające potrzeby budownictwa mieszkaniowego i przemysłowego Nowej Huty. Jednym z kryteriów lokalizacji przedsiębiorstwa była bliskość poniemieckiej linii obwodowej, z której wyprowadzono do zakładu tor dowozowy (obecnie linię nr 947 Kraków Olsza – Łęg)¹⁵⁸. W 2004 roku przedsiębiorstwo noszące wówczas nazwę Prefabet Kraków zlikwidowano, a następnie jego obiekty rozebrano. Pracę kolei w tych zakładach utrwalił w połowie lat siedemdziesiątych XX wieku Janusz Podlecki. Na zdjęciach zobaczymy tory ładunkowe zastawione węglarkami (m.in. popularnej do dziś na PKP serii Eaos) w trakcie wyładunku kruszywa oraz wagony zbiornikowe do przewozu cementu¹⁵⁹. Uważniej patrząc, pośród urządzeń i budynków fabrycznych dostrzeżemy lokomotywy spalinowe Ls800 (popularna do dziś seria SM42 PKP)¹⁶⁰ i 409 Da (seria SM03 PKP)¹⁶¹.

Krakowskie Zakłady Sodowe Solvay

Uruchomiona w 1906 roku z inicjatywy przemysłowca Bernarda Libana Pierwsza Galicyjska Fabryka Sody Amo-

¹⁵¹ Numery inw. MHK-3950/N/2, MHK-4173/N/1. Pierwsze wagony tego typu skonstruowano w latach dwudziestych XX w. w zakładach Talbot w Aachen, a swoją użyteczność zawdzięczają systemowi wyładowczemu, złożonemu z dwuspadowej podłogi i uchylnych kłap bocznych.

¹⁵² Nr inw. MHK-4164/N/3, MHK-4184/N/3, MHK-4195/N/2. Tematykę specjalistycznego transportu kolejowego porusza: Romanuk Stanisław: *Transport wewnętrzny w hutach*. Warszawa 1972, s. 196. Podstawę platformy stanowi widoczna na zdjęciach gruba, żeliwna płyta, chroniąca podwozie wagonu przed szkodliwym wpływem wysokiej temperatury.

¹⁵³ Nr inw. MHK-4208/N/3.

¹⁵⁴ Numery inw. MHK-3574/N/3, MHK-3575/N/3; Romanuk Stanisław: *Transport wewnętrzny...*, s. 200–201.

¹⁵⁵ Numery inw. MHK-4132/N/3 i MHK-4210/N/2.

¹⁵⁶ Nr inw. MHK-924/XIf/1-3.

¹⁵⁷ Nr inw. MHK-30/XIf/4, -5, -7.

¹⁵⁸ Garbacik Roman: *Dzieje kolei...*, s. 77.

¹⁵⁹ Numery inw. MHK-925/XIf/8, MHK-943/XIf/1, MHK-1012/XIf/1, MHK-1013/XIf/7, MHK-1024/XIf/5, -8.

¹⁶⁰ Nr inw. MHK-1012/XIf/4.

¹⁶¹ Nr inw. MHK-1010/XIf/11.

niakalnej SA w Borku Fałęckim, będąca od 1921 roku własnością belgijskiego koncernu Solvay, stanowiła jeden z symboli industrializacji okręgu krakowskiego. Zakład ten, kilkukrotnie rozbudowywany, w schyłkowym PRL-u uznano za uciążliwy dla środowiska i w konsekwencji zamknięto w 1989 roku. Do 1996 roku rozebrano większość historycznej zabudowy fabrycznej, zachowując jedynie jej nikłe resztki¹⁶². Jednym z czynników umiejscowienia zakładu była bliskość linii kolejowej Oświęcim – Podgórze, z którą połączony został bocznikami. Ponieważ z samych zabudowań fabrycznych ocalało niewiele, dużą wartość dokumentalną dla odtworzenia ich topografii posiada panorama z 1960 roku wykonana od strony tzw. białych mór¹⁶³.

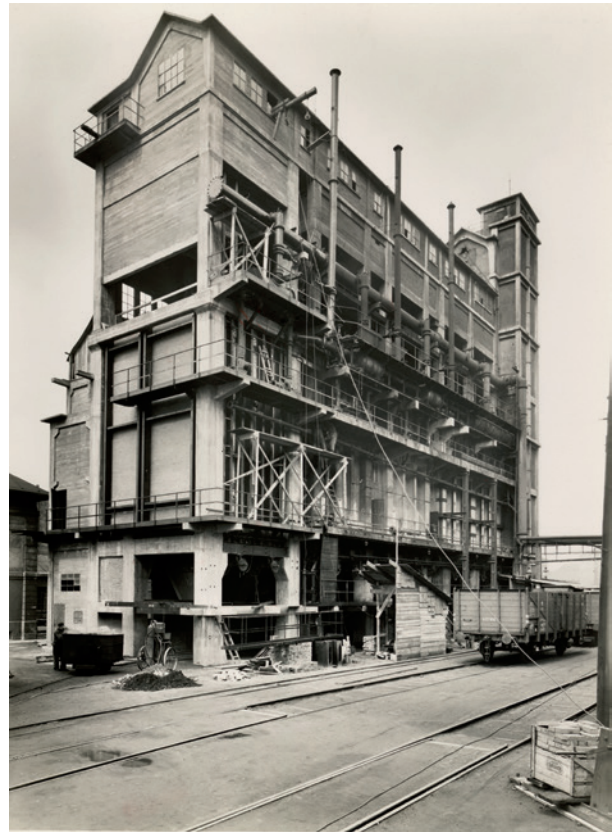
Na pierwszym planie za torami linii oświęcimskiej dojrzymy przyzakładowy punkt zdawczo-odbiorczy, wypełniony dwuosioowymi cysternami oraz wagonami krytymi i węglarkami. W środku kadru, za hałdą, widać manewrujący parowóz serii TKh49, a w głębi po prawej stronie dalsze cysterny. Pięć negatywów z 1993 roku pokazuje minioną świetność zakładów sodowych poddawanych rozbiórce¹⁶⁴. Ujrzymy na nich opuszczone, zarosnięte i rdzewiejące bocznice oraz rozjazdy. Widoczne na dwóch kadrach spalinowe lokomotywy manewrowe serii 401Da wskazują, że życie na nich jeszcze nie w pełni zamarło.

Krakowska Fabryka Kabli

W latach 1927–1928 na granicy Płaszowa i Woli Duchackiej powstała Krakowska Fabryka Kabli, której budowa, a następnie kilkukrotne rozbudowy oraz sukcesy produkcyjne wiązały się z postępującą elektryfikacją II Rzeczypospolitej¹⁶⁵. Dla tego zakładu również ważnym czynnikiem lokalizacji była dostępność dróg żelaznych, w tym przypadku stacji Kraków Płaszów, z której do fabryki doprowadzono tor dowozowy. Budowę Kabla – jak w skrócie nazywano zakłady – oraz jego bocznice kolejowe uwiecznił fotograf Agencji Światowid¹⁶⁶. Patrząc uważnie, na jednej z fotografii, między halą produkcyjną a maszynownią z wysokim kominem, zobaczymy skład dwuosioowych wagonów krytych i platform, na czele którego stoi parowóz serii Tr11 PKP. Faktycznie jest to konstrukcja austriacka z przełomu XIX i XX wieku, a rozpoznamy ją po rurze łączącej bliźniacze kopuły zbieralnika pary i kominie z szerokim, cylindrycznym odskrownikiem.

Pozostałe zakłady przemysłowe

Dziesięć fotografii dokumentuje kolej w innych zakładach Krakowa. Dwie datowane na lata dwudzieste XX wieku ukazują uruchomioną w 1857 roku gazownię na Kazimierzu. Na pierwszej z nich, z lewej strony kadru, ponad ażurowym szkieletem gazometru (zbiornika na gaz), uważny obserwator dojrzy zastawioną węglarkami bocznice pobliskiej elektrowni¹⁶⁷. Powstała w 1920 roku jako odgałęzienie czynnej od początku XX wieku bocznicy łączącej stację Grzegórkę z gazownią, poprowadzonej wzdłuż ulicy Podgórskiej¹⁶⁸. Druga fotografia przedstawia pełną architektoniczną ekspresji sylwetę baterii do wytwarzania gazu



Bateria piecowa systemu Koppersa na terenie gazowni krakowskiej oraz tory dowozowe z węglarkami serii Wddo, fot. Stanisław Mucha, ok. 1925; w zbiorach MK, nr inw. MHK-18967/IX

węglowego systemu Koppersa z 1925 roku. Na pierwszym planie u dołu kadru widać bocznice z popularnymi w międzywojniu dwuosioowymi węglarkami serii Wddo z drewnianymi burtami¹⁶⁹.

W 1920 roku wykonano zdjęcie lotnicze wybudowanej w latach 1907–1912 na Grzegórkach nowej siedziby Polskich Fabryk Maszyn i Wagonów L. Zieleniewski¹⁷⁰. Zakład skomunikowano z pobliską stacją kolei kocmyrzkowskiej. Na fotografii zobaczymy bocznice prowadzące do hal fabrycznych. Uważny obserwator wypatrzy również u dołu

¹⁶² Dawne zakłady rzemieślnicze i przemysłowe Krakowa. Kraków 2000, s. 74–75.

¹⁶³ Nr inw. MHK-Fs15890/IX/1.

¹⁶⁴ Numery inw. MHK-Fs14852/IX, DAU ŁA 82, -83, DAU ŁA 88, -90.

¹⁶⁵ Kotewicz Ryszard: *Z dziejów przemysłu Krakowa w latach 1919–1939*. Biblioteka Krakowska, nr 122. Kraków 1981, s. 122–126.

¹⁶⁶ Numery inw. MHK-Fs5711/IX, MHK-5712/IX, MHK-6574/IX.

¹⁶⁷ Nr inw. MHK-Fs4487/IX/1

¹⁶⁸ „Ilustrowany Kurier Codzienny” 1920, nr 79, z 20 marca, s. 5; Seifert Mieczysław: *75-lecie Krakowskiej Gazowni Miejskiej*. „Gaz i Woda” 1932, nr 10, s. 258.

¹⁶⁹ Nr inw. MHK-Fs18967/IX

¹⁷⁰ Nr inw. MHK-Fs10232/IX; Saryusz-Zaleski Wojciech: *Dzieje przemysłu w byłej Galicji 1804–1929*. Kraków 1930, s. 205–206.

kadru, biegnący wzdłuż ogrodzenia fabryki, tor kolei do Kocmyrzowa, a nawet wjeżdżający nań z lewej strony parowóz serii Tp15. W latach 1927–1931 przy ulicy Fabrycznej na Dąbiu wybudowano Państwową Wytwórnę Wódek¹⁷¹. Do jej zabudowań doprowadzono bocznice z pobliskiej stacji Kraków Dąbie kolei kocmyrzowskiej. Stąd na międzywojennej fotografii zakładu, z lewej strony kadru, pomiędzy halami rozlewni, dojrzymy stojącą na torze dwuosiową cysternę serii Rrh, używaną do przewozu spirytusu¹⁷². Modernistyczną wieżę ciśnień krakowskiej rzeźni wybudowano w 1931 roku¹⁷³. Na negatywie prezentującym ten ciekawy, choć niestety nieistniejący zabytek, u dołu kadru widać bocznice zakładu¹⁷⁴. Tor ten wyprowadzono na początku XX wieku ze stacji Kraków Grzegórzki w celu bezpośredniego kierowania transportów zwierząt do hali ubojni. Na zdjęciu pokazano nawet używany do tego celu dwuosiowy, kryty wagon towarowy serii Kdn. Z 1960 roku pochodzi fotografia monumentalnych zabudowań dawnych Młynów i Łuszczarni Krakowskich w Rakowicach. Zakład ten, uruchomiony w 1923 roku, po 1945 roku objęły Państwowe Zakłady Zbożowe¹⁷⁵. Przedsiębiorstwo to do lat siedemdziesiątych XX wieku obsługiwano bocznkami szlakowymi odgałęziającymi się od toru kolei Kraków – Kocmyrzów. Stąd na fotografii dostrzec można biegnącą wzdłuż fasady młyna rampę ładunkową, przy której stoją wagon towarowy oraz lokomotywa spalinowa nieznanej budowy. Po likwidacji kocmyrzówki transport zapewniało połączenie bocznkami ze stacją towarową Kraków Olsza, sfotografowane w 2001 roku. Na jeszcze innej fotografii dojrzymy bocznice nieistniejących już Zakładów Chemicznych Bonarka, czyli dawnej fabryki cementu portlandzkiego Bernarda Libana, założonej w 1884 roku¹⁷⁶.

Oprócz przemysłu kolej w XIX i XX wieku obsługiwała również miejskie składy i magazyny służące do apro wizacji mieszkańców. Na negatywie autorstwa Stanisława Kolowcy z lat trzydziestych XX wieku przedstawiono codzienną pracę Miejskiego Składu Węgla, zlokalizowanego niegdyś między aleją 29 Listopada i ulicą Kamienną¹⁷⁷. Ze stojących na bocznicach dwuosiowych węglarek serii Wddz o drewnianych burtach prowadzony jest przeładunek węgla na podstawione furmanki. Pozostali odbiorcy czekają w kolejce. Z lewej strony kadru zobaczymy piętrowy budynek tzw. magazynu warszawskiego (dawnego magazynu nadawczego kolei kkStb) na Dworcu Towarowym, a przed nim niedawno zbudowany tor linii kolejowej Kraków –

Miechów (obecnie linii kolejowej nr 8 Warszawa Zachodnia – Kraków Główny)¹⁷⁸.

Podsumowanie

Zbiory fotograficzne Muzeum Krakowa stanowią obszerny i zróżnicowany tematycznie zasób o sporym potencjale badawczym dla dyscyplin historycznych, w tym, jak się okazuje, do prowadzenia analizy ikonograficznej krakowskich dróg żelaznych w XIX i XX wieku. Ponieważ działalność Muzeum nie jest ukierunkowana na gromadzenie muzealiów kolejowych, nie wszystkie miejsca zostały należycie udokumentowane albo nie zostały udokumentowane wcale. Mimo to udało się odnaleźć aż 434 fotografie, które możemy mniej lub bardziej powiązać z przedmiotową tematyką. Zbiór ten jako całość nie przedstawia wysokiej wartości, gdyż znajdują się w nim zarówno unikatowe ujęcia nieistniejących miejsc czy zabudowań, jak i niewiele wnoszące fotografie stanu obecnego.

Obok fotografii miejsc jednoznacznie kojarzonych z koleją, jak np. dworzec główny, duża część zbioru to przedstawienia, które „czytamy” uważnie, odwołując się do historycznej topografii dróg żelaznych Krakowa oraz świadomości, że kolej była niegdyś bardziej obecna w życiu codziennym miasta. Bardzo często wątki kolejowe stanowią bowiem odległe tło lub pozornie nieistotne elementy. Zebrany materiał podzielono umownie według klucza terytorialnego na przedstawienia kolei w krajobrazie miasta, stacji kolejowych, obiektów inżynierskich i kolei w zakładach przemysłowych. Wśród zdjęć linii szczególną wartość mają widoki szlaków nieistniejących: kolei cyrkumwalacyjnej oraz kolei kocmyrzowskiej. Wśród stacji najbogatszą ikonografię posiada Kraków Główny, a w odnośnym podzbiórze możemy znaleźć kilka godnych uwagi fotografii z XIX i XX wieku. Dużo gorzej udokumentowano stacje Kraków Płaszów i Kraków Towarowy. W przypadku tej drugiej uwagę zwracają fotografie przedstawiające ją po zbombardowaniu w 1939 roku. Wysoki walor dokumentalny ma za to panorama miasta ze stacją Grzegórzki oraz pełen uroku widok stacji w Mogile. Wśród obiektów inżynierskich najlepiej zaprezentowano most Dębnicki, chociaż nie dysponujemy żadnym jego wizerunkiem z okresu, kiedy służył on transportowi kolejowemu. W tej grupie najciekawsza jest fotografia dokumentująca technikę budowy mostu przez Starą Wisłę. Wrażenie robią ujęcia zniszczonych w 1945 roku mostów i wiaduktów, zaprzeczające tezie o braku zniszczeń wojennych w Krakowie. W przypadku obiektów przemysłowych najczęściej fotografii daje wgląd w pracę kolei w kombinacie im. Lenina. Znaczenie propagandowe zakładu dla ówczesnych władz powodowało, że często gościł on fotografów. Dla udokumentowania historycznego taboru kolejowego przedmiotowy zbiór ma o wiele mniejsze znaczenie. W kilku przypadkach natrafimy na parowozy, głównie austriackiej produkcji sprzed 1918 roku. Rzadziej na egzemplarze z czasów II Rzeczypospolitej. Najlepiej reprezentowane są lokomotywy i wagony z okresu PRL-u, a zwłaszcza tabor pracujący w nowohuckim kombinacie.

¹⁷¹ Zbroja Barbara: *Architektura międzywojennego Krakowa*. Kraków 2013, s. 120.

¹⁷² Nr inw. MHK-Fs5690/IX

¹⁷³ Zbroja Barbara: *Architektura...*, s. 170.

¹⁷⁴ Nr inw. MHK-8428/N.

¹⁷⁵ Kotewicz Ryszard: *Z dziejów przemysłu Krakowa...*, s. 210.

¹⁷⁶ Nr inw. DAW WD 537; *Dawne zakłady...*, s. 69.

¹⁷⁷ Nr inw. MHK-3337/N.

¹⁷⁸ Pozwala to datować fotografię na okres po 1931 r., kiedy to rozpoczęto budowę tej linii.

Mimo licznych braków i zauważalnego przypadkowego charakteru prezentowany zasób stanowi ważne źródło ikonograficzne, w istotny sposób poszerzające naszą wiedzę o przeszłości dróg żelaznych w Krakowie w XIX i XX wieku. W połączeniu z przekazem innych kategorii źródeł może ono znacząco przyczynić się do odkrycia wielu nieznanych faktów potwierdzających znaczenie tego środka transportu dla miasta.

Bibliografia

Źródła archiwalne

Archiwum Główne Akt Dawnych

c.k. Ministerstwo Kolei Żelaznych, sygn. 1/310/0/3/87, s. 234, projekt wiaduktu *Wesola Brücke, km 0,387. K.k. priv. gal. Carl Ludwig Bahn, Lemberg im Mai 1888*

Archiwum Oddziału Gospodarowania Nieruchomościami PKP SA w Krakowie

Zbiór planów sytuacyjnych i schematycznych stacji kolejowych byłej Południowej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych, b. sygn.

Archiwum Narodowe w Krakowie

Archiwum Planów Budownictwa Miejskiego, zespół nr 1410, sygn. 29/1410/0

Österreichisches Staatsarchiv

Allgemeine Verwaltungsarchiv: Verkehr, Direktion für Staatseisenbahnbauten und Bauinspektorate, sygn. AVA Verkehr StEV DfStEBuBI B 12: *Galizische Transversalbahnen*. Beilage C. *Typenpläne für Hochbau*. Wien 1882

Akty normatywne

Ustawa z dnia 14 grudnia 1982 r. o ochronie tajemnicy państwowej i służbowej. Dz.U. 1982, nr 40 poz. 271
„Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt” 1916, 29. Jhg. Nr. 79, 8 Juli, S. 397–408
Wykaz linii Id-12 (D-29). Tekst ujednolicony i zaktualizowany. Warszawa 2009

Materiały niepublikowane

Komorowski Waldemar: „Stacja towarowa i stacja zestawcza w Krakowie-Krowodrzy. Studium historyczno-konserwatorskie”. Kraków 1998, mps w archiwum autora
Komorowski Waldemar: „Stacje kolejowe: Kraków Płaszów, Kraków Prokocim, Kraków Bieżanów. Studium historyczno-konserwatorskie”. Kraków 2000, mps w archiwum autora
Komorowski Waldemar, Grochowska Ewa: „Stacja Kraków Główny Osobowy. Studium historyczno-konserwator-

skie”. Kraków 1992, mps w archiwum Małopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków

Komorowski Waldemar, Sudacka Aldona: „Linia kolejowa: Kraków – Przemyśl – Lwów – Podwołoczyska / Brody (dawna Kolej Karola Ludwika). Studium historyczne, cz. 1”. Kraków 1988, s. 16, mps archiwum Stacji Muzeum w Warszawie

Opracowania

Barzycka-Paździor Agata: *Fotografia jako źródło historyczne. Wybrane problemy*. „Historyka. Studia metodologiczne” 2006, t. 36, s. 105–117

Bednarek Monika: *Terror okupanta w Krakowie*. W: *Kraków – czas okupacji 1939–1945*. Kraków 2010, s. 236–259

Dawne zakłady rzemieślnicze i przemysłowe Krakowa. Kraków 2000

Enzyklopädie des Eisenbahnwesens. Bd. 1–10, 2 Auflage. Berlin–Wien 1912–1923

Gaczol Ewa, Gellner Joanna: *Żydowskie wątki w fotografii ze zbiorów Muzeum Historycznego Miasta Krakowa. Część 1. Fotografie do 1939 roku*. „Krzysztofory Zeszyty Naukowe Muzeum Historycznego Miasta Krakowa” 2017, z. 35, s. 285–364

Garbaciak Roman: *Dzieje kolei kocmyrzkowskiej*. Rybnik 2015

Gölsdorf Karl: *Lokomotivbau in Alt-Österreich 1837–1918*. Wien 1978

Historia polskiego przemysłu naftowego. Ryszard Wolłowicz. T. 1. Brzozów–Kraków 1994–1995

Ingarden Roman: *Ochrona Krakowa przed powodzią Wisły*. W: *Pamiętnik VI Zjazdu Techników Polskich od 11 do 15 września 1912*. Kraków 1914, s. 264–321

Jakuboszczak Paweł: *Młodzieżowa Kolej Wąskotorowa „Lajkonik” w Krakowie, „Stalowe Szlaki”* 2013, nr 3, s. 34–47

Komorowski Waldemar: *Koleje prawobrzeżnego Krakowa*. „Rocznik Krakowski 2001, t. 67, s. 91–109

Kotewicz Ryszard: *Z dziejów przemysłu Krakowa w latach 1919–1939*. „Biblioteka Krakowska, nr 122. Kraków 1981

Lulewicz Dominik: *Zabytkowy zespół stacji i lokomotywni Kraków Płaszów*. W: *Płaszów 1912–2012. W stulecie przyłączenia Płaszowa do Krakowa*. Red. nauk. Melania Tutak. Kraków 2012, s. 59–126

Lulewicz Dominik: *Z dziejów kolei w Krakowie. Zabytkowy zespół stacji Kraków Główny Osobowy*. „Krzysztofory. Zeszyty Naukowe Muzeum Historycznego Miasta Krakowa” 2014, z. 32, s. 255–280

Lulewicz Dominik: *Podgórskie drogi żelazne oraz przeprawy wiślane dawniej i dziś*. W: *Miasto pod kopcem Kraka*. Red. nauk. Elżbieta Firlet. Kraków 2016, s. 245–294

Lulewicz Dominik: *Od Kolei Krakowsko-Górnośląskiej do Kolei Małopolskich. Drogi żelazne w historyczno-kulturowym pejzażu Krowodrzy od XIX do XXI wieku*. W: *Krowodrza – przestrzeń i tożsamość*. Kraków 2017, s. 39–50

Pokropiński Bogdan: *Lux-torpeda PKP*. Warszawa 2007
 Romaniuk Stanisław: *Transport wewnętrzny w hutach*. Warszawa 1972
 Salwiński Jacek: Lokalizacja kombinatu metalurgicznego pod Krakowem. W: *Kryptonim „Gigant”. Dzieje nowohuckiego kombinatu w latach 1949–1958*. Kraków 2008, s. 7–16
 Saryusz-Zaleski Wojciech: *Dzieje przemysłu w byłej Galicji 1804–1929*. Kraków 1930
 Seifert Mieczysław: *75-lecie Krakowskiej Gazowni Miejskiej*. „Gaz i Woda” 1932, nr 10, s. 257–265
 Skucha Piotr: *Kraków wąskotorowy, 2. Kolejki w zakładach przemysłowych miasta*. „Kraków” 2012, nr 8, s. 60–63
 Terczyński Paweł: *Atlas wagonów towarowych*. Poznań 2011
 Terczyński Paweł: *Atlas lokomotyw spalinowych*. Poznań 2017
 Wasiutyński Aleksander: *Drogi żelazne*. Warszawa 1926
 Zbroja Barbara: *Architektura międzywojennego Krakowa*. Kraków 2013

Zbroja Barbara, Myślik Konrad: *Nieznany portret Krakowa*. Kraków 2010
 Zieliński Jarosław: *Stacje kolejowe. Świat, Europa i Królestwo Polskie 1830–1915. Architektura i budownictwo*. Łódź 2019

Prasa

„Ilustrowany Kurier Codzienny” 1920, nr 79, z 20 marca; 1929, nr 201, z 26 lipca

Strony internetowe

Mapy archiwalne Polski i Europy Środkowej [online]. [dostęp 1 grudnia 2018]. Dostępny w internecie: <http://igrek.amzp.pl/>
Parni jeřáby ze Škodovky [online]. [dostęp 1 grudnia 2018]. Dostępny w internecie: http://jeraby.wz.cz/EDK/Parni_Skoda/Parni_Skoda.htm