Dominik Lulewicz

Z dziejów kolei w Krakowie – dworzec towarowy i stacja Kraków Główny Zachód (1887–2011)

1. Geneza i miejsce dworca we współczesnej topografii miasta

Przeprowadzone w latach 1909–1915 rozszerzenie granic Krakowa pozwoliło miastu stać się ośrodkiem metropolitalnym z prawdziwego zdarzenia. Powiększeniu terytorium miasta towarzyszyły przemiany infrastrukturalne, dokonywane na podstawie tzw. planu Wielkiego Krakowa. Jedną z najpilniejszych potrzeb rozrastającego się ośrodka stała się modernizacja ciasnego i niezbyt wydolnego węzła kolejowego. Rozbudowa dworca osobowego[1] i jednoczesne uwolnienie go od uciążliwego ruchu towarowego mieszającego się z ruchem pasażerskim zaprzątała głowy kolejowych decydentów od końca XIX wieku[2]. Okazja ku temu nadarzyła się po upaństwowieniu[3] Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda (Kraków – Trzebinia – Oświęcim – Wiedeń). W 1907 roku władze państwowe i kolejowe, podjęły decyzję o gruntownej rozbudowie istniejącej od 1887 roku stacji manewrowo-postojowej kolei cyrkumwalacyjnej (Cirkumwallacyjnej) [4] w Krowodrzy. Powzięty zamiar zrealizowano w latach 1910–1914, budując nowoczesny zespół dworca towarowego i wstępnego[5]. Zachowany do dziś kompleks jest zdecydowanie godny uwagi ze względu na zachowane formy przestrzenno-architektoniczne oraz rangę historyczną. Poświęcony mu poniższy artykuł składa się z kilku części: prezentacji bazy źródłowej, części historyczno-opisowej, uwzględniającej przemiany, jakie zachodziły w obrębie zespołu, oraz próby skrótowego przedstawienia problemu ochrony walorów zabytkowych dworca.

Zasięgiem terytorialnym opracowania objęto obszar obecnej stacji postojowej Kraków Główny Zachód (między ulicami Racławicką i Prądnicką) oraz dworca towarowego (między ulicami Prądnicką i Kamienną), znajdujący się na północ i północny zachód od śródmieścia. W ciągu ponad stu lat istnienia nazewnictwo obu części zespołu podlegało pewnym zmianom, przy zachowaniu podziału na dwie części. W dokumentacji projektowej kolei kkStb[6] figurują one pod nazwami: *Vorbahnhof und Frachtendienstanlage*[7]. W materiałach z okresu dwudziestolecia międzywojennego nazwy te przetłumaczono odpowiednio jako dworzec wstępny oraz towarowy[8]. W nomenklaturze kolejowej okresu PRL-u w użyciu jest jedna nazwa: Kraków Towarowy[9], przy czym od początku lat 80. XX wieku były dworzec wstępny nazwano stacją postojową (w związku z przebudową dworca osobowego przeznaczono go na siedzibę wagonowni pasażerskiej, wycofując z niego ruch towarowy). Od 1993 roku w użyciu są dwie nazwy: Kraków Towarowy (właściwy dworzec towarowy) i Kraków Główny Zachód (stacja zestawczo-postojowa). Zespół obejmuje obszar wzdłuż linii kolejowej nr 133[10] Ząbkowice – Katowice – Kraków, na

[1] Komorowski W.: *Stacja kolejowa Kraków Główny Osobowy*. „Rocznik Krakowski" 1997, t. 63, s. 89–118. Kilkakrotne, hamowane przez kryzysy gospodarcze plany przebudowy dworca zrealizowano ostatecznie w latach 1972–2004, likwidując ponad dwie trzecie jego pierwotnej substancji zabytkowej.

[2] *Ibidem*, s. 106; Skucha P.: *Nowe funkcje starego dworca towarowego*. „Kraków" 2010, nr 6–8, s. 94.

[3] Do końca XIX w. linie kolejowe na obszarze Cesarstwa Austro-Węgierskiego były budowane i administrowane przez spółki i towarzystwa będące w rękach prywatnych.

[4] „Czas" 1907, nr 120, z 28 maja, s. 2.

[5] *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens*: Vorbahnhof. 2 Auflage. Bd. 10. Berlin–Wien 1923, S. 222. Dworzec wstępny (Vorbahnhof) położony w pobliżu dużego (głównego) dworca zespół torów i obiektów pomocniczych przejmujący od niego część zadań związanych z porządkowaniem wagonów i obrządzaniem lokomotyw.

[6] Kaiserliche und Königliche (Kuk) Staatsbahnen (Cesarsko-Królewskie Koleje Państwowe).

[7] Projekt fur Erweiterung und Umbau der Station Krakau. Teil I. Vorbahnhof und Frachtendienstanlage. KuK Eisenbahndirektion, Situation, Masstab1:1000. Wien, Februar 1909.

[8] Stacja Kraków. Dworzec wstępny i towarowy. Plan sytuacyjny, skala 1:1000. (z późniejszymi zmianami). DOKP w Krakowie, Dział Pomiarowy, nr. inw Ps-126/10. Kraków 1934. W opracowaniach kartograficznych dla zachodniej części zespołu przyjęła się także nazwa stacja zestawcza – ze względu na pełnioną funkcję.

[9] Stacja Kraków Towarowy. Plan sytuacyjny, skala 1:1000. Dyrekcja Okręgowych Kolei Państwowych w Krakowie. Kraków, 16 lipca 1946 r.

[10] Numeracja linii kolejowych według obowiązującej na PKP instrukcji D29: *Wykaz linii, łącznic i torów łączących*.

odcinku od przejazdu w ulicy Rydla do wiaduktu nad ulicą Kamienną na długości około 2800 m[11]. Dokładnie jest to odległość od 66,6 do 69,4 km tej linii. Co ciekawe, jeszcze do wybuchu II wojny światowej (i w czasie jej trwania) był w użyciu odziedziczony po zaborcy kilometraż linii zliczający odległości od Wiednia. Według niego było to odpowiednio od 408,2 do 411 km[12]. Patrząc na rozplanowanie zespołu, rzuca się w oczy wyraźny (przekładający się na nazewnictwo) dwupodział. Część południowo-wschodnia, zbliżona kształtem do trójkąta, to właściwy dworzec towarowy – zespół obiektów kubaturowych, ramp i placów ładunkowych rozłożonych wzdłuż bocznic rozchodzących się symetrycznie po obu stronach linii Kraków – Katowice, wychodzących ze wspólnego punktu w rejonie ulicy Prądnickiej. Tu następuje przejście w drugi człon zespołu, czyli pojedynczą grupę torów stacji Kraków Główny Zachód, zbiegającą się przed wiaduktem nad ulicą Łokietka. Integralną kontynuacją tego układu w kierunku zachodnim są bocznice biegnące przez dawną górkę rozrządową w rejonie ulicy Racławickiej, mijające przystanek osobowy Kraków-Łobzów i dochodzące do dawnej ładowni wojskowej (zwanej też rampą Piłsudskiego) pomiędzy ulicami Wrocławską i Rydla. Maksymalna szerokość obu części zespołu osiąga 400 m. Należy dodać, iż zaplanowany kiedyś na świeżo włączonym do miasta i wolnym od zabudowy terenie dworzec towarowy i stacja Kraków Zachód dziś znajdują się w silnie zurbanizowanym obszarze, na styku dzielnic: Śródmieście, Krowodrza i Prądnik Biały.

2. Literatura i źródła

Problematyka badawcza historycznej infrastruktury kolejowej w Polsce zaczyna wzbudzać coraz żywsze zainteresowanie, zwłaszcza że obecnie nie stoi na przeszkodzie irracjonalna, PRL-owska klauzula tajności. Dzieje kolei w Polsce, bez wątpienia wpisane w historię kraju, są coraz częściej traktowane jako interdyscyplinarna nauka operująca na styku historii architektury, inżynierii oraz techniki. To z kolei owocuje wzrostem liczby specjalistycznych publikacji[13] oraz udanych interwencji konserwatorskich nadrabiających wieloletnie zaniedbania. W Krakowie badanie kolejowej przeszłości miasta odgrywa jak na razie minimalną rolę w studiowaniu jego dziejów. Zainteresowanie szacowniejszymi obiektami sprawia, że historyczne obiekty poprzemysłowe[14] i kolejowe zaliczone do kategorii tzw. zabytków mniej wartościowych niszczeją bądź ustępują miejsca mało wysublimowanym estetycznie obiektom mieszkalnym lub handlowo-usługowym. Z tego powodu działania sympatyków kolei, którym odkrywanie historii o przeszłości kolei w Krakowie dostarcza niekłamanej satysfakcji, często trafiają w próżnię.

W zakresie opracowań krakowskich zespołów infrastruktury kolejowej, palmę pierwszeństwa dzierży dworzec główny[15], który pomimo wpisania na listę zabytków jeszcze w latach 80.XX wieku, do 2004 roku był pozbawiany towarzyszącego zespołu historycznej zabudowy. W przypadku dworca towarowego i stacji Kraków Główny Zachodni udało się zebrać w miarę kompletny zbiór dokumentów. Dysponujemy materiałami źródłowymi (dokumentacja projektowa zespołu oraz artykuły z prasy codziennej i periodycznej śledzącej postępy przy budowie dworca), jak i publikacjami współczesnymi. Z tej drugiej kategorii najcenniejszą pozycją jest obszerne opracowanie Waldemara Komorowskiego[16], niezwykle przydatne w szczegółowych studiach nad jego substancją zabytkową. W ogólniejszych ustaleniach dotyczących rozplanowania zabudowy czy przemian w układzie torowym stacji pomocne są niektóre plany miasta czy mapy topograficzne[17]. Najcenniejszy materiał poznawczy do dziejów dworca (i w ogóle do każdego zespołu kolejowego) stanowi dokumentacja wewnętrzna PKP – projektowa, wykonawcza oraz inwentaryzacyjna, dzięki której możemy w miarę dokładnie prześledzić poszczególne fazy rozwoju. Wśród niej poczesne miejsce zajmują plany sytuacyjne w skali 1:1000, precyzyjnie odwzorowujące teren, zabudowę, układy torowe wraz z urządzeniami oraz drogi. Jedyną „wadą" tej dokumentacji są jej spore braki powstałe w trakcie niedawnych, chaotycznych przeprowadzek kolejowych archiwów. Zestawiając ze sobą wszystkie wspomniane źródła, uzyskuje się prawie kompletny obraz dziejów tego zespołu o miejscami zatartych lub niemożliwych do odtworzenia detalach. Tymi „detalami" są instalacje i obiekty prowizoryczne[18], których nie zdołał utrwalić kolejowy dokumentalista, często likwidowane w trakcie kolejnych modernizacji. Tym samym autor zdecydowanie stwierdza, że poniższy tekst nie jest ostatecznym głosem w sprawie historii zespołu dworca towarowego – za wszelkie materiały

[11] Dokładnie jest to odległość od 66,6 do 69,4 km linii nr 133. Kilometraż linii w terenie znakowany jest słupkami (ew. tabliczkami) kilometrowymi i hektometrowymi.

[12] Stacja Kraków Towarowy… Tu po raz ostatni posłużono się „pozaborczą" miarą odległości.

[13] Jerczyński M., Roszak T.: *Szlakiem łódzkiej kolei*. Łódź 2003; Kroma R., Sosiński J: *Poznański węzeł kolejowy wczoraj i dziś*. Poznań 2008; Soida K., Nadolski P., Roszak T., Wieczorek E.: *Węzeł kolejowy Gliwice 1845–2010*. Rybnik 2010; Stankiewicz R.: *Kolej w Rzeszowie*. Rybnik 2008; Urbaniak M.: *Zabytkowa stacja kolejowa Gniezno*. Łódź 2010; *Wrocławskie dworce kolejowe*. Red. M. Zwierz. Wrocław 2006.

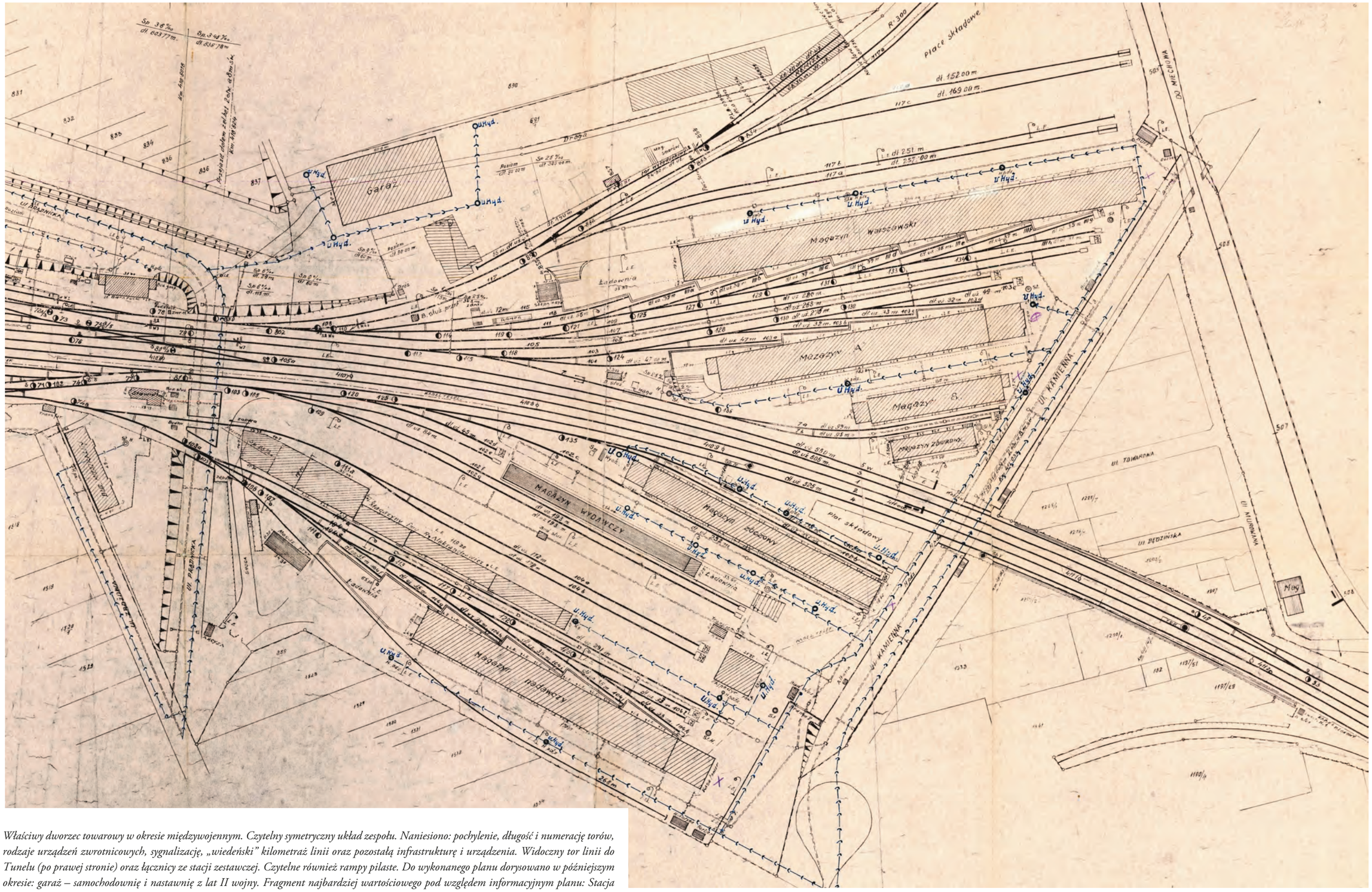
[14] Ważną funkcję w przypominaniu industrialnej historii Krakowa pełni z powodzeniem Muzeum Inżynierii Miejskiej.

[15] Komorowski W.: *Stacja…*, *passim*; Komorowski W., Grochowska E.: „Stacja kolejowa Kraków Główny Osobowy. Studium architektoniczno-konserwatorskie". Kraków 1992; Sulerzyska L.: „Główny dworzec kolejowy w Krakowie. Skrócona dokumentacja historyczna". Kraków 1983.

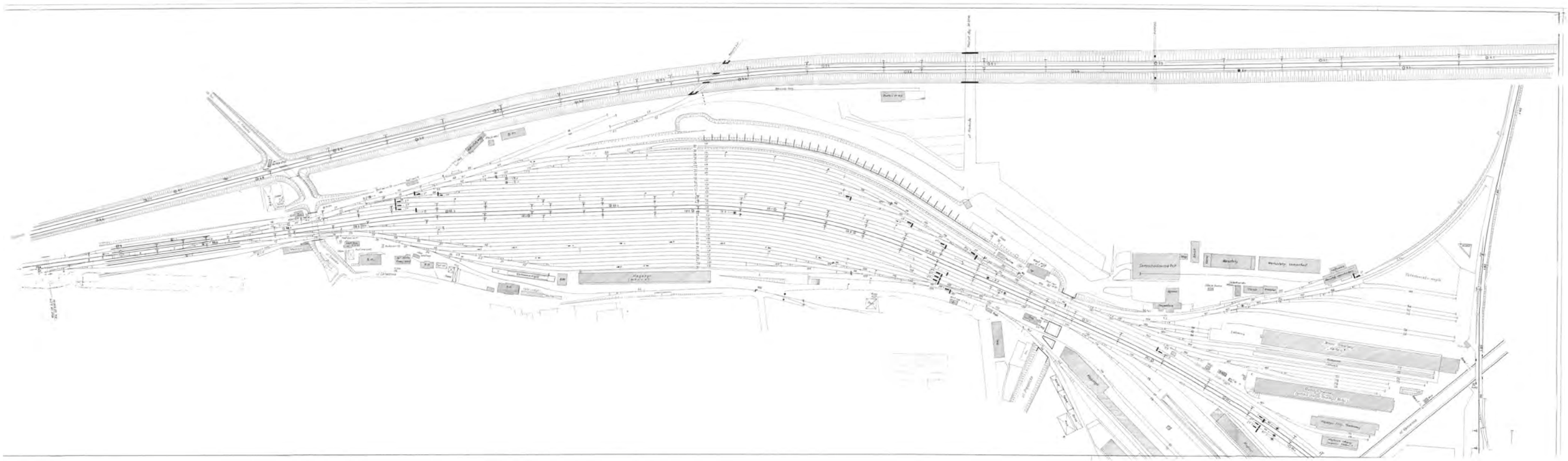
[16] Komorowski W.: „Stacja towarowa i stacja zestawcza w Krakowie-Krowodrzy. Studium historyczno-konserwatorskie". Kraków 1998. Znakomite opracowanie, rzetelnie analizujące akta dawnego Kuk Eisenbahnministerium przechowywane w Archiwum Głównym Akt Dawnych w Warszawie.

[17] Wysokiej rozdzielczości kopie tych map dostępne są w internetowym archiwum Wojskowego Instytutu Geograficznego (www.mapywig.org).

[18] Najmniejszą trwałością wykazywały się posterunki zwrotnicze likwidowane po każdorazowej przebudowie układu torowego. Z krajobrazu obu części zespołu większość z nich zniknęła w połowie lat 70. i w latach 80. XX w.



Właściwy dworzec towarowy w okresie międzywojennym. Czytelny symetryczny układ zespołu. Naniesiono: pochylenie, długość i numerację torów, rodzaje urządzeń zwrotnicowych, sygnalizację, „wiedeński" kilometraż linii oraz pozostałą infrastrukturę i urządzenia. Widoczny tor linii do Tunelu (po prawej stronie) oraz łącznicy ze stacji zestawczej. Czytelne również rampy pilaste. Do wykonanego planu dorysowano w późniejszym okresie: garaż – samochodownię i nastawnię z lat II wojny. Fragment najbardziej wartościowego pod względem informacyjnym planu: Stacja Kraków. Dworzec wstępny i towarowy. Plan sytuacyjny, skala 1:1000, DOKP w Krakowie, 1934 r. (z późniejszymi zmianami); w zbiorach D. Lulewicza



Plan obu części zespołu sprzed modernizacji z lat 70. XX w. i późniejszych. Czytelne: wrzecionowaty układ torowiska byłego dworca wstępnego z naniesionymi: kilometrażem, numeracją rozjazdów, sygnalizacją oraz masztami trakcji elektrycznej. Widoczne skupiska zabudowy mieszkalnej (skrót: B.m.) i służbowej. U góry ciąg zsypów węglowych oraz para torów linii małej obwodowej. Po stronie południowo-wschodniej zespół właściwego dworca towarowego z nazwami aktualnych użytkowników magazynów. Plan sytuacyjny. Stacja: Kraków Dworzec Towarowy. Km od 67,8 do 69,8. Linia: Kraków – Ząbkowice, 27 listopada 1951 r., aktualizowany 15 maja 1960 r.; w zbiorach PKP SA OGN w Krakowie, nr sygn. 101



Pierwsza stacja manewrowa kolei cyrkumwalacyjnej. Plan: Rangirbahnhof Krakau, K.k. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn, Wien im Oktober 1894; w zbiorach Centralnego Archiwum Wojskowego, sygn. Dok.V.I.371.5.148

źródłowe, porady, wskazówki w sprawie dalszych poszukiwań oraz głosy konstruktywnej krytyki będzie zobowiązany.

3. Historia dworca towarowego i stacji Kraków Główny Zachodni

3.1. Zanim powstał dworzec

13 października 1847 roku Kraków dołączył do grona miast, do których dotarła, entuzjastycznie witana przez mieszkańców, kolej. Jej pierwsza linia, czyli Kolej Krakowsko-Górnośląska została wprowadzona do miasta łukiem od północnego zachodu, przez Łobzów oraz Krowodrzę. Słaby stopień urbanizacji przedmieść pozwalał na lokalizację dworca w bezpośredniej bliskości średniowiecznego centrum[19]. Ze względu na postępujący rozrost miasta to umiejscowienie szybko stało się kłopotliwe. Dostosowywano do niego wszelkie późniejsze inwestycje kolejowe, jak np. uruchomioną w 1856 roku kolej Karola Ludwika z Krakowa do Dębicy[20]. Odcinek wspomnianej Kolei Górnośląskiej, będącej częścią Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda, biegnący na północny zachód od miasta (teren Krowodrzy) stał się od lat 80. XIX wieku miejscem następujących po sobie inwestycji kolejowych mających odciążyć zatłoczony dworzec osobowy. Ich plany, a następnie realizacja wpisywały się w nurt modernizacji oblicza miasta, w którym istotną rolę miał pełnić nowoczesny dworzec osobowy oraz odrębny od niego dworzec towarowy. Było to jednocześnie nadrabianie zaległości w dziedzinie ówczesnych rozwiązań transportowych, gdyż na przełomie XIX i XX wieku większość dużych miast ówczesnej Europy posiadała „wyspecjalizowane" dworce towarowe[21].

3.2. Pierwsza stacja manewrowa kolei cyrkumwalacyjnej (Krakau Rangierbahnhof) 1887–1910

Podjęta przez zarząd Kolei Północnej w roku 1887[22] budowa kolei obwodowej (cyrkumwalacyjnej), łączącej dworzec osobowy ze stacją Podgórze-Bonarka, zakładała, że jej pojedynczy tor wybiegać będzie z północnej głowicy rozjazdowej dworca głównego tuż po minięciu jednoprzęsłowego wiaduktu w ciągu ulicy Warszawskiej. Następnie wykręci ostrym łukiem w kierunku południowo-zachodnim, tak aby wejść na zapole bastionu III (fort Kleparz) wewnętrznego pasa twierdzy Kraków. Dalszy jego przebieg zaprojektowano wzdłuż wału fortecznego, na zapolu bastionów Nowa Wieś, Piasek oraz Zwierzyniec aż do Wisły i dalej przez Dębniki, Ludwinów do Podgórza. Budowa nowej linii zakładała zwiększenie ruchu lokomotyw oraz wagonów na terenie krakowskiego dworca osobowego. Aby go odciążyć, zaplanowano wybudowanie pomocniczej stacji manewrowej powyżej styku nowo budowanej linii z torami Kolei Północnej w Krowodrzy. Pierwotny plan z 1886 roku[23] zakładał budowę 470-metrowej długości grupy czterech torów zestawczo-postojowych stacji po południowej stronie torów Kolei Północnej. Ostatecznie powstał zespół większy: 800-metrowej długości grupa siedmiu torów, rozciągnięta pomiędzy drogami wylotowymi do Prądnika Białego (obecnie ulica Prądnicka) i do Toń (obecnie ulica Łokietka). W kierunku zachodnim zakończona była 300-metrowym torem wyciągowym. Przy drodze do Toń zlokalizowano zachodnią głowicę rozrządową stacji wraz z obsługującym ją piętrowym budynkiem na-

[19] *Atlas historyczny miast polskich*. Red. R. Czaja. T. 5. *Małopolska*. Red. Z. Noga. Z. 1. *Kraków*. Red. Z. Noga. Kraków 2007, plan 1.23.

[20] Np. budowa kontynuacji linii w kierunku południowo-wschodnim (tzw. Kolej Karola Ludwika) czy tzw. linia cyrkumwalacyjna. Późniejszy rozrost miasta skutkował próbami stworzenia obejścia śródmiejskiego odcinka linii, zrealizowanymi ostatecznie w latach 1942–1943.

[21] *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens*: Guterschuppen. 2 Auflage. Bd. 5. Berlin–Wien 1914, S. 432.

[22] „Wiener Abendpost", Beilage zur „Wiener Zeitung" 1887, Nr. 294, 27 Dezember, S. 4; kolej cyrkumwalacyjną oddano do użytku 1 stycznia 1888 r.

[23] KuK. Privillegierte Kaiser Ferdinands Nordbahn. Strecke. Cirkumwallationsflügel in Krakau. Detail-Projekt, Masstab 1:1000. Wien, 20 Oktober 1886.



Jedyna pozostałość po pierwszej stacji kolei cyrkumwalacyjnej – wieża wodna z nitowanym zbiornikiem wodnym. Jeden z dwóch tego typu obiektów na terenie węzła krakowskiego; fot. D. Lulewicz, 5 sierpnia 2009 r.

stawni (*Weichenturm*)[24] i utwardzoną drogą dojazdową. Po północnej stronie torów, między szańcem FS 10 twierdzy Kraków i torami Kolei Północnej, wzniesiono dwukondygnacyjną wieżę wodną zaopatrującą stację oraz pracujące na niej parowozy w wodę. Dolną kondygnację zbudowano z cegły na kamiennej podmurówce, górną tworzyły cztery ceglane filary wspierające dwuspadowy dach oraz drewniana obudowa ścian, kryjąca cylindryczny, nitowany zbiornik wodny. Od wschodu, od strony drogi do Prądnika Białego, zbudowano drogę dojazdową oraz założono obszerny plac, na którym postawiono budynki: służbowy oraz mieszkalny wraz z wiatą, szopą i magazynem. Ze wschodniej głowicy wyprowadzono 800-metrowy tor łączący w kierunku dworca osobowego, pozwalający na obieg manewrującego taboru bez kolizji z torami linii głównej. Około 200 metrów za przejazdem, w ciągu drogi do Prądnika, odchodziła od niego ostrym łukiem w prawo łącznica zbiegająca się z torem linii cyrkumwalacyjnej przy forcie Kleparz. Ze wschodniej głowicy na północ wychodziła ponadkilometrowa bocznica do zakładu kontumacyjnego[25] na Prądniku Białym. Budowa stacji przecięła kilka uczęszczanych dróg. Dla uniknięcia kolizji zbudowano pierwsze (niezachowane) podkopy i wiadukty w ciągu dróg do Toń i do Prądnika Białego. Wymagało to korekt w przebiegu dróg – drogę do Prądnika wykręcono w półkolisty, ciasny łuk i wpuszczono w podkop. Odcięty fragment przekształcono w drogę dojazdową do stacji (obecnie ulica Zbożowa)[26]. Powstanie stacji jest pierwszym etapem „ekspansji" krakowskiej kolei i związanych z nią urządzeń poza dworzec osobowy. Budowle oraz elementy komunikacyjne stacji z lat 1887–1888 stały się pierwszym czynnikiem urbanizującym wiejskie jeszcze tereny Krowodrzy. Budowa dworca wstępnego oraz towarowego zatarły niemal całkowicie układ tej stacji.

3.3. Budowa dworca wstępnego i towarowego (*Vorbahnhof und Frachtendienstanlage*) w latach 1910–1914

Za początek budowy zespołu należy uznać moment, w którym podjęta została (po wizycie przedstawicieli Kolei Państwowych w Krakowie w 1907 roku) decyzja o rozbudowie dworca krakowskiego. Inwestycję umożliwiło upaństwowienie Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda[27], dając władzom państwowym i kolejowym nieograniczone możliwości inwestowania w tabor oraz infrastrukturę. Wybór miejsca nie był przypadkowy. Teren znajdował się zaledwie 1,5–2,5 km od dworca osobowego i nie był jeszcze zabudowany. Od roku 1887 na jego terenie znajdowała się jedynie stacja kolei cyrkumwalacyjnej, która w związku z planowaną likwidacją tej linii traciła rację bytu. Należy dodać, że lokalizacja na południe od dworca osobowego nie wchodziła w grę. Bliskość zabudowy Wesołej i Kazimierza i deniwelacja między nasypem dawnej Kolei Karola Ludwika a poziomem ulic uniemożliwiały poważniejsze prace ziemne i torowe. Budowa kompleksu kolejowego na Krowodrzy rozpoczęta wiosną 1910 roku wpisała się w rozstrzygnięty właśnie wtedy konkurs na projekt regulacji Wielkiego Krakowa. Regulamin konkursu zakładał uwzględnienie w projektach budowy dworca towarowego i rozszerzenia stacji zestawczej[28]. O budowę dworca zabiegali w tym czasie przedstawiciele Krakowskiej Izby Przemysłowo-Handlowej oraz prezydent Krakowa Juliusz Leo[29], widząc w tym przedsięwzięciu szansę na usunięcie bolączek związanych z problemem ekspedycji zbyt dużej ilości towarów z dworca osobowego: „Koła handlowe i przemysłowe powitały z prawdziwym entuzyazmem nowy dworzec towarowy, mający stanąć kosztem 7 milionów koron, przez to bowiem bliską urzeczywistnienia stała się nadzieja, że azyatyckie stosunki, jakie na starym dworcu towarowym panują, wreszcie ustaną"[30]. Sama budowa była uważnie śledzona przez krakowską prasę tego okresu. W „Nowościach Ilustrowanych" z 17 sierpnia 1912 roku czytamy: „Obecny dworzec w Krakowie okazał się za mały i postanowiono zbudować nowy, obszerny, któryby potrafił zadość uczynić wymogom tak wielkiego ruchu towarowego jaki jest w Krakowie. (…) nowy dworzec będzie jednym z najlepiej urządzonych w Austrii"[31].

[24] *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens*: Weichnturm. 2 Auflage. Bd. 10. Berlin–Wien 1923. W wieży dla zwrotnic podłoga pomieszczenia nastawnicowni powinna wznosić się minimum 4 m ponad główkę szyny.

[25] Zakład kontumacyjny – zakład zajmujący się kontrolą sanitarną, dezynfekcją oraz ewentualną kwarantanną zwierząt przywożonych do miasta z obszarów, na których wystąpiło ryzyko epidemii.

[26] *Atlas historyczny*…, plan 1.27, 1.30.

[27] Dokładnie 31 października 1906 r.

[28] *Program i warunki konkursu na plan regulacyi wielkiego Krakowa*. „Architekt" 1910, R. 11, z. 6–8, s. 88 (artykuł podpisany: „Redakcya").

[29] „Józefa Czecha Kalendarz Krakowski na rok 1910", R. 79, s. 76; „Wiener Zeitung" 1909, Nr. 149, 3 Juli, S. 2.

[30] *Kraków – forteca*. „Architekt" 1911, R. 12, z. 3, s. 41 (streszczenie artykułu Jana Perosia).

[31] „Nowości Ilustrowane" 1912, R. IX, nr 38, z 14 września, s. 14. Numer specjalny numer poświęcony przemysłowi i technice Zagłębia Krakowskiego.



Zsypy węglowe w północnej części dworca wstępnego. Widoczne betonowe przegrody, górna krawędź usypiska oraz tor węglowy. W tle zespół zabudowań z widoczną wieżą wodną pierwszej stacji kolei cyrkumwalacyjnej, maj 1961 r.; w zbiorach D. Lulewicza



Nieistniejący (rozebrany w 1994 r.) budynek mieszkalny przy ul. Składowej 27, wzniesiony ok. 1910 r., fotografia z 1970 r.; w zbiorach D. Lulewicza

Przed przystąpieniem do budowy rozważono kilka wersji projektu. Pierwsza z 1908 roku[32] zakładała, że zespoły ramp i magazynów zostaną wzniesione symetrycznie po obu stronach dworca wstępnego. W roku 1909 opracowano dwie zbliżone koncepcje budowy z podziałem na dwa człony[33]. Jeden zakładał przerzucenie ulic Kamiennej i Prądnickiej po wiaduktach ponad torami, jednak ze względów militarnych do realizacji przyjęto wariant drugi z ulicami poprowadzonymi dołem, pod torami[34]. Tak samo zaniechanie planu z 1908 roku wiązało się z względami strategicznymi – budowane obiekty nie mogły wchodzić w strefę rażenia tradytora artyleryjskiego wybudowanego w bastionie IVa (Luneta Warszawska) w celu osłony ogniowej torów stacji zestawczej.

Pierwszą część kompleksu stanowił tzw. dworzec wstępny, czyli obecny Kraków Główny Zachodni przeznaczony do wstępnego odbioru i porządkowania składów towarowych przybywających do Krakowa oraz do formowania pociągów wyjeżdżających z miasta. Do roku 1913 zbudowano grupę 33 torów, lokując ją symetrycznie po obu stronach pary torów Kolei Północnej, między ulicami Prądnicką i Łokietka. Torowisko wyznaczono na planie wrzecionowatym – tory zbiegały się w dwóch głowicach rozjazdowych. Długość użytkowa torów dodatkowych wynosiła od 241 do 859 m (najdłuższe przebiegały wzdłuż torów linii głównej). Nowy układ torowy respektował też pochylenie głównej linii, nieznacznie rosnące w kierunku północno-zachodnim (wahające się pomiędzy 2 a 3,6 promila). W obrębie torowiska dworca wyznaczono symetrycznie poszczególne grupy torów, którym przypisano określone funkcje (pogotowia, zestawcze, objazdowe). Od północno-wschodniej strony wybudowano potężne zasieki węglowe mające postać skarpy wyłożonej granitowymi głazami podzielonej poprzecznymi, betonowymi przegrodami na 40 komór.

Dowóz węgla zapewniały skrajne tory boczne stacji zestawczej (tzw. węglowe), a dojazd dla pojazdów kołowych zapewniała utwardzona droga od strony ulicy Prądnickiej. W miejsce dawnego toru wyciągowego (pomiędzy ulicami Łokietka i Racławicką) wybudowano górkę rozrządową, którą tworzyła para zakończonych kozłami oporowymi torów położonych po obu stronach linii głównej – sięgały one za nieistniejący dziś cmentarz krowoderski, w okolice rogatki przy ulicy Wrocławskiej. Tu też formalnie sięgała granica przetaczania składów, czyli znajdował się kraniec stacji. Przesunięcie obszaru zajętego przez kolej na zachód, daleko poza obszar zurbanizowany sprawiły, że pomimo sporej odległości od peronów dworca osobowego (3 km) kolejowy krajobraz witał podróżnego wjeżdżającego do Krakowa znacznie wcześniej niż zwarta zabudowa miejska. Wyjazd z obu stron stacji zestawczej (w ciągu torów szlakowych) był regulowany przez sygnalizację kształtową[35]. Przy obu głowicach rozjazdowych postawiono piętrowe budynki nastawni, wzniesione na planie prostokąta ze ściętymi narożnikami, według projektów typowych, zatem podobnie jak posterunki ruchu budowane w latach 1883–1885 na stacjach Kolei Transwersalnej[36]. Ich pracę uzupełniało kilka posterunków zwrotniczych. Wzdłuż południowej krawędzi stacji wytyczono ulicę Składową, łączącą ulicę Łokietka ze Zbożową i stanowiącą równoległy do torów ciąg komunikacyjny[37].

Wraz ze stacją zbudowano (w latach 1910–1912) zespoły budynków służbowych i mieszkalnych. Przy zachodniej głowicy rozjazdowej (wzdłuż ulicy Składowej) powstało według ujednoliconych projektów architektonicznych największe skupisko zabudowy. Wzniesiono cztery budynki mieszkalne i jeden mieszczący biura ruchu. Dwa z nich, parterowe, na kamiennej podmurówce (jeden mieszkalny i biuro ruchu – rozebrane w 1994 roku) wzniesiono w konstrukcji szkieletowej drewnianej, wypełnionej cegłą. Obiekty nakryte były

[32] Komorowski W.: *Stacja*…, il. 31: Szkic koncepcyjny rozbudowy stacji kolejowej Kraków Główny. Kraków, czerwiec 1908 r.

[33] Projekt fur Erweiterung…

[34] Ze względu na lokalizację dworca w rejonie przyfortecznym.

[35] Semafory kształtowe, gdzie sygnał przekazywany maszyniście w lokomotywie uzyskiwany jest przez odpowiednią (określoną w instrukcji) zmianę położenia ramienia lub ramion (w nocy uzupełnioną światłem w odpowiednim kolorze).

[36] Kolej Transwersalna (Galizische Transversalbahn) – zbudowana w latach 1883–1884 transkarpacka linia kolejowa biegnąca od Čadcy do Husiatynia (przez Żywiec, Suchą, Chabówkę, Nowy Sącz, Jasło, Sanok, Sambor).

[37] Komorowski W.: *Stacja*…, s. 10.



Dom mieszkalny pracowników kolei z lat 1911–1912 przy ul. Składowej 21. Obok zrujnowany były hotel robotniczy z okresu II wojny światowej; fot W. Komorowski, 1997



Przebudowany w okresie powojennym i pozbawiony oryginalnego zadaszenia budynek transformatora przy ul. Składowej; fot. D. Lulewicz, 25 lutego 2011 r.



Dawne mieszkania i biura ruchu, a obecnie nastawnia KZ2 przy ul. Prądnickiej z lat 1910–1912. Widoczne wzorcowo odnowione ceramiczne pokrycie dachu; fot. D. Lulewicz, 4 listopada 2010 r.



Zespół oryginalnych wiaduktów z lat 1910–1912 nad ul. Prądnicką. Zwracają uwagę odnowione zgodnie z pierwotną kolorystyką balustrady. Z prawej strony budynek mieszkalny przy ul. Zbożowej 5/7; fot. D. Lulewicz, 5 sierpnia 2009 r.

dwuspadowymi dachami[38]. Pozostałe budynki mieszkalne wzniesiono z cegły na kamiennych podmurówkach według ujednoliconych projektów kolei kkStb. Nietynkowane elewacje ożywiały obramienia okienne oraz fryzy kostkowe nad górną kondygnacją[39]. Na wschód od nich, zbudowano dwie dwukrawędziowe rampy. Pierwsza, 67-metrowa, posiadała zadaszenie i obsługiwała pobliski skład lodu. Druga, 120-metrowa z barakiem magazynowym, wybudowana została na potrzeby wojskowe (w pobliżu stacji zlokalizowane były Koszary Obrony Krajowej, Koszary Artylerii oraz Szpital Garnizonowy). Po północnej stronie torów znajdowała się pozostała po poprzedniej stacji z końca XIX wieku, wieża wodna z pompownią. W związku z rozbudową stacji przebudowano istniejący wiadukt w ciągu ulicy Łokietka na szerszy, konstrukcji płytowej, posadowiony na żelbetowych murach oporowych licowanych kamieniem[40]. Ulice Racławicką i Wrocławską również skierowano pod kamienne, obecnie niezachowane wiadukty. Budowa wschodniej (znacznie szerszej od poprzedniej) głowicy rozjazdowej dworca wstępnego oraz równoległych do głównej linii torów łączących z ładowniami dworca towarowego i osobowego wymusiły przebudowę dawnego wiaduktu nad ulicą Prądnicką. Nowy bieg ulicy odbijał około 100 m wcześniej i wprowadzony został w podkop w postaci wyprostowanej. Nad ulicą przerzucono trzy różnej wielkości płytowe wiadukty żelbetowe z ozdobnymi, stalowymi balustradami[41], wsparte środkiem na stalowych, ażurowych wspornikach oraz żelbetowych, licowanych wapienną kostką murach oporowych[42]. Na styku ulicy Zbożowej z terenem stacji powstały w lalach 1910–1912, wzniesione według

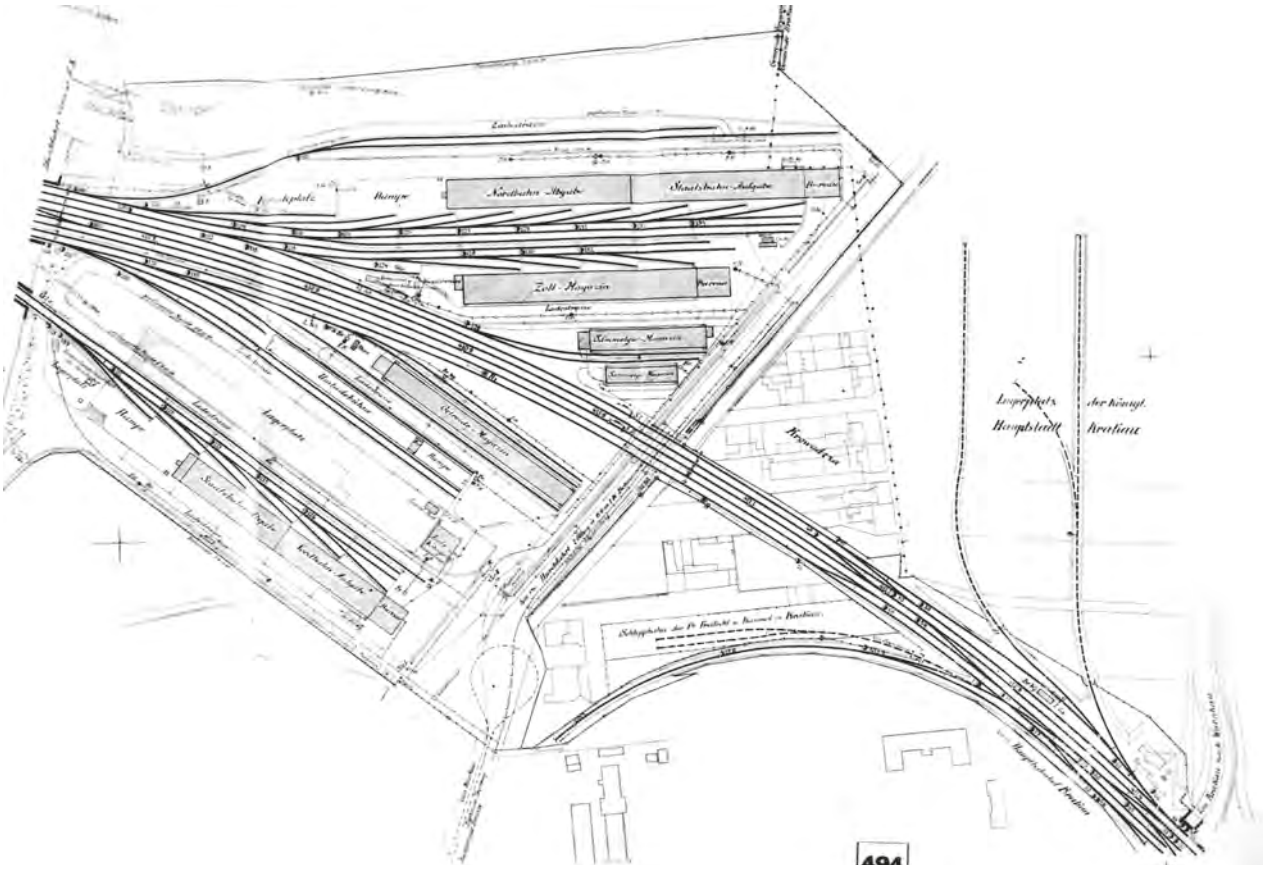
[38] „Orzeczenie techniczne o stanie konstrukcji budynków w Krakowie, przy ul. Składowej 25 i 27". Biuro Projektów Kolejowych w Krakowie, nr 70042-B. Kraków 1970.

[39] Komorowski W.: *Stacja…*, s. 46, 47.

[40] *Ibidem*, s. 50; „Dokumentacja techniczna Wiadukt masywny, nr. inw. 4-031-00688/223". PKP PLK SA zakład Linii Kolejowych w Krakowie.

[41] Identyczne balustrady wykonano w 1903 r., budując przejście podziemne na stacji Oderberg (obecnie Bohumin) Kolei Północnej.

[42] Komorowski W.: *Stacja…*, s. 42; „Dokumentacja techniczna Wiadukt masywny, nr. inw. 4/031-00515/223". PKP PLK SA Zakład Linii Kolejowych w Krakowie.



Plan właściwego dworca towarowego z okresu budowy (niedatowany). Fragment planu: Vorbahnhof Krakau; w zbiorach Centralnego Archiwum Wojskowego, sygn. Dok.V.I.371.5.66, reprodukcja nr 494

projektów typowych kkStb, ujednolicone stylistycznie obiekty: nakryty czterospadowym dachem jednokondygnacyjny budynek mieszkalny z kamienną suterenę (w okresie powojennym nastawnia KTB, obecnie KZ2)[43] oraz dwa zespolone ze sobą trójkondygnacyjne budynki mieszkalne zaopatrzone w ryzality klatek schodowych.

Tu elewacje wyróżniały również obramienia okienne oraz fryzy kostkowe[44]. Domy przy ulicy Zbożowej mają swoją analogię w zespole domów kolejowych wzniesionych przy dworcu głównym (ulica Bosacka) w latach 1909–1911[45]oraz na dworcu kolejowym w Bohuminie rozbudowanym po roku 1903. Kolejowy krajobraz stacji uzupełniły pomniejsze budynki gospodarcze i socjalne (waga wagonowa, magazyny narzędzi i węgla, schroniska dla robotników torowych, wychodki). Przy ulicach Składowej i Zbożowej zbudowano stylowe budynki transformatorów prądu – obiekty stacji były zasilane z miejskiej sieci elektrycznej. W 1904 roku, około 900 m na zachód od końca górki rozrządowej, w miejscu skrzyżowania torów linii głównej z drogą z Czarnej Wsi do Prądnika Białego (obecnie ulica Głowackiego) powstał przystanek osobowy Kraków-Łobzów[46]. Istniejącą w tym miejscu dawną strażnicę przejazdową nr 392 przystosowano do obsługi podróżnych. Założono perony ziemne oraz utwardzono drogi dojazdowe do przystanku (obecne ulice Czyżewskiego, Głowackiego oraz Wrocławska).

Drugi człon zespołu stanowił właściwy dworzec towarowy (*Frachtendienstanlage*), w stronę ulicy Kamiennej i centrum miasta zwrócony reprezentacyjnymi budynkami administracyjno-biurowymi. W związku z tym ulica ta (dawna droga rokadowa łącząca bastiony III i IVa) została przebudowana na trasę dojazdową do dworca po roku 1910. W 1913 roku uruchomiono wzdłuż niej komunikację tramwajową do pętli Dworzec Towarowy[47]. Dalej ulica Kamienna prowadziła pod torami kolejowymi podkopem wzmocnionym żelbetowymi murami oporowymi licowanymi kamieniem oraz zwieńczonymi metalową balustradą[48]. Oryginalny wiadukt kolejowy nie zachował się, wysadzony w styczniu 1945 roku i odbudowany kilka lat później już bez ozdobnych balustrad[49]. Od strony ulicy na teren dworca wprowadzały cztery ozdobnie opracowane bramy (ponumerowane od I do IV). Zespół dworca tworzyły dwa zgrupowania budynków, ramp i bocznic położonych po obu stronach torów Kolei Północnej[50].

Po stronie południowej (bramy nr I i II) były to: nakryty mansardowym dachem, dwukondygnacyjny budy-

[43] KTB – Kraków Towarowy B, KZ2 – Kraków Zachód 2.

[44] Komorowski W.: *Stacja*…, s. 43, 45.

[45] *Ibidem*, s. 114.

[46] Informacja uzyskana od badacza historii kolei, p. Romana Garbacika.

[47] Kołodziej J.: *Krakowskie tramwaje*. Rybnik 2010, s. 32, 33.

[48] Komorowski W.: „Stacja towarowa…", s. 40.

[49] „Dokumentacja techniczna Wiadukt masywny, nr. inw. 4/031-00663/223". PKP PLK SA Zakład Linii Kolejowych w Krakowie.

[50] Komorowski W.: *Stacja*…, s. 30–39.



Budowa biura oraz magazynu nadawczego Kolei Północnej w 1912 r., reprod. za: „Nowości Ilustrowane" 1912, nr 38, z 14 września, s. 14

nek biura połączony z parterowym budynkiem magazynu nadawczego Kolei Północnej przechodzącym w magazyn odbiorczy Kolei Państwowej[51] – całość miała plan prostokąta o długości dłuższego boku 170 m. Magazyn wzniesiono na wysokiej rampie ładunkowej, z jedną krawędzią łamaną na sześć ukośnych odcinków zaopatrzonych w krótkie bocznice. Była to tzw. rampa pilasta będąca naówczas nowatorskim rozwiązaniem, pozwalającym na niezależny obrót wagonami towarowymi przez poszczególne przedsiębiorstwa. Taki system eliminował zależność od jednego terminu podsyłania bądź odbierania wagonów, jak to ma miejsce w przypadku rampy z bocznicą równoległą[52]. Obok biura Kolei północnej wzniesiono bliźniaczy budynek mieszkalno-kancelaryjny. Ceglane elewacje obu budowli ożywiono pionowymi tynkowanymi pasami wokół okien. Budynki posiadały również wysunięte ryzality z klatkami schodowymi. W pobliżu zbudowano nieduży, parterowy budynek transformatora. Za budynkami znajdował się rozległy plac ładunkowy z podjazdem od strony ulicy Prądnickiej i dwoma parami bocznic, z których jedna obsługiwała dwukrawędziową rampę przeładunkową z budynkiem biurowym. Między placem i torami linii głównej wzniesiono pokaźny dwukondygnacyjny magazyn zbożowy, zaopatrzony z obu stron w rampy z bocznicami.

Po drugiej stronie torów postawiono tzw. magazyny zbiorowe: mały i duży (ze stacją transformatorową) – oba obsługiwane parą bocznic. Za nimi znajdowała się droga dojazdowa z łukowatym podjazdem prowadząca na pilastą, czteroodcinkową rampę, na której zbudowano duży magazyn celny z reprezentacyjnym, dwukondygnacyjnym obiektem kancelaryjnym od strony ulicy Kamiennej. Za rampą magazynu celnego znajdowało się pięć bocznic. W dwie skrajne wpięto tory wychodzące z dwóch ramp pilastych – przy magazynie celnym oraz z drugiej, ośmioczęściowej (najdłuższej na dworcu – 370 m długości) przy budynku magazynu odbiorczego Kolei Północnej oraz magazynu nadawczego Kolei Państwowej. Od frontu (przy bramie IV) dobudowano dwukondygnacyjny budynek biurowy należący do tych kolei[53]. Oba budynki administracyjne (urzędu celnego i biur urzędu nadawczego) wyróżniały się dekoracyjnymi elewacjami i czterospadowymi dachami. Z samego tyłu znajdowały się dwie bocznice wyładowcze z drogą dojazdową od ulicy Prądnickiej. W przypadku krakowskiego dworca zwraca uwagę dwukrotne zastosowanie nowatorskiego rozwiązania funkcjonalnego w postaci zintegrowania budynku administracyjnego z magazynem, gdzie obok kas ekspedycyjnych i pomieszczeń odpraw i przyjęć znajdowało się pomieszczenie kontrolera mającego bezpośredni wgląd w pracę personelu magazynowego[54].

Na terenie dworca wzniesiono również obiekty infrastruktury pomocniczej: portiernie, posterunki zwrotnicze, wagi wagonowe, magazyny sprzętowe. Bocznice obu części dworca zbiegały się przed ulicą Prądnicką z torami łączącymi dworzec osobowy z wstępnym. Dzięki temu obieg składów towarowych i prace manewrowe nie kolidowały z ruchem pociągów na linii głównej. Wszystkie budynki obu członów dworca stanowiły uporządkowany zespół budynków wzniesionych według ujednoliconych architektonicznie projektów łączących funkcjonalność z wyrafinowaną estetyką. Zbudowane zostały z cegły licowej na podmurówkach ze starannie opracowanych bloków wapiennych. Wyróżniał je uproszczony, starannie opracowany detal zdradzający cechy wczesnego modernizmu schyłku pierwszego dziesięciolecia XX wieku[55]. Najokazalej prezentowały się budynki administracyjne od strony ulicy Kamiennej. Obiekty magazynowe wyróżniały: znaczna długość (do 244 m), ceglane (o skromniejszym detalu) elewacje, duże otwory drzwiowe oraz dwuspadowe dachy o małym spadku (posadowione na otwartych, drewnianych więźbach dachowych). Na kalenicach instalowano przeszklone, dwuspadowe świetliki, a wydatne okapy osłaniały rampy ładunkowe. Place ładunkowe pomiędzy budynkami oraz nawierzchnię ramp oraz dróg dojazdowych wyłożono nawierzchnią z kostki brukowej[56]. Wraz z towarzyszącymi układami torowymi i drogowymi do dziś, mimo przekształceń, tworzą domknięty architektonicznie i urbanistycznie zespół z czytelnymi przestrzeniami funkcjonalnymi. Całość zespołu wpisywała się w pojęcie nowoczesnego dworca wstępnego (*Vorbahnhof*), przejmującego od starego dworca, nastawionego odtąd na obsługę ruchu pasażerskiego, zadania z zakresu obsługi ruchu towarowego. O randze nowego dworca w życiu miasta świadczy uroczysty przebieg jego otwarcia: „W niedzielę 28 września [1913 roku] odbyło się poświęcenie nowego wielkiego dworca towarowego. Uroczystego aktu poświęcenia dokonał ks. biskup Sapieha przy udziale szerokich kół obywatelskich i bardzo licznie zebranych reprezentantów handlu i przemysłu. Przybyli z Wiednia szef sekcji w Ministerstwie

[51] Pomimo upaństwowienia w 1906 r. Kolej Północna zachowywała przez pewien czas swoją odrębność, czego wyrazem są odrębne obiekty administracyjne oraz magazynowe na dworcu towarowym.

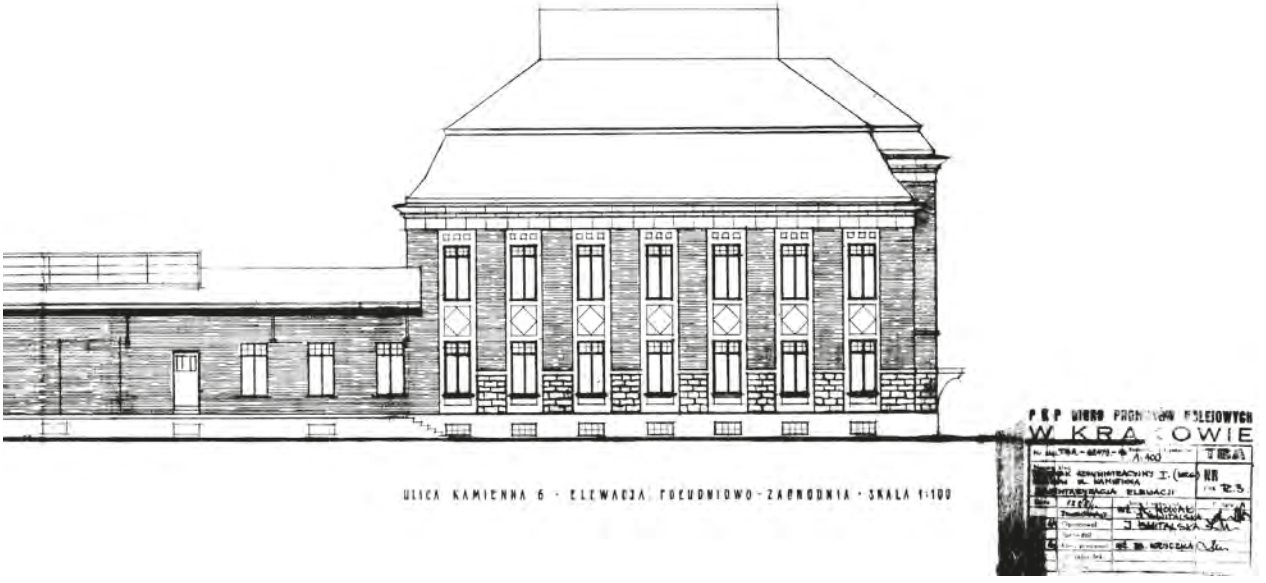
[52] *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens*: Guterschuppen. 2. Auflage, Bd. 5. Berlin–Wien 1914, S. 435.

[53] Tu, podobnie jak w południowej części dworca, czytelna była (tyle że w odwrotnej kolejności) odrębność obu przedsiębiorstw kolejowych.

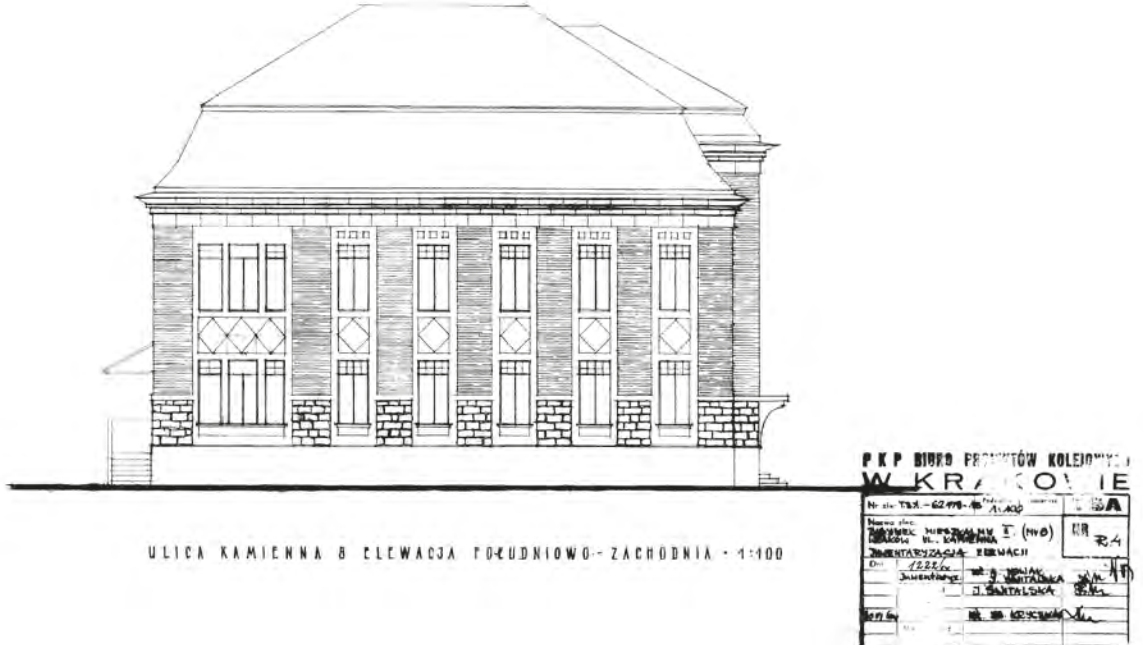
[54] *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens*: Guterschuppen…, S. 450.

[55] Komorowski W.: *Stacja*…, s. 25.

[56] *Ibidem*, s. 12.



Budynek administracyjny I (nr 6). Inwentaryzacja elewacji (dawne Biuro Kolei Północnej). Biuro Projektów Kolejowych w Krakowie, 15 czerwca 1964 r.; w zbiorach PKP SA OGN w Krakowie, sygn. TBA-62179-1B



Budynek mieszkalny nr II (nr 8). Inwentaryzacja elewacji (dawny budynek mieszkalno-kancelaryjny). Biuro Projektów Kolejowych w Krakowie, 15 czerwca 1964 r.; w zbiorach PKP SA OGN w Krakowie, sygn. TBA-62179-1B

Kolejowym Stanisław Kosiński i jeneralny dyrektor Kolei Północnej szef sekcji Bahnhans. (…) Imieniem miasta prezydent Dr. Leo, dziękował wszystkim czynnikom, które współdziałały przy budowie nowego dworca tak ważnego dla miasta pod względem gospodarczym”[57].

Przestrzeń dworca towarowego z założenia wypełniana była obiektami kubaturowymi bądź powierzchniowymi przeznaczonymi do przyjmowania, składowania oraz ekspediowania towarów. Jednak rozwój infrastruktury przemysłowej w jego pobliżu powodował, że ich pojemność stawała się ograniczona – przedsiębiorcy często wznosili własne składy i ładownie na terenie zakładu, a do dworca towarowego, któ-

[57] „Józefa Czecha Kalendarz Krakowski na rok 1914”, R. 83, s. 94. Otwarcie Dworca Towarowego upamiętniono także na taśmie filmowej, co było wtedy absolutną nowością, a także dowodem estymy, jaką cieszyła się kolej w społeczeństwie.



Budowa większego magazynu zbiorowego, 1912 r. Z lewej strony magazyn celny (ze świetlikami w dachu); w zbiorach Muzeum Historii Fotografii, sygn. 18288/II

ry przyjmował i wydawał wagony, prowadzili bocznice. Przykładem stacji towarowej, która mając zaledwie jedną grupę kilku torów i jedną rampę, obsługiwała wielokilometrową sieć bocznic, była ładownia Kraków-Wisła na Zabłociu, która w apogeum ruchu bocznicowego (początek lat 60. XX wieku) obsługiwała aż 31 przedsiębiorstw[58]. Dworzec towarowy w zasadzie nigdy nie obrósł większą liczbą bocznic – w rejonie Krowodrzy i Łobzowa tak liczny przemysł nigdy się nie rozwinął. W okresie projektowania przewidywano (zrealizowane dopiero po roku 1939) wyprowadzenie około 150-metrowych bocznic do zbudowanych w latach 1911–1912 wojskowych magazynów zaopatrzeniowych u zbiegu ulic Łokietka i Składowej[59]. W projekcie przyjęto, że bocznica zostanie wyprowadzona z południowego toru przy rampie krytej i przetnie na ukos ulicę Składową. W okresie projektowania dworca planowano również przełożenie w okolice ulicy Łokietka (w pobliże wieży wodnej) bocznicy do Miejskiego Zakładu Sanitarnego przy ulicy Prądnickiej[60]. Zespół dworca, oprócz energii elektrycznej, zaopatrzony był także w sieć wodociągową oraz kanalizacyjną, co czyniło go jednym z najnowocześniejszych obiektów zaplecza komunikacyjno-gospodarczego w Krakowie (i w Cesarstwie Austriackim).

3.4. Okres międzywojenny

Podstawowym celem inwestycji kolejowych Rzeczypospolitej Polskiej, realizowanych przez Dyrekcję Krakowską Kolei Państwowych podległą Polskim Kolejom Państwowym[61] była integracja komunikacyjna młodego państwa, mająca odbicie w budowie nowych linii scalających pozaborcze systemy kolejowe – w myśl stwierdzenia Józefa Piłsudskiego: „Chcąc zapewnić Polsce przyszłość, należy dać jej dobrą komunikację”[62]. W węźle krakowskim odziedziczony układ połączeń zapewniał dogodną komunikację we wszystkich kierunkach poza północnym, wobec czego kluczową potrzebą stała się realizacja połączenia w tym kierunku. Jesienią 1931 roku rozpoczęto budowę linii przez Batowice do Tunelu, którą w pierwszym etapie doprowadzono do granicy miasta na Białusze. Prace kontynuowano w latach 1932–1934, a otwarcie linii nastąpiło 24 listopada 1934 roku: „W obecności Pana Prezydenta Rzplitej, prof. Ignacego Mościckiego, członków Rządu, przedstawicieli sejmu i senatu, odbyło się wczoraj uroczyste poświecenie i otwarcie nowej linji kolejowej Kraków – Miechów, nowego szlaku komunikacyjnego łączącego Kraków z Warszawą. (…) Otwarcie nowej magistrali kolejowej (…) stanowi jeden z najpoważniejszych kroków na polu usprawnienia komunikacji kolejowej w Polsce oraz przełamania stworzonej przez rząd rosyjski barjery dzielącej Królestwo od ziem innych zaborów”[63]. Tor linii poprowadzono po wschodniej stronie dworca towarowego – pomiędzy bramą IV i fortem Luneta Warszawska. W ulicy Kamiennej założono jednopoziomowy przejazd kolejowy z ceglanym budynkiem strażnicy[64].

Otwarcie nowego połączenia kolejowego z Krakowa w głąb kraju wymusiło przeorientowanie dotychczasowych kierunków transportowych dworca towarowego. Należało przystosować go do wysyłki i odbioru towarów w kierunku północnym. Rozbudowie dworca sprzyjała także kasacja austriackiego zakazu zabudowy w strefie rażenia ogniem z bastionu IVa, dzięki czemu umożliwiono zagospodarowanie terenów na północ od niego. Generalnie rzecz biorąc, przeprowadzona rozbudowa nie dokonała znaczących zmian w istniejącym układzie stacji, była raczej jego częściową modyfikacją. W roku 1934 wybudowano jednotorową półtorakilometrową łącznicę z okolicy wiaduktu nad ulicą Prądnicką w kierunku północno-wschodnim. Poprowadzono ją za magazynami dworca towarowego, do rejonu ulicy Rogatka, gdzie została wpięta w tor nowej linii[65]. Budowa ta wiązała się z modyfikacją wschodniej głowicy rozjazdowej dworca wstępnego, dzięki czemu ułatwiono obieg wagonów towarowych na trasie dworzec towarowy – linia do Tunelu, bez kolizji z komunikacją w kierunku zachodnim. Dla obsługi kierunku północnego powiększono północny plac ładunkowy, wybudowano parę bocznic oraz pojedynczy tor wyciągowy wzdłuż łącznicy. Położony w pobliżu dawny magazyn nadawczy Kolei Państwowej przeznaczono do obsługi nowego połączenia, stąd też zmiana jego nazwy na magazyn Warszawski[66]. Nieco wcześniej, w latach 1926–1927, wzniesiono dwa obiekty w południowej części dworca, uszczuplając powierzchnię obszernego placu ładunkowego przy bramach I i II. Równolegle do magazynu nadawczego wzniesiono w konstrukcji szkieletowej, żelbetowej dwuczę-

[58] Lulewicz D.: *Stacja kolejowa Kraków Wisła. W stulecie budowy*. „Świat Kolei” 2010, nr 10, s. 20–26.

[59] Situation des Festungsfeldbahndepot Bauplatzes. Zunachst des Krakauer Vorbahnhofes in Gemeinde Krowodrza, Masstab 1:2880. Krakau 1908.

[60] Obecnie Krakowski Szpital Specjalistyczny im. Jana Pawła II.

[61] PKP powstały w 1926 r.

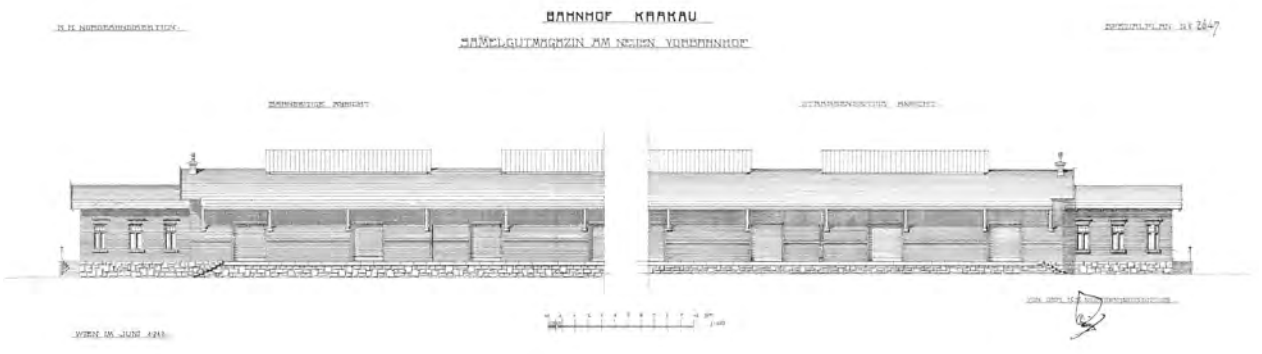
[62] W latach 1918–1939 w Polsce zbudowano ok. 1700 km nowych linii kolejowych, mających na celu scalenie byłych zaborów bądź obejście tych linii i węzłów, które znalazły się poza terytorium Polski.

[63] „Czas” 1934, nr 325, z 25 listopada, s. 1.

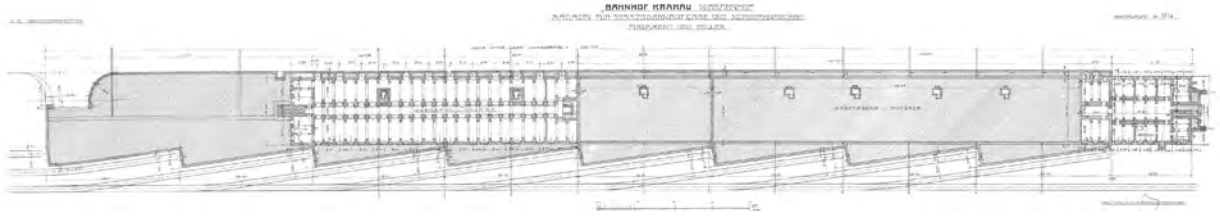
[64] Linja Kraków – Miechów – Kozłów. Plan sytuacyjny. Odcinek: Kraków – Sudoł. Podziałka 1:1000. Biuro Projektów i Studjów PKP. Kraków 1932.

[65] Obecnie okolice posterunku odgałęźnego Kraków-Przedmieście.

[66] Stacja Kraków. Dworzec wstępny i towarowy. Skala 1:1000…



Magazyn zbiorowy większy. Projekt elewacji, czerwiec 1912 r.; w zbiorach D. Lulewicza



Biuro, magazyn nadawczy Kolei Państwowej oraz magazyn odbiorczy Kolei Północnej z rampą pilastą. Rysunek projektowy – rzut, marzec 1912 r.; w zbiorach D. Lulewicza



Ożywiona pilastrami i wydatnymi gzymsami ściana szczytowa samochodowni PKP. Jedyny czytelny architektonicznie fragment spalonego w 2000 r. budynku; fot. D. Lulewicz, 22 marca 2011 r.

ściowy magazyn składu papieru firmy Regina Aleksandrowicz i synowie, zaopatrzony w betonowe rampy. Obiekt przykryto dwuspadowym dachem z przeszklonymi, czterospadowymi świetlikami. Wyróżnikiem budynku było (i jest nadal) trwałe oznakowanie właściciela na ścianach szczytowych[67]. Na rampie przeładunkowej do ceglanego budynku biurowego z 1913 roku przybudowano, drewniany kolejowy magazyn wydawczy – największy w obrębie zespołu budynek drewniany o długości 112 m[68].

W 1932 roku wprowadzono ustawę o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami samochodowymi. Korzystne dla PKP zapisy (udzielanie koncesji przez faworyzujące koleje Ministerstwo Komunikacji) spowodowały, że przedsiębiorstwo to zorganizowało własną komunikację autobusową mającą być konkurencją dla innych przewoźników. W związku z tym zaistniała potrzeba budowy zaplecza techniczno-eksploatacyjnego dla pojazdów drogowych PKP[69]. Jako odpowiednie dla tego celu miejsce wybrano teren po północnej stronie łącznicy, u zbiegu ulic Prądnickiej i Siemaszki, gdzie w 1934 roku zbudowano halę zajezdni autobusowej, zwaną później samochodownią PKP. Pokaźną (60 x 32 m) prostopadłościenną bryłę ożywiały pilastry międzyokienne i wydatne gzymsy. W podniesionych ścianach szczytowych umieszczono wysokie prostokątne okna oraz stalowe, dwuskrzydłowe drzwi. Całość nakrywał dach o kształcie wycinka walca z dwuspadowymi świetlikami wsparty na drewnianej więźbie[70]. Obiekt wzniesiono według wzorców przyjętych dla architektury przemysłowej tego okresu.

Pozostałe przekształcenia okresu dwudziestolecia objęły strefę na zachód od wiaduktu nad ulicą Łokietka[71]. W latach 20. zlikwidowano przystanek Łobzów, a teren zajęto na potrzeby transportowe wojska zajmującego pobliskie zespoły koszarowe przy ulicach Wrocławskiej i Głowackiego.

W roku 1931 na odcinku pomiędzy wymienionymi ulicami, po południowej stronie torów linii katowickiej

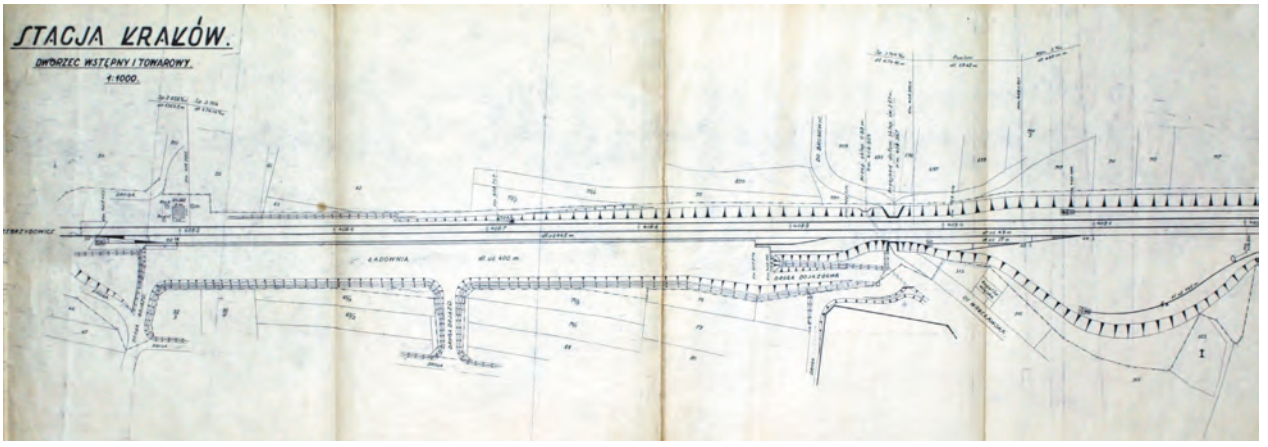
[67] Komorowski W.: „Stacja towarowa…", s. 32.

[68] *Ibidem*, s. 34.

[69] Kroma R., Sosiński J., Zintel K.: *Normalnotorowe wagony silnikowe PKP 1919–1939*. Poznań 2011, s. 12, 13.

[70] „Orzeczenie dotyczące stanu technicznego drewnianych, łukowych wiązarów dachowych i pokrycia dachu „zajezdni samochodowej PKP" w Krakowie, ul. Ks. Siemaszki 1". Instytut Techniki Budowlanej. Ośrodek Badawczo-Instruktażowy. Kraków, lipiec 1970.

[71] Stacja Kraków. Dworzec wstępny i towarowy. Skala 1:1000…



Pierwsza ładownia wojskowa – późniejsza rampa Piłsudskiego. Po lewej stronie teren byłego przystanku Łobzów (strażnica nr 392). Po prawej stronie wiadukt w ciągu ul. Wrocławskiej. Fragment planu: Stacja Kraków. Dworzec wstępny i towarowy. Plan sytuacyjny, skala 1:1000, DOKP w Krakowie, 1934 r. (z późniejszymi zmianami); w zbiorach D. Lulewicza

powstała imponująca rozmiarami (400 m długości) jednokrawędziowa rampa – ładownia wojskowa o utwardzonej nawierzchni dla potrzeb ładunkowych koszar. Od strony ulic Głowackiego, Czyżewskiego oraz Wrocławskiej doprowadzono na nią trzy podjazdy. W celu obsługi rampy przedłużono o 600 m południowy tor górki rozrządowej, wprowadzając go do linii głównej za zlikwidowanym przejazdem w ulicy Głowackiego. W tym czasie była to jedyna tak duża ładownia wojskowa w Krakowie. W 1935 roku została nazwana rampą Piłsudskiego. Po stronie północnej linii głównej zbudowano również dwa tory wyciągowe, sięgające aż za strażnicę przejazdową w ulicy Racławickiej. Tym samym granica układu torowego zaangażowanego w stałą pracę przetokową przesunęła się o około 800 m na zachód. 7 lutego 1931 roku w rejonie górki rozrządowej (ulica Racławicka) miała miejsce największa katastrofa kolejowa w historii węzła krakowskiego: „Wczoraj, we wczesnych godzinach rannych rozeszły się po naszem mieście ponure wieści o wstrząsającej katastrofie kolejowej, jaka wydarzyła się tuż pod Krakowem, opodal stacji Łobzów. (…) Mianowicie, na mostku, za rogatką prowadzącą do Toń, zderzyły się dwa pociągi pospieszne: bukareszteński Nr. 304 [prowadzony lokomotywą Ok22], jadący do Berlina i Warszawski Nr. 5 [prowadzony lokomotywą Pn12], przybywający do Krakowa. Katastrofa, która zdarzyła się o godzinie 5.29 przybrała wielkie rozmiary, pociągająca za sobą jak dotąd śmierć 4 osób oraz zranienie kilkunastu”[72]. Przyczyną wypadku był błąd pomocnika dyżurnego ruchu stacji Kraków Główny – poprowadzenie pociągu nr 304 po torze wjazdowym, po drodze przebiegu przygotowanej dla pociągu nr 5.

3.5. II wojna światowa

Okres okupacji niemieckiej na kolejach zaznaczył się głównie jako czas inwestycji w infrastrukturę większości węzłów kolejowych oraz linii. W Generalnym Gubernatorstwie za prace te odpowiadała utworzona 9 listopada 1939 roku Generalna Dyrekcja Kolei Wschodnich (Generaldirektion der Ostbahn, w skrócie Ostbahn). Prace w obrębie węzła krakowskiego prowadzono od października 1940 roku w związku z wdrożeniem programu „Otto”, czyli podniesienia zdolności przewozowej wybranych linii kolejowych przed konfliktem z Rosją Sowiecką[73]. Od początku 1942 roku rozpoczęto realizację drugiego etapu prac tym razem pod kryptonimem „Ostbau”. Podmiotem odpowiedzialnym z ramienia kolei Ostbahn w Krakowie był utworzony latem 1940 roku Wydział Nowych Budów (Neubauamt), przekształcony w 1943 roku w Naczelne Kierownictwo Budów dla obszaru Kolei Wschodnich. Placówka ta realizowała działania budowlane na terenie węzła krakowskiego do sierpnia 1944 roku[74]. Według projektów okupanta na obszarze dworca wstępnego przewidywano powstanie tzw. dworca rozrządowego Kraków Zachód (*Verschiebebahnhof Krakau West*) będącego docelowo stacją wspomagającą dworzec główny oraz obsługującą odgałęzienie zbudowanej w latach 1942–1943 kolei obwodowej: Łobzów – Olsza – Płaszów/Prokocim Rozrządowy[75]. Pełnej przebudowy stacji nie ukończono przerywając ją jesienią 1944 roku w związku z działaniami obronno-defensywnymi.

Na obszarze właściwego dworca towarowego przystąpiono do reorganizacji poaustriackich stanowisk ładunkowych przy budynkach magazynu Warszawskiego oraz dawnego magazynu celnego po północnej stronie linii głównej – magazyny te przebudowano na potrzeby wojskowej stacji zaopatrzeniowej. Zlikwidowano rampy pilaste (czterо- i ośmiostanowiskową), zastępując je rampami prostymi z pojedynczymi bocznicami. Przy magazynie Warszawskim wybudowano krytą ładownię[76]. Rozbudowano samochodownię, stawiając dyspozytornię, budynki warsztatowe i dwustanowiskowy garaż dla drezyn z bocznicą. Modernizacją objęto również układ torowy dworca wstępnego oraz

[72] „Czas” 1931, nr 31, z 8 lutego, s. 1.

[73] Scharff W.: *Eisenbahnen zwischen Oder und Weichsel*. Freiburg 1981, S. 226, 227. Chodzi tu linię Bohumin / Katowice – Kraków – Przemyśl.

[74] *Ibidem*, S. 42, 43.

[75] *Ibidem*, S. 228.

[76] Stacja Kraków Towarowy. Plan sytuacyjny, skala 1:1000…



Katastrofa kolejowa w dniu 8 lutego 1931 r. Czołowe zderzenie lokomotyw Pn12 (po lewej) oraz Ok22 (po prawej); w zbiorach Narodowego Archiwum Cyfrowego, sygn. 1-G-3805-1



Nastawnia KTA. Oryginalne przeszklenie ryzalitu nastawnicowni usunięto w latach 90. XX w.; fot. J. Radziewicz-Winnicki, 28 sierpnia 1989 r.



Pokrewny stylistycznie nastawni KTA, obiekt przy ul. Zbożowej, stan przed adaptacją, marzec 1987 r.; w zbiorach D. Lulewicza

rampę Piłsudskiego. Planowanej instalacji automatycznego (zdalnego) sterowania rozjazdami nie sfinalizowano przed końcem wojny – budowane w tym celu trzy nastawnie nie zostały ukończone. Przy zachodniej głowicy stanęły dwie z nich. Pierwsza (w okresie powojennym nastawnia dysponująca KTA, później KGZ[77]) na rogu ulic Składowej i Łokietka stanowi interesujący przykład architektury funkcjonalistycznej[78].



„Negatyw" po rozebranej ok. 2000 r. obrotnicy talerzowej na terenie Centrali Nasiennej; fot. D. Lulewicz, 23 marca 2011

Prostopadłościenny, wzniesiony z cegły licowej obiekt posiadał od strony podjazdu wysunięty, wysoki aneks klatki schodowej z pionowym oknem. W kierunku torów zwrócono półkolisty, zdobiony w dolnej części ceglanymi pasami i nadwieszony w górnej kondygnacji ryzalit nastawnicowni z wydatnym dachem przeciwodblaskowym. Pomieszczenie to doświetlał ciąg dużych, wielodzielnych okien osadzonych w ramach ze stalowego kątownika. W części wschodniej górna kondygnacja nie została ukończona. Po drugiej (północnej) stronie wiaduktu nad ulicą Łokietka, obok poaustriackiej nastawni nr 1, stanął obiekt typowy dla budownictwa kolejowego III Rzeszy (funkcjonująca do końca lat 50. nastawnia KTA, potem zamieniona na obiekt mieszkalny). Trójkondygnacyjną, prostopadłościenną budowle nakryto łamanym do wewnątrz czterospadowym dachem krytym papą[79]. Budowlę ożywiały jedynie duże okna pomieszczenia nastawnicowni[80]. Trzeci, wzniesiony po 1942 roku obiekt (po wojnie zamieszkany, obecnie biura PKP Intercity), zlokalizowano przy wschodniej głowicy stacji (ulica Zbożowa)[81]. Nastawnię, niepełniącą nigdy swej docelowej funkcji, zbudowano w stylu zbliżonym do pierwszego obiektu, przy czym półkolisty, dekorowany ceglanymi pasami ryzalit z nadwieszoną kondygnacją skierowany został poprzecznie do osi torów. Tu także zastosowano wydatny dach przeciwodblaskowy oraz wielodzielne przeszklenie okien osadzone

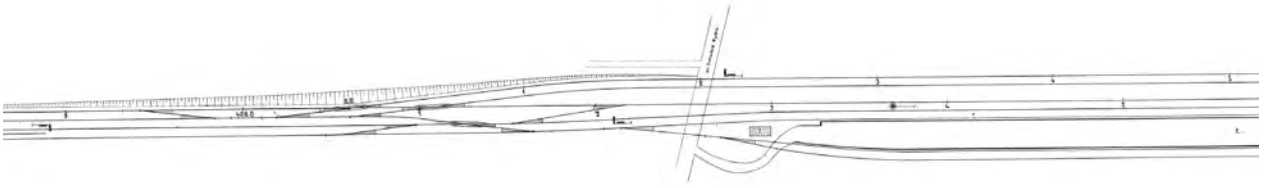
[77] KTA – Kraków Towarowy A, KGZ – Kraków Główny Zachód.

[78] „Generaldirektion der Ostbahn" (bez dalszego opisu), „Budynek nastawni na stacji Kraków". Dyrekcja Okręgowej Kolei Państwowej w Krakowie, nr. B-bs 27.

[79] W realiach wojennych krycie dachów papą podyktowane było względami bezpieczeństwa – w przypadku wybuchu pokrycie ceramiczne pod wpływem fali uderzeniowej ulegało rozbiciu na niebezpieczne dla otoczenia odłamki.

[80] Identyczny budynek (nieistniejącej dziś) nastawni wykonawczej Kraków Główny 1 wzniesiono w pobliżu dawnego wiaduktu w ciągu ul. Warszawskiej.

[81] „Książka budowlana obiektu". PKP PLK SA Zakład Linii Kolejowych w Krakowie PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Krakowie, nr 3/031-00165/102.



Posterunek odgałęźny Łobzów w postaci z lat 1943–1952. Czytelne: początek linii „małej obwodowej" (km 0.0), budynek posterunku oraz fragment rampy Piłsudskiego. Fragment planu: Kraków towarowy. Plan sytuacyjny, skala 1:1000, DOKP w Krakowie, 16 lipca 1946 r.; w zbiorach D. Lulewicza

w stalowych ramach. Po przeciwnej stronie bryły budynku stanął wysoki aneks klatki schodowej z pionowym oknem. Obiekt nie został ukończony, o czym świadczy tylna ściana drugiego piętra, uzupełniona drewnianą, prowizoryczną nadbudową w latach powojennych[82]. Obie nastawnie wykazują pewne podobieństwo opracowania bryły budynku do obiektów wznoszonych we Włoszech, w stylu futuryzmu przełomu lat 20. i 30.[83].

Na dworcu wstępnym zmodernizowano górkę rozrządową wraz z układem torowym i rozjazdami, a przy strażnicy w rejonie ulicy Racławickiej postawiono posterunek zwrotniczy. Wzdłuż ulicy Składowej przeprowadzono tor objazdowy, z którego wyprowadzono bocznicę do znacząco rozbudowanych w tym czasie magazynów Syndykatu Rolniczego, gdzie zastosowano unikatowe rozwiązanie techniczne w postaci rozgałęzienia bocznic obsługiwanego przy pomocy obrotnicy talerzowej[84].

Przy XIX-wiecznej wieży wodnej zbudowano jeden z wielu wznoszonych wówczas w Krakowie parterowych baraków z ceramicznych elementów prefabrykowanych systemu Hourdise'a[85]. Militaryzacja kolei lat II wojny światowej wymogła też rozbudowę rampy Piłsudskiego. Wydłużono ją do 800 m, przekształcając ją jednocześnie w dwukrawędziową – po stronie południowej położono dwa tory dodatkowe i nowy tor łączący z dworcem wstępnym. Od strony ulicy Rydla wybudowano pochylnię wjazdową na rampę[86]. Po roku 1942 po wschodniej stronie rampy wzniesiono ceglany budynek mieszczący warsztaty oraz schronisko dla robotników obsługujących rampę[87]. W latach 1942–1943 we wkopie po stronie północnej zespołu dworca towarowego i wstępnego poprowadzono dwutorową kolej obwodową (obecnie linia nr 100, tzw. mała kolej obwodowa). Licząca ponad dziewięć km łączyła Łobzów z Płaszowem i Prokocimiem, pozwalała na ominięcie przez składy towarowe dworca głównego. Była to druga obok Prokocimia Rozrządowego sztandarowa inwestycja okresu wojny w węźle krakowskim. Dla obsługi odejścia nowej linii oraz bocznic rampy Piłsudskiego w rejonie ulicy Rydla w 1942 roku powstał posterunek odgałęźny Łobzów. W tym celu zbudowano dwukondygnacyjny ceglany budynek – przykład standardowego posterunku ruchu o prostopadłościennej bryle nakrytej czterospadowym, łamanym do środka dachem z okapem przeciwodblaskowym[88].

3.6. Zespół dworca w czasach PRL-u (1945–1990)

Pierwsze powojenne lata węzła krakowskiego wiązały się z usuwaniem szkód, które poczynił wycofujący się okupant. W interesującym nas rejonie zniszczeniu uległ wiadukt nad ulicą Kamienną, wysadzony w powietrze i zastąpiony tymczasowym obiektem drewnianym[89]. Torowiska linii magistralnych trwale uszkodzono. Natychmiast po zakończeniu działań wojennych rozpoczął się okres „współpracy" odradzającego się PKP z Armią Czerwoną, co określały zawierane pod dyktando nowego sojusznika umowy dotyczące udostępnienia sieci kolejowej[90]. Dla ułatwienia tranzytu na kierunku wschód – zachód tory linii głównej oraz ob-

[82] „Ekspertyza o stanie technicznym budynku byłej nastawni Kraków – towarowy przy ul. Zbożowej w Krakowie". Ośrodek Rzeczoznawstwa i Usług Techniczno-Ekonomicznych Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji, nr Bud-16/86/E. Kraków, 26 marca 1987 r.

[83] Np. Nastawnia dysponująca na stacji Santa Maria Novella we Florencji. [online]. Firenze. [dostęp: 24 marca 2011 r.]. Dostępny w internecie: http://web.rete.toscana.it/cultura/architettura?command=showDettaglio&codice=100070&provincia=Firenze.

[84] Jest to stalowa, platforma obrotowa z przymocowaną parą szyn, zastępująca rozjazd, gdy promień skrętu jest zbyt mały. Na ogół stosowana była w ruchu wagonów towarowych na terenie obiektów przemysłowych. Obrotnicę na terenie byłego Syndykatu Rolniczego rozebrano w 2000 r.

[85] Analogiczne obiekty zbudowano w latach 1942–1943 przy ul. Kamiennej oraz przy przystanku osobowym Kraków-Prokocim.

[86] Stacja Kraków Towarowy. Plan sytuacyjny, skala 1:1000…

[87] Aufenthalts und Werkstatt Gebaude / Krakau Pilsudskirampe. Masstab 1:80. Generaldirektion der Ostbahn. Krakau, 27 November 1942. Identyczne obiekty powstały w latach 1943–1944 na terenie stacji Prokocim Rozrządowy.

[88] Lulewicz D.: *Z dziejów kolei w Krakowie – przebudowa i modernizacja w latach 1939–1945.* „Krzysztofory. Zeszyty Naukowe Muzeum Historycznego Miasta Krakowa" 2009, z. 27, s. 114.

[89] Stacja Kraków Towarowy. Plan sytuacyjny… Na plan naniesiono tymczasowy wiadukt nad ul. Kamienną, mieszczący obok torów linii głównej tylko jeden tor łączący. Pozostałe narysowano jako poprzerywane.

[90] Tucholski Z.: *Polskie Koleje Państwowe jako środek transportu wojsk Układu Warszawskiego. Technika w służbie doktryny*. Warszawa 2009, s. 38, 39.

wodowej przekuto na szeroki rozstaw szyn (1524 mm)[91]. Ten „wojenny" porządek utrzymał się do jesieni 1947 roku, m.in. ze względu na wywóz węgla ze śląskich kopalń.

Okres Polski Ludowej to czas dynamicznej intensyfikacji przewozów kolejowych. Sprostać temu miało sukcesywne unowocześnianie infrastruktury dworca wstępnego i towarowego. W przeciwieństwie do działań z lat 1910–1914, budowy PRL-owskie nie obejmowały całego zespołu. Były prowadzone miejscowo i niekiedy przerywane w związku z brakiem funduszy będącym odbiciem kryzysów gospodarczych. W efekcie doprowadziło to do powstania swoistego chaosu w krajobrazie dworca, dodatkowo potęgowanego przez znikomą wartość estetyczną większości tych obiektów. Prace te nie doprowadziły do poważniejszych zmian w rozplanowaniu układów torowych obu części zespołu i nie spowodowały też (poza kilkoma rozbiórkami i przebudowami) większego uszczerbku w zabudowie historycznej. W okresie powojennym (do początku lat 80.) zespół obu stacji był określany jedną nazwą – Kraków Towarowy. W obrębie właściwego dworca towarowego zmieniono nazewnictwo obiektów magazynowych, przyjmując dla nich numerację rzymską[92]. Numer I otrzymał budynek kasy i ekspedycji towarowej. Numer II otrzymał budynek kancelaryjno-mieszkalny. Magazyn zbożowy otrzymał numer III, a numer IV położony po drugiej stronie torów dawny magazyn zbiorowy (mniejszy). Dawny większy magazyn zbiorowy oznakowano numerem V. Były magazyn celny oznaczono jako VI, a największy, dawny magazyn Warszawski, jako VII. Ostatni numer, VIII, otrzymał magazyn nadawczy ekspedycji towarowej przy budynku nr I. Numeracją nie objęto magazynu firmy Aleksandrowicz oraz byłego magazynu wydawczego przejętego przez przedsiębiorstwo Czytelnik. Pomimo uporządkowania nazewnictwa obiektów dworca, nadal posługiwano się dawnymi określeniami, zarówno tymi sprzed wojny, jak i bieżącymi. Tak było w przypadku budynku I i towarzyszącego mu magazynu (VIII) najdłużej związanych z obsługą kolejowych transportów towarowych. Obiekt nr VI stał się własnością Centrali Handlu Przemysłu Metalowego, nr IV Magazynem Głównym Zaopatrzeniowo Materiałowym, a obiekt VII określano nazwą Hartwig po mieszczącej się tu dawniej znanej firmie spedycyjnej C. Hartwig[93].

Pod koniec lat 40. przebudowano układ rozjazdów na terenie obu części zespołu, wyposażając go w urządzenia zwrotnicowe ręczne, kluczowe, używane do lat 90. W tym też czasie od poniemieckiego toru objazdowego wzdłuż ulicy Składowej, wypuszczono 400-metrową bocznicę do szpitala wojskowego przy ulicy Wrocławskiej. W celu uniknięcia kolizji nowego toru z ruchem drogowym zlikwidowano 200-metrowy fragment tej ulicy (pomiędzy ulicami Odrowąża i Zbożową). W latach 1952–1953, w związku z budową linii „dużej obwodowej" z Mydlnik przez Batowice do Nowej Huty i Podłęża (linia nr 95), przesunięto o ponad kilometr na zachód odejście małej kolei obwodowej z rejonu ulicy Rydla do nowo powstałego posterunku odgałęźnego Bronowice. Ze względu na przewidywany intensywny ruch składów towarowych w stronę Nowej Huty wychodzące odtąd ze wspólnego punktu tory obu linii przeprowadzono w sposób bezkolizyjny, po żelbetowych wiaduktach. Tym samym posterunek Łobzów przekształcono z odgałęźnego w odstępowy i bocznicowy – nadal obsługiwał wyjazd z dawnej rampy Piłsudskiego.

W latach 1952–1953 dokończono rozpoczętą w czasie wojny likwidację ramp pilastych na dworcu towarowym. Poszerzono rampy proste i przesunięto bocznice przy magazynie VII[94]. Po stronie północnej magazynu ekspedycji towarowej (VIII) zbudowano zadaszoną, dwukrawędziową rampę drewnianą (później przebudowaną na betonową), likwidując jednocześnie zlokalizowaną tu rampę pilastą[95]. Pomiędzy nową rampą i magazynem przedsiębiorstwa Czytelnik urządzono plac ładunkowy południowy, a po stronie północnej plac ładunkowy północny i skład węgla Okręgowego Przedsiębiorstwa Handlu Opałem i Materiałami Budowlanymi – przez wiele lat użytkownika największych powierzchni składowych przy dworcach kolejowych Krakowa (w tym trzech na dworcu towarowym). Właściwy dworzec towarowy sukcesywnie (od roku 1949 do połowy lat 60. i później) poddawano modernizacjom sieci wodociągowo-kanalizacyjnej, pamiętającej jeszcze austriackie czasy[96]. W połowie lat 60. rozpoczęto odnawianie budowli dworca towarowego z zastosowaniem rozwiązań technicznych oraz estetycznych zgodnych z duchem dekady, niszcząc ich historyczną strukturę[97]. W obiektach biurowych przy magazynach nr VI i VII w trakcie przebudowy dachów i pięter zniekształcono fasady, kryjąc je warstwą tynku[98]. Za przejaw braku dbałości o substancję historyczną można uznać również częściowe usunięcie bądź przykrycie asfaltem pierwotnej nawierzchni brukowej placów ładunkowych oraz dróg dojazdowych. Na początku lat 60. plac w pobliżu bram I i II przekształcono w parking dla autobusów PKS.

[91] Ćwikła M.: Krakowski Węzeł Kolejowy, rozdz. 5.2. Linie szerokotorowe na obszarze węzła krakowskiego. Fragment z przygotowywanego przez autora opracowania węzła krakowskiego, za którego udostępnienie składam autorowi podziękowania.

[92] „Inwentaryzacja i kolorystyka budynków kolejowych przy ul. Kamiennej na dworcu towarowym w Krakowie". Biuro Projektów Kolejowych, nr 62179-1B. Kraków, czerwiec 1964 r.

[93] „Plan sytuacyjny. Stacja: Kraków Dworzec Towarowy. Km od 67,8 do 69,8. Linia: Kraków – Ząbkowice." PKP Oddział Geodezyjny w Krakowie, nr 101. Kraków, 27 listopada 1951 r., aktualizowany 15 maja 1960 r.

[94] „Projekt przebudowy ramp betonowych i drewnianych przy magazynie 7mym na Dworcu towarowym w Krakowie. Brama IV". Kraków, 17 lutego 1951 r.

[95] „Projekt przebudowy rampy przy magazynie ekspedycji towarowej w stacji Kraków towarowy, Brama I oraz dobudowa nowej rampy drewnianej przy torze nr 124 i rampy betonowej od strony południowej". Kraków, 17 lutego 1952 r.

[96] „Przeprowadzenie kanalizacji i wodociągów przy ul. Kamiennej 12 w Krakowie". DOKP w Krakowie, Wydział Drogowy, nr IV/40-179/45/52. Kraków, 20 grudnia 1952; „Projekt techniczny instalacji wodno-kanalizacyjnej i ciepłej wody. Modernizacja ekspedycji towarowej. Kraków dworzec towarowy". PKP Biuro Projektów Kolejowych w Krakowie, nr 61156-2B. Kraków, 15 września 1962 r.

[97] „Modernizacja ekspedycji towarowej i magazynu. Kraków dworzec towarowy". PKP Biuro Projektów Kolejowych w Krakowie, nr 61156-1B. Kraków, 25 września 1962 r.

[98] Komorowski W.: *Stacja*…, s. 38, 39.



Po elektryfikacji węzła krakowskiego w latach 1959–1960, jeszcze długo widok pracującego parowozu urozmaicał kolejowy krajobraz. Amerykański (otrzymany w ramach pomocy UNRRA) parowóz serii Tr 203 podczas prac manewrowych w rejonie wiaduktu nad ul. Łokietka. W tle była nastawnia KTA – w tym czasie obiekt mieszkalny, maj 1961 r.; w zbiorach D. Lulewicza



Pomimo przerzucenia w okresie powojennym większości zadań na nowe dworce towarowe (Prokocim, Nowa Huta) na Krakowie Towarowym nadal panował ożywiony ruch. Były magazyn oraz biuro urzędu nadawczego Kolei Północnej. Zwraca uwagę ciężarówka marki „Magirus" na pierwszym planie, 1961 r.; w zbiorach D. Lulewicza

Na byłym dworcu wstępnym dokończono prace przy posterunkach ruchu, których nie zdążono zbudować podczas wojny. Położoną po północnej stronie wiaduktu nad ulicą Łokietka trójkondygnacyjną nastawnię do roku 1955 użytkowano jako posterunek ruchu. Po instalacji nowej sygnalizacji i urządzeń sterowania ruchem w budynku położonym po południowej stronie (nastawnia dysponująca KTA)[99], przeznaczono ją na mieszkania – funkcję tę utrzymała do końca lat 90. Posterunki ruchu w tym rejonie (przy zachodniej głowicy rozjazdowej) obsługiwały górkę rozrządową oraz powstałą w 1960 roku bocznicę do zakładów WSK. Natomiast na drugim końcu dworca wstępnego, w zabytkowych biurach ruchu po północnej stronie wiaduktu nad ulicą Prądnicką, umieszczono nastawnię KTB, obok której postawiono posterunek rewidentów wagonów – parterowy, nakryty dwuspadowym dachem. Krajobraz torowiska uzupełniały inne pomniejsze obiekty (niektóre jeszcze o metryce sięgającej czasów sprzed I wojny światowej): wagi wagonowe, magazyny, posterunki rewidentów, zwrotnicze[100]. W połowie lat 50. przebudowano byłą ładownię wojskową przy ulicy Składowej, wydłużając ją o 100 m i jednocześnie rozbierając poaustriacki magazyn wojskowy. Postawiono na niej 150-metrowej długości budynek magazynu Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Handlu Artykułami Użytku Wielobranżowego – największy obiekt kubaturowy w tym rejonie. Wieloprzestrzenną halę magazynu o żelbetowej konstrukcji nakryto spłaszczonym dachem dwuspadowym z rozmieszczonymi w równych odstępach świetlikami dachowymi. W latach 1958–1959 w ramach prowadzonej elektryfikacji linii ze Szczakowej do Krakowa[101] zelektryfikowano parę torów zasadniczych linii nr 133, biegnącą przez środek dworca towarowego. Na terenie byłego dworca wstępnego trakcję rozpięto także nad parą torów bocznych (nr 3 i 4) po obu stronach linii głównej. 28 września 1959 roku oddano do użytku zelektryfikowaną linię małą obwodową. Na początku lat 60. zmodernizowano zaplecze samochodowni przy ulicy Ks. Siemaszki, przekształcając ją w Zasadniczą Szkołę Zawodową pracowników PKP[102]. Rozbudowano zaplecze warsztatowe oraz zbudowano nowe sale wykładowe.

Pomimo tych inwestycji węzeł krakowski musiał borykać się z bardziej przyziemnymi problemami okresu realnego socjalizmu, wynikającymi z panującego bałaganu oraz lekceważącego stosunku do państwowej, czyli „niczyjej" własności. Palącym problemem lat 50. i 60. była naprawa mocno zdekompletowanego ogrodzenia całości zespołu dworca, którego stan sprzyjał niepożądanym wizytom na jego terenie: „W komisariacie I kolejowej Milicji Obywatelskiej dokonano analizy prowadzonych spraw dotyczących: 1. włamań do wagonów i pomieszczeń (…), 2. kradzieży przesyłek kolejowych z wagonów i magazynów (…), 3. wypadków śmiertelnych (…). Przy czym stwierdzono, że przestępstwa te przeważnie dokonywane są na skutek niedostatecznego zabezpieczenia dworca towarowego w Krakowie jako terenu zamkniętego (…). Oględziny wykazały, że w 42 przypadkach ogrodzenie jest poważnie uszkodzone. Stwarza ono dogodne warunki dla elementu przestępczego, osób postronnych, cywilnych, niezwiązanych z pracą na PKP do wchodzenia na teren Dworca towarowego w różnych zamiarach"[103]. W następnych miesiącach (jak i w późniejszych latach) problem likwidowano – przeprowadzano remonty ogrodzeń dworca stawiając typowe dla lat 60. i 70. ogrodzenie „ciężkie" z pełnych, żelbetowych

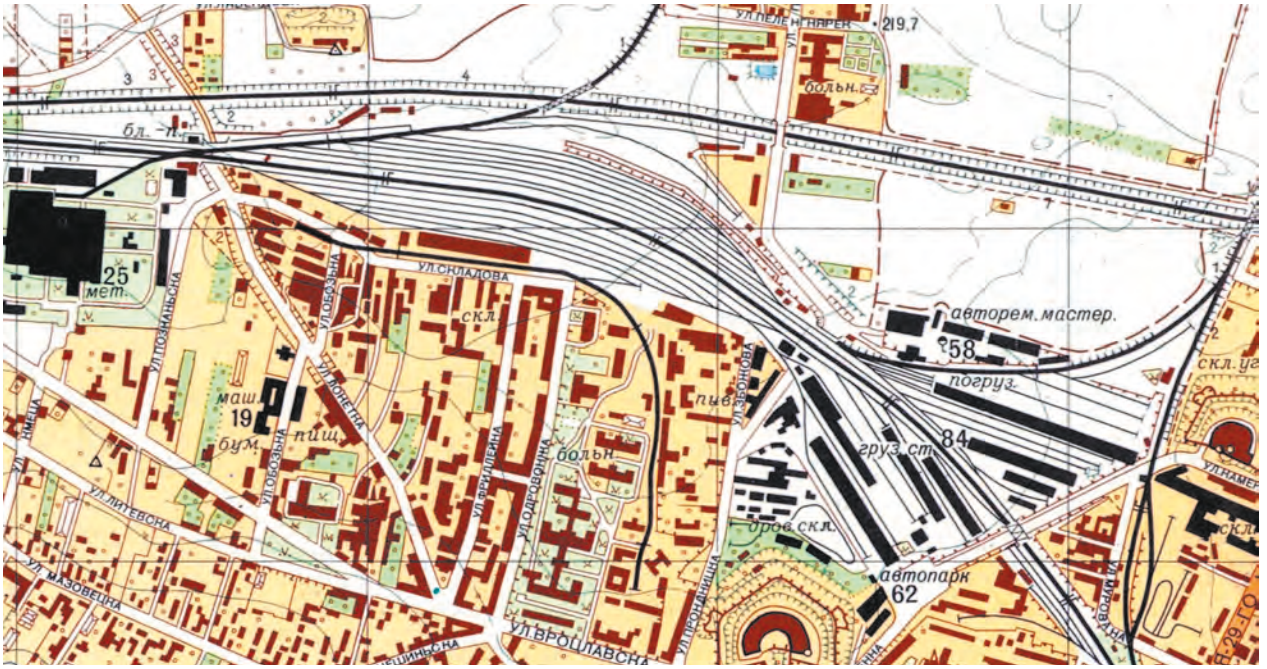
[99] „Protokół z odbioru technicznego urządzeń bezpieczeństwa na stacji Kraków Towarowy". Kraków, 28 marca 1956 r.

[100] Obiekty cechowała najkrótsza trwałość (na ogół podlegały rozbiórce w momencie przebudowy układu torowego stacji), do lat 60. przetrwało osiem budynków, w większości z okresu przedwojennego.

[101] Pierwszy pociąg elektryczny wjechał na krakowski dworzec główny 9 stycznia 1959 r., wydarzeniu nadano szeroki wydźwięk propagandowy.

[102] „Plan dobudowy i przebudowy samochodowni PKP na szkołę uczni" (pisownia oryginalna). Zarząd Trakcji DOKP. Niesygnowany. Kraków, 26 kwietnia 1960 r.

[103] „Dokumentacja oględzin uszkodzeń ogrodzenia i niezabezpieczenia Dworca Gł. Tow.". PKP w Krakowie do sprawy L.Dz. 920/61. Kraków, 7 maja 1961 r.



Dworzec towarowy według stanu sprzed przebudowy rozpoczętej w latach 70. XX w. Widoczne bocznice do podstacji rozdzielczej na Prądniku Białym, szpitala wojskowego przy ul. Wrocławskiej i zakładów WSK przy ul. Wrocławskiej. Fragment sowieckiej mapy topograficznej Генеральный штаб, Краков, (M-34-64 G, 65), масштаб 1:10000 издание 1974 r.; za: http://www.mapywig.org/kazik/radzieckie_10000/krakow.jpg; [dostęp: 22 czerwca 2011 r.]

segmentów, estetycznie kojarzące się raczej z zakładem karnym[104]. Do przebywania osób przypadkowych na terenie kolejowym z pewnością „zachęcała" specyficzna sytuacja lokalowa PKP. Deficytowi mieszkań próbowano zaradzić przez organizację mieszkań w obiektach do tego pierwotnie nieprzeznaczonych, położonych w ścisłym terenie dworca. Obszar kolejowy stał się automatycznie dostępny dla członków rodzin pracowników kolei oraz innych osób. Rozwiązania mieszkaniowe z okresu PRL-u miały charakter doraźny i wpisywały się w ogólnokrajowy nurt „poprawy" warunków bytowych ludności. Jednak jak na socjalistyczne prowizorki przystało, te zaimprowizowane mieszkania funkcjonowały przez dziesięciolecia, głównie do lat 70., kiedy to ich mieszkańców przekwaterowano do nowego budownictwa. Na terenie obu części dworca na mieszkania przerobiono cztery obiekty, m.in. byłą „wojenną" nastawnię KTA, barak z prefabrykatów ceramicznych koło wieży wodnej, nieukończoną nastawnię przy ulicy Zbożowej[105] i jeden z baraków przy magazynie VI. W połowie lat 60. na ścisłym terenie dworca zamieszkiwanych było łącznie 11 budynków.

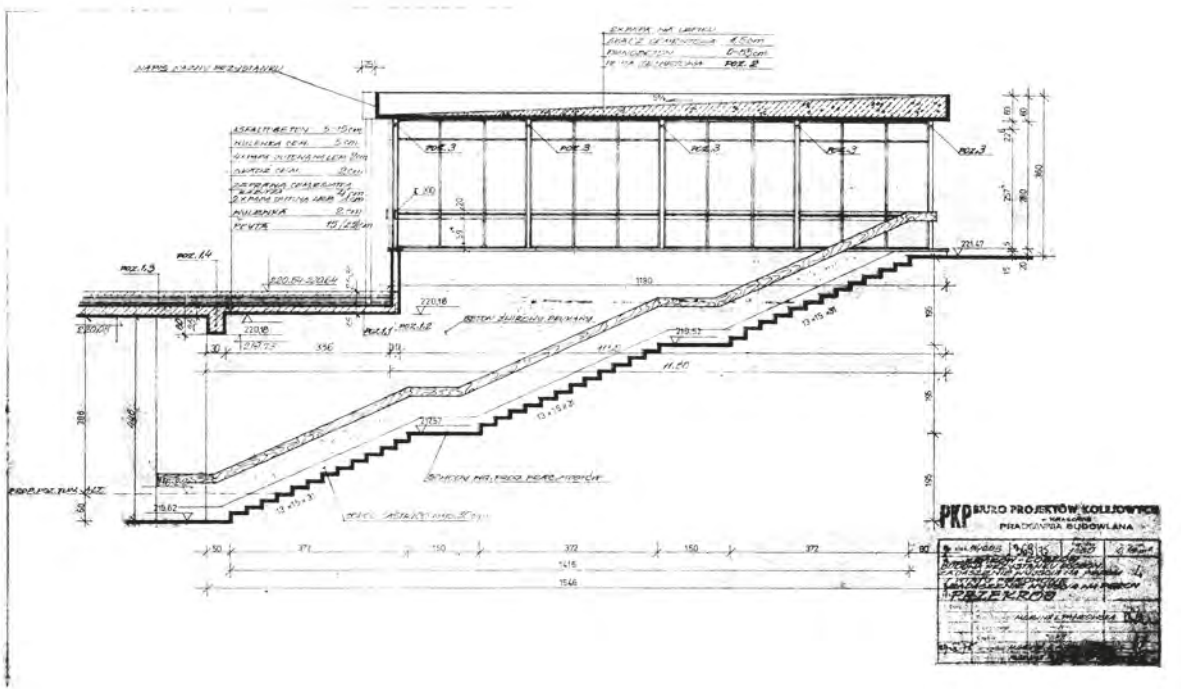
W pierwszej połowie lat 70. ruszyła przebudowa układu torowego stacji towarowej, mającej docelowo stanowić zaplecze obsługi taboru pasażerskiego dla przebudowywanego w tym czasie dworca osobowego[106]. Inwestycja odpowiadała także wytycznym zawartym w planie perspektywicznym rozwoju przestrzennego Krakowa zatwierdzonym w 1967 roku. Przewidywano wtedy pewne cesje terytorialne ze strony PKP na rzecz nowych tras łączących Azory i Prądnik Biały ze Śródmieściem. Chodziło tu przede wszystkim o likwidację dwóch bocznic po północnej stronie zsypów węglowych, powstałych pod koniec lat 50. Obsługiwały one magazyny Centrali Złomu przy ulicy Prądnickiej oraz podstację rozdzielczą na Prądniku Białym[107]. Wtedy również zmniejszono obszar placów składowych przy zsypach węglowych. W latach 1977–1979 na tym terenie zbudowano ulicę Wandy Wasilewskiej (obecnie Doktora Twardego) i zespół garaży dla mieszkańców osiedla XXX-lecia PRL. Do dziś we wkopie linii obwodowej, obok wiaduktu w ciągu ulicy Doktora Twardego widoczne są żelbetowe wsporniki bocznicy biegnącej do Prądnika Białego. W roku 1972, w związku z budową wagonowni, rozpoczęto roboty torowe na obszarze między torami szlakowymi linii nr 133 i ulicą Składową. W miejsce sygnalizacji kształtowej zainstalowano nowocześniejszą – świetlną. Wymieniono również urządzenia zabezpieczenia ruchu. Niestety, późniejszy

[104] „Dokumentacja uproszczona na kapitalny remont ogrodzenia przy ul. Murowanej w Krakowie". PKP Oddział Budynków w Krakowie, 28 marca 1964 r.

[105] „Kosztorys robót budowlanych. Nastawnia K.T. nr 3. Przy ul. Zbożowej. Rejon Budynków Kolejowych w Krakowie". Kraków 1955 r.; „Ekspertyza o stanie technicznym budynku byłej nastawni Kraków Towarowy…".

[106] Prace nad budową Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego, rozpoczęte w 1972 r. oznaczały „wyrok śmierci" dla większości obiektów zabytkowych na dworcu osobowym. Por.: „Inwentaryzacja obiektów na stacji Kraków Główny Osobowy. Skala 1:1000". Biuro Projektów Kolejowych w Krakowie, nr 67112/812/69. Kraków 1969 r.; „St. Kraków towarowy – budowa dróg dla potrzeb stacji postojowej i wagonowni. Biuro Projektów Kolejowych w Krakowie". Pracownia Centrum Komunikacyjnego, nr 72030-20k. Kraków, 24 czerwca 1974 r.

[107] „Plan sytuacyjny. Stacja: Kraków Dworzec Towarowy. Km od 67,8 do 69,8…". Budowa toru do podstacji rozdzielczej była przedsięwzięciem jednorazowym związanym z przetransportowaniem zbyt dużych elementów konstrukcyjnych podstacji.



Schody oraz zadaszenie zejścia z peronu przystanku Kraków Łobzów. „Minimalistyczny" projekt z połowy lat 70. XX w. połączono z marną jakością wykonania. Mimo to przystanek ten cieszy się sporą popularnością wśród pasażerów PKP; w zbiorach PKP SA OGN w Krakowie, sygn. 74043-8B

kryzys inwestycji Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego spowodował wyhamowanie tych zakrojonych na szeroką skalę prac. Wznowiono je ponad 10 lat później[108].

W 1975 roku został zatwierdzony i przyjęty do realizacji projekt przystanku Kraków-Łobzów[109], pierwszego w Krakowie obiektu stworzonego z myślą o miejskiej komunikacji kolejowej. W załączniku Wydziału Gospodarki Przestrzennej i Ochrony Środowiska UMK z 1974 roku czytamy: „Informacja o terenie nt. przystanków osobowych PKP Kraków-Azory /Łobzów/ i Kraków-Zabłocie. W oparciu o istniejący układ sieci Krakowskiego Węzła Kolejowego przewiduje się do realizacji w pierwszej kolejności wymienione wyżej w nagłówku przystanki osobowe PKP, które powinny stanowić zaczątek systemu obsługi kolejowej pasażerskiej na terenie miasta Krakowa". Przystanek Kraków-Łobzów oddano do użytku 22 maja 1977 roku. W jego obrębie wybudowano: 220-metrowej długości wysoki peron wyspowy (dwukrawędziowy), pierwszy tego typu w Krakowie, i trzy stalowe wiaty kryte blachą trapezową. Zadaszone wyjście na peron wybudowano od strony wiaduktu w ciągu ulicy Wrocławskiej (pierwotnie planowano zbudować dojście od ulicy Racławickiej, ale po analizach potencjalnego natężenia ruchu pieszego i planowanych inwestycji drogowych, zamiar ten zmieniono). Ten przystanek oraz o rok młodszy Kraków-Zabłocie miały stanowić zaczątek krakowskiej Szybkiej Kolei Miejskiej, o której poważnie myślano na przełomie lat 70. i 80., w perspektywie rozbudowy Krakowskiego Zespołu Miejskiego[110]. W latach 1978–1979 dokonano likwidacji składów opałowych na właściwym dworcu towarowym, przenosząc je na ulicę Czyżewskiego, na teren byłej ładowni wojskowej (dawnej rampy Piłsudskiego)[111]. Po jej południowej stronie zbudowano obszerne place ładunkowe oraz budynki administracyjne i magazynowe oraz przebudowano bocznice. Jednocześnie zlikwidowano pozostałości byłej wojskowej kolei wąskotorowej, istniejącej tu od czasów I wojny. W okresie gierkowskiej prosperity właściwy dworzec towarowy nieco stracił na znaczeniu[112]. W tym czasie jego północną część przekształcono w samochodową bazę transportową Przedsiębiorstwa Spedycji Krajowej. W związku z tym zlikwidowano bocznice pomiędzy magazynami VI i VII, pomiędzy które wstawiono kolejny obiekt magazynowy. Zabytkowe bryły magazynów pozbawiono pierwotnej konstrukcji dachowej oraz zniekształcono nowymi dobudowami. Stylowe fasady budynków administracyjnych przy bramach III i IV zeszpecono, kryjąc dekoracyjny wątek muru pod warstwą

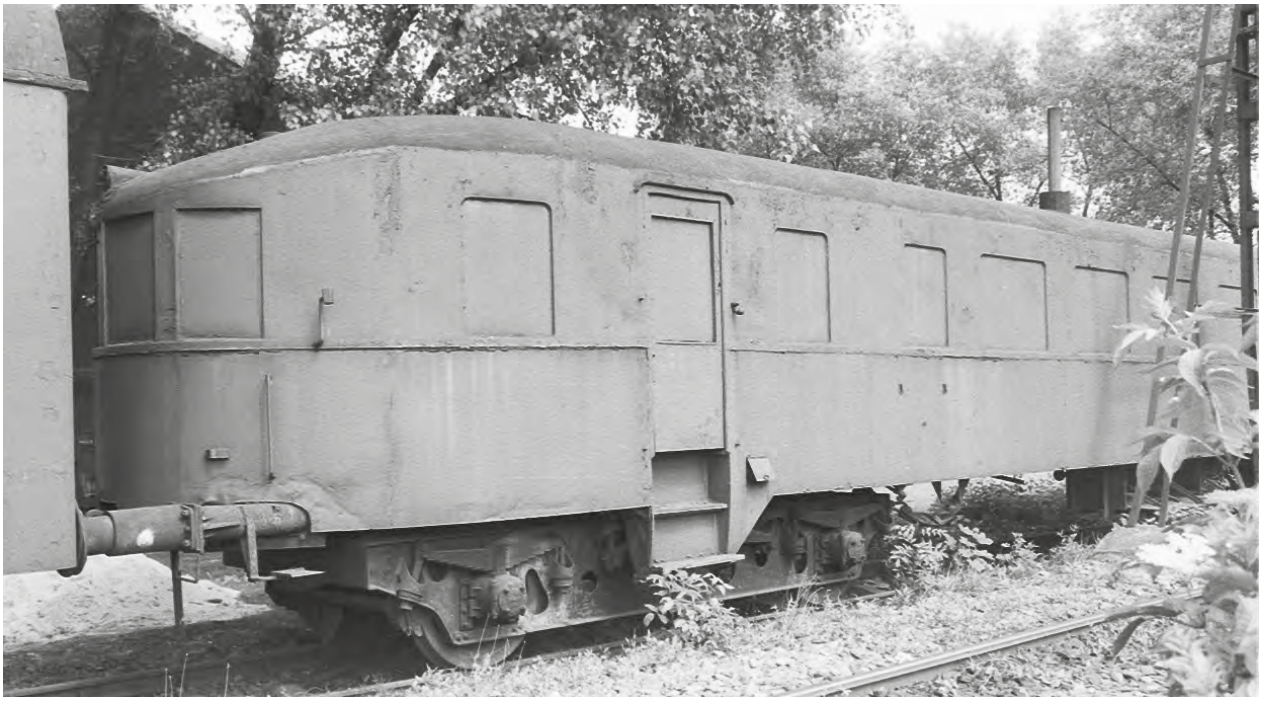
[108] Protokoły Południowej Dyrekcji Okręgowych Kolei Państwowych w Krakowie z 31 sierpnia 1972 r. oraz z 22 kwietnia 1981 r. Według relacji naocznych świadków zainicjowana na początku lat 70. kosztowna inwestycja została kilka lat później przerwana.

[109] „Kraków Łobzów – budowa przystanku osobowego. Zadaszenie wyjścia na peron, wiaty peronowe. Dokumentacja techniczna". Biuro Projektów Kolejowych w Krakowie, nr 74043-8B. Kraków, 25 marca 1975 r.

[110] Rynkiewicz W.: *Kolej w obsłudze aglomeracji krakowskiej*. „Eksploatacja Kolei" 1980, nr 6 [online] [dostęp: 21 czerwca 2011 r.]. Dostępny w internecie: http://zeus.krb.com.pl/?kolej-w-obsludze-aglomeracji-krakowskiej,57. Po ponad 30 latach od narodzin tego pomysłu, sparaliżowany komunikacyjnie Kraków nadal nie doczekał się jego realizacji.

[110] „Kraków Towarowy – Rampa Łobzów. Modernizacja terenu, plac. Etap II". Biuro Projektów Kolejowych w Krakowie, nr 78072/II/4W/568/78. Kraków, maj 1978 r.

[112] W tym czasie obsługę kolejowych przewozów towarowych już dawno pełniły znacznie większe stacje towarowe Kraków-Prokocim i Kraków-Nowa Huta.



„Duma" II Rzeczypospolitej – szybki wagon motorowy SBx 90104 (Zakłady H. Cegielskiego, Poznań, 1939 r.) jako zaniedbany wagon gospodarczy na bocznicy przed mniejszym magazynem zbiorowym; fot. J. Radziewicz-Winnicki, 19 maja 1990 r.

tynku. Po rozbiórce zabytkowej lokomotywowni na dworcu głównym w 1975 roku na terenie południowej części dworca zorganizowano zaplecze taborowe dla Zakładu Maszyn Torowych. Jesienią 1984 roku otwarto nowy odcinek linii tramwajowej do osiedla XXX-lecia (obecnie Krowodrza Górka). Przepuszczono go po wysoko posadowionym wiadukcie, biegnącym równolegle do ulicy Prądnickiej[113]. Jednocześnie zbudowano jedyny w swoim rodzaju kolejowo-tramwajowy łącznik pozwalający na bezpośredni przejazd z torów kolejowych na tramwajowe. Umożliwił on szybki i sprawny rozładunek wagonów tramwajowych, nowych z chorzowskiego Konstalu, a później używanych z Norymbergi[114].

Po stagnacji gospodarczej przełomu lat 70. i 80. prace w obrębie torów stacji postojowej wznowiono w połowie tego dziesięciolecia. Podjęto je w związku z planowanymi przenosinami wagonowni PKP z terenu dawnego Dworca Zachodniego (zlokalizowanej pomiędzy dawnym peronem 1 i ulicami Pawią oraz Warszawską) na ulicę Składową. Przeprowadzkę wymogło wznowienie w 1985 roku (ukończonej ponad dekadę później) budowy obecnego układu peronowego dworca głównego. Po stronie północnej dworca wstępnego (pomiędzy zabytkową wieża wodną i zsypami węglowymi) w latach 1988–1989 zbudowano nowe zaplecze Zakładu Maszyn Torowych w postaci żelbetowej przeszklonej hali wraz z prowadzącym do niej zespołem bocznic i torami odstawczymi[115]. Dziś stacjonują tu m.in. pociągi ratunkowe oraz maszyny do utrzymania torowisk. Za magazynem VII na dworcu towarowym, na terenie placu po dawnym składzie węgla, w 1989 roku rozpoczęto wznoszenie zabudowań, magazynów, składów oraz rampy bazy odcinka remontowo-budowlanego i odcinka utrzymania trakcji (obecnie PKP Energetyka)[116]. Obiekty z tego czasu reprezentują budownictwo typowo użyteczne, o rozwiązaniach zapożyczonych z architektury przemysłowej. Indywidualnych cech stylowych oraz jakichkolwiek architektonicznych wyróżników nie posiadają.

3.7. Po roku 1990 – stan obecny

Nowa rzeczywistość zaczęła się dla omawianych obiektów w latach 80., kiedy ruszyła przebudowa byłego dworca wstępnego w stację postojową (od 1993 roku pod nazwą Kraków Główny Zachód). Kontynuowano prace nad rozbudową wagonowni. Były magazyn Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Handlu Artykułami Użytku Wielobranżowego przy ulicy Składowej 17 przekształcono na biura oraz warsztaty. W jego pobliżu wzniesiono nowe zaplecze warsztatowe, przeglądowe i magazynowe[117]. Budowy te, zakończone w roku 1994, spowodowały ostateczną likwidację pozosta-

[113] Powstało przez to ciekawe wizualnie „spiętrzenie" trzech poziomów komunikacyjnych: ulicy, kolei i tramwaju. Przejazd tramwajem po tym wiadukcie dostarcza niezapomnianego wrażenia widokowego w postaci przejazdu ponad stykiem dworca towarowego i stacji Kraków-Zachód.

[114] Kołodziej J.: *Krakowskie…*, s. 170. Platformy kolejowe z tramwajami odbierał z bocznicy specjalnie przysposobiony tramwaj holownik.

[115] „Kraków Gł. Towarowy. Zaplecze techniczne DZM". Biuro Projektów Kolejowych w Krakowie, nr 37071/01/02R. Kraków, 25 czerwca 1987 r.

[116] „Kraków, ul. Kamienna. Baza Odcinka Remontowo Budowlanego. Plan sytuacyjno-wysokościowy". Biuro Projektów Kolejowych w Krakowie, nr 88054-90/DIT. Kraków, styczeń 1989 r.

[117] „Plan schematyczny. Stacja Kraków Główny Towarowy. Km. 68, 683". Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Krakowie, październik 1994 r.



Zespół dworca towarowego od strony pętli tramwajowej (rejon bram I i II) – zwraca uwagę odremontowany budynek mieszkalno-kancelaryjny na drugim planie; fot. D. Lulewicz, 29 marca 2011 r.

łości dawnych, poaustriackich ładowni i związanego z nimi pierwotnego układu torowego. W latach 1990–1994 przeprowadzono ostatnią (jak na razie)[118] przebudowę układu torowego, zmniejszając liczbę torów dodatkowych po południowej stronie stacji. Położono nową nawierzchnię torową, budując kanały techniczne oraz wymieniając przy okazji wszystkie instalacje podziemne. W latach 1994–1996 ukończono modernizację sygnalizacji, wymieniono trakcję elektryczną wraz z konstrukcjami wsporczymi oraz zainstalowano półsamoczynną blokadę liniową[119]. Równocześnie zmodernizowano rozjazdy i urządzenia sterowania ruchem, instalując w miejsce przestarzałych kluczowych nowsze – przekaźnikowe. Do ich obsługi dostosowano rozbudowaną wówczas nastawnię na rogu ulic Łokietka i Składowej (dawniej KTA, obecnie KGZ)[120]. Postawiona wtedy dobudowa elewacją (choć nietynkowaną) miała nawiązywać do części zabytkowej. Wyróżniała się nowością, jednak wielkością zdecydowanie naruszała wyważone proporcje „wojennego" obiektu. Unowocześniając go, usunięto niestety oryginalne przeszklenie piętra, zastępując je stolarką plastikową. W 1992 roku adaptowano na biura wagonowni, byłą nastawnię przy ulicy Zbożowej. Zatynkowano elewacje z cegły licowej, w tym ceglane pasy przyziemia pod półokrągłym ryzalitem nastawnicowni. Zlikwidowano (podobnie jak w nastawni KGZ) oryginalne przeszklenie i pozostawiono dodany w latach 80. ukośny dach, psujący harmonijne proporcje bryły budynku. Dawny budynek nastawni KTB (od 1993 roku KZ2) przy ulicy Prądnickiej nie został zniekształcony przebudowami, jedynie w 2005 roku odrestaurowano konstrukcję i poszycie dachu. W 2003 roku gruntownie przebudowano wiadukt w ulicy Wrocławskiej, budując nowy, szerszy obiekt, a stary przekształcając w ciąg pieszy. W 2005 roku, w związku z planowanym uruchomieniem szybkiego połączenia kolejowego do portu lotniczego Balice, wyremontowano tory szlakowe linii 133 oraz odnowiono budynek posterunku Kraków-Łobzów. Tereny dawnych składów opału przy ulicy Czyżewskiego, obok rampy zajmuje niezbyt estetycznie prezentujący się punkt skupu złomu, a zabudowania zespołu dawnej samochodowni przy ulicy Siemaszki zagospodarowały jeszcze mniej wyrafinowane wizualnie warsztaty samochodowe. Po roku 1990 teren właściwego dworca towarowego jeszcze przez kilkanaście lat pełnił rolę zaplecza dla Zakładu Maszyn Torowych. Od kilku lat niegoszczące taboru bocznice świecą pustkami i sukcesywnie zarastają dziką roślinnością. Historyczne obiekty biurowe oraz magazynowe zmieniły przynależność, przechodząc stopniowo z gestii PKP w ręce różnych przedsiębiorstw (zajmujących się m.in. handlem meblami, artykułami budowlanymi czy elektrycznymi).

[118] Aktualnie PKP PLK SA Zakład Linii Kolejowych w Krakowie rozpoczyna prace nad modernizacją linii kolejowej nr 133, będącej fragmentem międzynarodowego korytarza transportowego E-30.

[119] Blokada liniowa: zespół urządzeń (sygnalizatorów świetlnych) rozstawionych wzdłuż torów mających za zadanie regulację ruchu pociągów na szlaku. Wyświetlenie odpowiedniego koloru na sygnalizatorze informuje maszynistę o stopniu zajętości szlaku. Półsamoczynność oznacza, że część czynności wykonują pracownicy obsługi ruchu, a część czynności odbywa się samoczynnie przez poruszający się pojazd.

[120] „Kraków Gł. Zachodni. Stacja postojowa. Nastawnia KTA – adaptacja". Biuro Projektów Kolejowych w Krakowie, nr. 80-04/27B. Kraków, 31 marca 1993 r.



Zniekształcony „modernizacją" elewacji dawny budynek urzędu nadawczego Kolei Państwowej (rejon bramy IV); fot. D. Lulewicz, 29 marca 2011 r.



Stacja Kraków Główny Zachód obecnie: pociąg towarowy prywatnego przewoźnika (firmy Kolprem z Dąbrowy Górniczej), prowadzony lokomotywą S 261 zjeżdża z toru objazdowego na linię nr 133, mijając byłą „wojenną" nastawnię KTA; fot. D. Lulewicz, 22 marca 2011 r.

Po północnej stronie torów linii 133 (okolice bram nr III i IV) potentatem stał się w latach 90. Spedpol (obecnie DB Schenker)[121] zajmujący dwa magazyny (VI i VII). Jedynie nadal w budynku biurowym byłego urzędu nadawczego obok bramy nr I siedzibę ma PKP (spółka PKP Cargo). Spora część dawnego placu ładunkowego pełni od dobrych kilkudziesięciu lat rolę placu postojowego dla autobusów, z tym że teraz przeważają tu tzw. busy. Interesujące architektonicznie i na swój sposób intrygujące obiekty dworca były dwukrotnie wykorzystywane jako plan filmowy. W roku 1993 kręcono tu *Listę Schindlera* (Magazyn firmy Aleksandrowicz grał rolę dworca Kraków Płaszów – do dziś pozostały niemieckie napisy)[122], a w roku 2005 film *Karol. Człowiek, który został papieżem* (były magazyn nadawczy kiepsko imitował stację w Wadowicach). W roku 2000 spłonął dach historycznego budynku samochodowi przy ulicy Ks. Siemaszki[123]. Siedem lat później, w trakcie remontu pętli tramwajowej Dworzec Towarowy i trasy do Krowodrzy Górki, zlikwidowano unikatowy łącznik kolejowo-tramwajowy.

4. Ochrona wartości zabytkowych zespołu

4.1. Dzień dzisiejszy – degradacja

Na obecny, kształtowany przez z górą 120 lat wygląd zespołu stacji złożyło się kilka epok historycznych. Wytyczone układy torowe pierwszej, a później drugiej, dwuczłonowej stacji stopniowo obrastały siecią dróg oraz architekturą użytkową, nie tylko funkcjonalną, ale i mieszkaniową. Udane stylistycznie budowle sprzed I wojny światowej pomimo ubytków nadal tworzą w miarę jednorodny, przejrzysty zespół, będący ciekawym przykładem architektury kolejowej CK monarchii. Łącznie jest to 14 obiektów budynkowych oraz trzy inżynieryjne (wiadukty z murami oporowymi). Międzywojnie wniosło modernizację układu torowego związaną ze zmianą priorytetów transportowych młodego państwa, ale również dwa przykłady ówczesnej architektury przemysłowo-magazynowej. Lata 1939–1945 pozostawiły nieukończoną i nie wiadomo do końca jak docelowo dużą stację z intrygującymi architektonicznie posterunkami ruchu. Okres od 1945 do dziś to niestety czas byle jakiego podejścia do historycznej substancji, przebudowywanej, burzonej bądź obudowywanej obiektami nieadekwatnymi do pierwotnej dyspozycji przestrzennej. Z realizacji powojennych wyróżnić można jedynie budynek wagonowni przy ulicy Składowej z połowy lat 50., którego architektura w sposób uproszczony powtarza rozwiązania zastosowane przed wojną na obszarze właściwego dworca towarowego. W latach 90. i później zaczął przybierać na sile proces degradacji substancji zabytkowej zespołu. Zarysowany już wcześniej, lecz ze względu na okołokolejową „tajność" nieznany szerszemu ogółowi oraz środowiskom konserwatorskim[124]. Rozbiórek czy szkodliwych przeróbek wcześniejszych obiektów dokonywano już wcześniej w kontekście prowadzonych modernizacji i w zależności od bieżących potrzeb. Pierwsze przesłanki co do złej kondycji technicznej niektórych zabytkowych obiektów pojawiły się w ocenach ich przydatności użytkowej. Wzniesione w latach 1910–1912 w konstrukcji szkieletowej parterowe budynki przy ulicy Składowej nr 25 i 27, pozbawione należytej opieki i nieremontowane, zostały rozebrane w roku 1994[125]. Spośród istniejących jeszcze na początku lat 60. 28 obiektów historycznych (wzniesionych do 1945 roku), sześć już nie istnieje[126]. Niestety, trudno oszacować pierwotną liczbę obiektów mniejszych, np. posterunków zwrotniczych.

[121] Firma powiązana z kolejami, tyle że z niemieckimi (Deutsche Bahn).

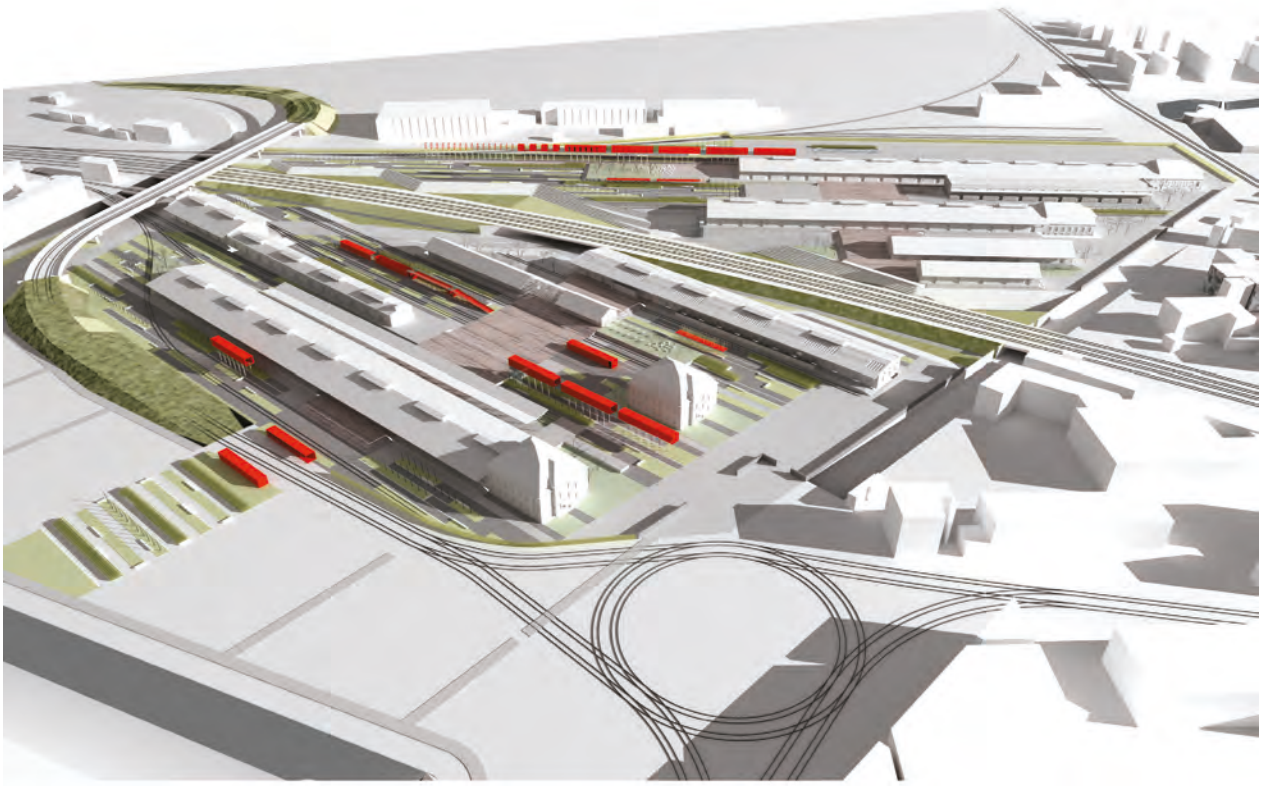
[122] Jak krótka jest ludzka pamięć: autorowi niniejszego artykułu pracownicy magazynowi zlokalizowanych tam firm mówili, że są to oryginalne napisy z czasów II wojny światowej.

[123] Tereny na tyłach tego obiektu upodobali sobie bezdomni, wznosząc kilka zaimprowizowanych „slumsów".

[124] Kluczową analizę stanu oraz potrzeb konserwatorskich dla zespołu przedstawił Waldemar Komorowski w cytowanym wyżej opracowaniu. Uwagi na temat aktualnego stanu obiektów są wynikiem wizji lokalnych prowadzanych na bieżąco przez autora niniejszego artykułu.

[125] „Zagospodarowanie terenu przy nastawni KTA na okres przejściowy". Biuro Projektów Kolejowych w Krakowie, nr 8026-13/08N. Kraków, 13 lipca 1994 r.

[126] Szacunki prowadzono na podstawie analizy planów sytuacyjnych zespołu oraz własnych wizji lokalnych.



Szansa na „drugie życie" dla dworca towarowego: Projekt koncepcyjny Centrum Kreatywnego Spędzania Wolnego Czasu „Między torami" jako wzorcowa propozycja rewitalizacji, aut. A. Zaborska-Jagiełło, 2007 r.

Należy pamiętać, że poważny proces degradacji dokonywał się na naszych oczach, w ciągu ostatnich kilkunastu lat i dokonuje się nadal. Przykładem tego jest najstarsza w całym zespole (i jedna z dwóch w całym krakowskim węźle), unikatowa wieża wodna. Dziś jest już pozbawiona dachu, a drewniane ściany górnej kondygnacji rozpadły się, narażając na wpływy atmosferyczne oryginalny zbiornik wraz z instalacją. Opłakany wygląd przedstawiają także inne obiekty: zrujnowana była nastawnia KTA, dawny hotel robotniczy przy ulicy Składowej 19 czy ruina samochodowni. W lepszej sytuacji są obiekty remontowane, choć odnawiano je, stawiając bardziej na użyteczność niż walory estetyczne. Przykładem tego są wymienione powyżej „unowocześnienia" z lat 60. i 70. dokonane w obrębie właściwego dworca towarowego, czy funkcjonalistyczne nastawnie z lat II wojny. Obiekty stale zamieszkiwane, jak budynki mieszkalne przy ulicy Składowej 21 i 23 oraz przy Zbożowej 5/7 są w dobrej kondycji technicznej i estetycznej, chociaż doraźne naprawy pokryć dachowych oraz wymiana pierwotnej stolarki okiennej nieco zaważyły na ich wyglądzie zewnętrznym[127]. W dobrym stanie (niekiedy tylko zniekształconym źle pojętymi modernizacjami czy doraźnymi przeróbkami) są również prawie wszystkie obiekty właściwego dworca towarowego, choć np. drewniany magazyn wydawczy czy mniejszy magazyn zbiorowy, pozbawione obecnie użytkowników, będą w niedługim czasie potrzebować interwencji konserwatorskiej.

4.2. Pomysły na przyszłość

Podjęcie prób związanych z pełną restauracją dworca towarowego wpisuje się w panujący pozytywnie postrzegany nurt rewitalizacji obiektów poprzemysłowych oraz pokolejowych szerzej rozumianych jako zabytki techniki. W ciągu ostatniego dziesięciolecia w Krakowie nasiliła się tendencja do nadawania zdekapitalizowanym przestrzeniom postindustrialnym nowego wyrazu. Zasadniczą ułomnością tych działań jest wprowadzanie zmian nierespektujących zastanych wartości historycznych, przestrzennych i architektonicznych – górę bierze wygoda i zysk inwestora. To „przyzwolenie na niszczenie" wynika z pokutującego, mimo wzrastającej świadomości w zakresie ochrony zabytków przeświadczenia, że za „zabytek" uznajemy wyłącznie obiekt o innym przeznaczeniu: kościół, kamienicę czy zamek. Hala fabryczna czy dworcowa, hangar, lokomotywownia bądź wiadukt nimi nie są[128]. Skutkuje to tym, że nikt nie oponuje, gdy na teren historycznego obiektu wjeżdżają buldożery. Za takim stanem świadomości stoją: nieestetyczny stan utrzymania obiektów wynikający z kładzenia wieloletniego nacisku na ich wartość utylitarną, brak społecznego

[127] Komorowski W.: „Stacja towarowa…", s. 51–55. Autor w 2000 r. wspomina o zachowanej jeszcze wtedy oryginalnej stolarce drzwiowej oraz okiennej.

[128] Gerber P., Urbaniak M.: Muzeum Przemysłu i Kolejnictwa na Śląsku w Jaworzynie Śląskiej – nowe formy ochrony zabytków w Polsce. W: *Wrocławskie dworce*…, s. 116–120.

uświadomienia w kwestii ich wartości, złe konotacje historyczne („dworzec, magazyny, fabrykę zbudował zaborca lub okupant, kierując się swoją racją stanu") oraz wspomnienie PRL-owskiej tajemnicy i blokady dostępu – popularne hasła wiszące na murach: „zakaz fotografowania", „obcym wstęp wzbroniony" czy „zakaz wstępu pod karą grzywny" przez lata skutecznie zniechęcały do odwiedzin.

W istniejącej sytuacji powstaje ryzyko, że gdy znajdujący się w atrakcyjnym dla inwestorów miejscu krakowski dworzec towarowy zostanie zakwalifikowany do rewitalizacji, zostanie sprzedany z przeznaczeniem na galerię handlową czy apartamenty, dzieląc los rzeźni na Grzegórzkach, zakładów Solvay, zakładów Suchard czy zakładów Zieleniewskiego. Inwestor bez większego sprzeciwu „wymiecie" prawie wszystko, zostawiając na otarcie łez np. magazyn nadawczy, kancelarię czy biuro urzędu celnego – obiekty jak najbardziej wartościowe, ale będące zaledwie fragmentem, niedającym pojęcia o rozmachu architektonicznym całości[129]. Na to nakłada się wspomniany wcześniej stan permanentnego zaniedbania – niektóre obiekty ulegają z biegiem czasu samoistnej destrukcji, stając się w swej schyłkowej fazie miejscem gdzie chętnie goszczą osoby wykluczone społecznie. Odratowanie tych obiektów na ogół jest już wtedy technicznie (i ekonomicznie) niewykonalne. Na tym tle jako niezwykle rozsądny i zrównoważony jawi się opracowany przed kilku laty pomysł na rewitalizację obszaru właściwego dworca i przekształcenia go w tzw. centrum kreatywnego spędzania czasu[130]. Projekt ten korzysta z bardzo dobrych pomysłów na ożywienie substancji poprzemysłowej z powodzeniem stosowanych m.in. w Wielkiej Brytanii, gdzie dokonuje się pełnej (czyli bez wyburzeń) adaptacji takich zespołów. Autorka założyła nadanie miejscu nowej wartości użytkowej przy jednoczesnym poszanowaniu wszystkich zastanych elementów jako zespołu zwartego tworzącego domkniętą architektonicznie i jedyną w swoim rodzaju całość[131]. Innym pomysłem, wymagającym osobnych i bardziej wnikliwych studiów byłoby wykorzystanie nie tylko historycznego, ale także jego „kolejowego" potencjału.

W Krakowie, mieście pielęgnującym swoją historię i tradycję, jak dotąd nie powstała instytucja badająca, dokumentująca i propagująca dzieje kolei. Efektem tego jest ugruntowana społecznie tzw. wiedza ogólna o rozwoju i roli tego środka transportu w dziejach miasta najczęściej zaczynająca i (niestety!) kończąca się na dworcu głównym[132], a także skąpa liczba wiadomości, jakie o historii kolei można znaleźć na kartach opracowań dziejów Krakowa. Dworzec towarowy swoją genezą, położeniem, dyspozycją przestrzenną, układem budynków oraz istnieniem zachowanych elementów infrastruktury transportowej narzuca bardzo mocną przesłankę do tego, aby stać się w przyszłości siedzibą krakowskiego muzeum kolejnictwa[133].

From the History of the Railways in Kraków – the Kraków Główny Zachód (Kraków Main West) Freight Station and Marshalling Yard (1887–2011)

The construction in the years 1910–1914 of a modern freight station with a marshalling yard on an area within Krowodrza, one of the territories which had then only recently been incorporated into the city, contributed to a series of wide-ranging activities undertaken with the view to modernizing Kraków. Among the most nagging drawbacks was the bottleneck in the communication system that proved incompatible with the growing interchange if goods. The complex discussed in the article was located on the first railway line (known as the Upper Silesian Railway or the Emperor Ferdinand Northern Railway – the Nordbahn) that linked Kraków with Silesia. In the period 1887–1888, in connection with the construction of a circumvallating railway line, the original marshalling yard had been built in the area to direct the traffic on the new line and to partially relieve the passenger station. The yard consisted of a set of tracks with auxiliary facilities (represented today by a stone and brick water tower with a riveted tank). The original flyovers (which have not survived) were also built at that time on both ends of the station (now over Łokietka and Prądnicka Streets).

In 1907, once the Nordbahn had been nationalized, successful endeavours were made by the Chamber of Industry and Commerce and Mayor Juliusz Leo to wholly redevelop the station and convert it into an extensive two-part complex, which has survived until the present. Part one of the structure was the classification yard where trains were formed; it comprised 33 tracks. Residential as well as technical and traffic direction facilities (signal boxes) were built on both sides of the yard. The buildings were uniform in style, made of brick on stone underpinnings and with elaborate detail. Part two was the freight station proper – a complex of one-storey ware-

[129] Jak tak dalej pójdzie, turysta odwiedzający Kraków odniesie wrażenie, że 80 czy 100 lat temu nie istniał tu żaden przemysł. Wszystkie obiekty postindustrialne zostaną unicestwione lub będą istnieć w mocno okaleczonej postaci.

[130] „Projekt koncepcyjny Centrum Kreatywnego Spędzania Wolnego Czasu »Między Torami«". Autorka projektu: A. Zaborska-Jagiełło. Projekt dyplomowy, Politechnika Krakowska, Wydział Architektury, Kraków 2007. Udostępniony dzięki uprzejmości autorki.

[131] Projekt nie obejmuje terenu stacji Kraków Główny Zachód, będącej cały czas w bieżącym użytkowaniu PKP jako wagonownia i stacja zestawczo-postojowa.

[131] Chyba że rozmowa schodzi na temat jakości usług świadczonych przez PKP.

[132] W Polsce istnieje sześć muzeów (skansenów) prezentujących historię kolei. Dla porównania, w Niemczech jest ich 42.

house facilities formed into two stretches lined symmetrically along the central line. The brick-built warehouses were based on stone underpinnings and constructed with attention to detail. In the area of Kamienna Street, stately two-storey offices of the Nordbahn and the State Railways were built. The warehouses were accessible through sets of sidings that led to loading ramps. One of the innovations consisted in the saw-edged layout of the ramps which permitted handling the particular warehouse facilities via separate sections of tracks. Electric lighting and water supply and sewage systems were provided at the station as well, placing the complex among the most modern in its category across Austro-Hungary.

In the interwar period (after 1934) the handling yards and the warehouse in the northern part of the station were redeveloped, and a branch was built that linked the station with the newly opened line towards Tunel; the station was adjusted to operate northbound freight. In the 1920s the southern part of the station was expanded to include a warehouse and a siding for the Aleksandrowicz i Synowie paper firm, while on its northern side a spacious depot for road vehicles of the Polskie Koleje Państwowe (Polish State Railways, PKP) was built in 1934 (it was burnt down in 2000). The liquidated Łobzów stop (which had existed since 1904 in the area of today's Głowackiego Street) was replaced by a large shed for the army, the Piłsudski ramp, with a siding. On 7 February, the classification yard saw the worst disaster ever in the history of the railways in Kraków, in which four men were killed.

During World War II the freight station (and the Kraków junction as a whole) was incorporated into the "Otto" and the "Ostbau" modernization plans aimed at upgrading railways on the territories occupied by the Third Reich. Some warehouses were redeveloped, and works were launched to improve the system of tracks. Three new traffic direction facilities (signal boxes) were built, but they were eventually left unfinished. Two of them are interesting examples of functionalism, a fashionable trend in the architecture of the period. The project that did see its completion (in 1943) was a new line between the Łobzów branch-off point (Rydla Street) and the stations in Płaszów and Prokocim, which permitted diverting cumbersome freight traffic away from the passenger station. The new tracks neighboured on the freight station from the north. The Piłsudski ramp was expanded significantly to suit the purposes of the Wehrmacht.

In the period 1945–1947 a broad-gauge line run through the freight station; it was utilized by Soviet armed forces. In the first half of the 1950s, warehouses within the freight station proper were partially redeveloped, while a decade later saw the launch of the works aimed at modernizing the buildings (during which some of their historical features were destroyed) and the technical facilities; a number of new structures were built as well. In the years 1958–1959 the Kraków – Katowice trunk line running centrally through the two parts of the complex and the circumvallating line were electrified. The early 1970s saw general expansion of the former classification station adapted for handling passenger trains; curbed by economic crisis, the works were completed in 1994. The modernization comprised signal boxes, tracks, the signalling system and other facilities. In 1977 the Kraków-Łobzów stop was put into use. At that time the freight station proper became the equipment base for the Zakład Maszyn Torowych, a rail equipment company. After 1990 the area served the purposes of a number of private firms which would rent the historical warehouse facilities, thus making them lose their original function. Now the freight station and classification yard complex with its surviving architectural layout constitutes a structure of considerable historic value which deserves preservation. The major topical issue is how to sensibly revitalize the area and invest it with a coherent new function.