Dominik Lulewicz

Z dziejów kolei w Krakowie. Zabytkowy zespół stacji Kraków Główny Osobowy

Wprowadzenie

13 października 1847 roku oddano do użytku pierwszą stację kolejową w Krakowie (obecny Kraków Główny Osobowy). Fakt ten, wieńczący starania Towarzystwa Kolei Krakowsko-Górnośląskiej (*Krakau-Oberschlesische Eisenbahn Gesselschaft*, KOE), oznaczał wyrwanie Krakowa z porozbiorowej stagnacji i wprowadzenie na drogę wszechstronnego, dynamicznego rozwoju. Wybudowany wówczas zespół najstarszej infrastruktury kolejowej dziś nie istnieje. W ciągu dziesięcioleci ulegał systematycznym rozbudowom, odpowiadającym rozwojowi inżynierii kolejowej i potrzebom rozwijającego się miasta. Generalnie rzecz biorąc, do początku lat siedemdziesiątych XX wieku stacja krakowska była kompleksem rozwijającym się harmonijnie i ewolucyjnie przez dodawanie nowych elementów do zastanego układu. Dopiero realizacja Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego (KCK) założyła likwidację wartościowej historycznie zabudowy w obrębie stacji i przyległych dzielnic[1]. Rozciągnięcie prac w czasie zbiegło się ze zmianą podejścia do ostatecznego kształtu nowego Centrum, co oszczędziło zabudowę sąsiadujących kwartałów[2]. Niestety, obiekty właściwego terenu stacji systematycznie usuwano w dekadach lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych XX wieku, i to bez sporządzania dokumentacji konserwatorskiej[3]. Spowodowaną tym niewiedzę dodatkowo pogłębiła PRL-owska atmosfera tajności, odstraszająca sympatyków i badaczy dziejów kolei. Oznacza to, że podjęta niżej próba odtworzenia historycznej topografii kolejowego serca Krakowa staje się swoistą podróżą w nieznane. Co ciekawe, mimo większego niż kiedyś uświadomienia w kwestii wartości zabytków architektury i techniki kolejowej, nadal nie ma pełnej orientacji, które obiekty należy chronić i jak to robić. Przykładem tego są dokonane ponad 10 lat temu wyburzenia magazynów towarowych w rejonie ulic Pawiej i Warszawskiej oraz dawnej poczty i magazynu celnego w północnej pierzei placu Kolejowego.

W ciągu ponad półtora wieku istnienia stacja Kraków Główny wpisała się w historyczny i kulturowy pejzaż miasta, stanowiąc jego nieodłączną część. Taką samą, jak Stare Miasto, Wawel, Kazimierz, Podgórze czy „stara" Nowa Huta. Mimo to nadal istnieją obszary niewiedzy bądź niedoinformowania na jej temat, np. wzmianki o pierwszym dworcu jako obiekcie w stylu neogotyckim, błędne daty przebudów czy ograniczenie postrzegania historycznego kolei wyłącznie do samego budynku dworca. Na dodatek, jak się okazuje, dyskusja nad ostatecznym kształtem Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego nie ustaje[4]. Realizacja nieudanej architektonicznie Galerii Krakowskiej czy rozciągnięte w czasie (do początku 2014 roku) ukończenie przebudowy podziemnej hali obsługi podróżnych mają swoje korzenie w trwających od ponad stu lat próbach nadania spójnego

[1] *Budowaliśmy krakowski Manhattan* [rozmowa Dawida Hajoka z Krzysztofem Leśnodorskim] [online]. „Gazeta w Krakowie" [dodatek „Gazety Wyborczej"] 2009, z 30 stycznia [dostęp: 30 czerwca 2013 r.]. Dostępny w internecie: http://krakow.gazeta.pl/krakow/1,97379,6216304,Budowalismy_krakowski_Manhattan.html; Piłat B.: *Na nowy dworzec kolejowy Kraków czekał 40 lat!* [online]. „Gazeta w Krakowie" [dodatek „Gazety Wyborczej"] 2014, z 14 lutego [dostęp: 19 lutego 2014 r.]. Dostępny w internecie: http://krakow.gazeta.pl/krakow/1,44425,15455856,Na_nowy_dworzec_kolejowy_Krakow_czekal_40_lat_.html. W artykułach nie wspomina się o spowodowanych przebudową stratach w substancji zabytkowej zespołu.

[2] Seibert K.: *Plan wielkiego Krakowa*. Kraków–Wrocław 1983, s. 306–307. Założony w latach sześćdziesiątych XX w. plan, dekadę później uznano za szkodliwy dla dotychczasowego kształtu urbanistycznego Śródmieścia.

[3] Podczas rozbiórki zabytkowego zespołu stacji Łódź Fabryczna w 2012 r. służby konserwatorskie w celu inwentaryzacji wkroczyły dopiero pod sam koniec prac. Por. Jerczyński M.: *Epitafium dla Łodzi Fabrycznej*. „Świat Kolei" 2012, nr 1, s. 24–28.

[4] Kursa M., Hajok D.: *Nowe centrum Krakowa, czyli marzenia o Manhattanie* [online]. „Gazeta w Krakowie" [dodatek „Gazety Wyborczej"] 2013, z 8 czerwca [dostęp: 30 czerwca 2013 r.]. Dostępny w internecie: http://krakow.gazeta.pl/krakow/1,35798,14057227,Nowe_centrum_Krakowa__czyli_marzenia_o_Manhattanie.html.

kształtu temu miejscu, które swoje istnienie zawdzięcza właśnie doprowadzeniu do Krakowa kolei żelaznej. Niniejszy artykuł mieści się w szerszych ramach upowszechniania wiedzy z zakresu historii budowy i przemian infrastruktury kolei na ziemiach polskich. Składa się z następujących części: prezentacji bazy źródłowej, skrótowego przypomnienia kształtowania się węzła krakowskiego, charakterystyki dawnych i obecnych stref funkcjonalno-przestrzennych stacji Kraków Główny. Osobno omówiono negatywne zmiany w drugiej połowie XX wieku. W celu ułatwienia lokalizacji przedstawianych miejsc i obiektów zamieszczono stosowny materiał ilustracyjny. Niniejszy artykuł nie stanowi ostatecznego głosu w badaniach nad analizą przedmiotowego zespołu – za wszystkie głosy konstruktywnej krytyki (oraz źródła) autor będzie zobowiązany. Życzeniem autora jest, aby ten tekst przyczynił się do mentalnego i naukowego poszerzenia obszarów rozumianych jako dziedzictwo Krakowa.

Literatura i materiały źródłowe

W opracowaniach historycznych Kraków Główny pojawia się od lat pięćdziesiątych XX wieku. Pierwsza publikacja, autorstwa Juliusza Demela, koncentruje się na aspektach prawnych oraz gospodarczych towarzyszących budowie kolei w Krakowie[5]. Następne opracowanie powstało w latach 1979–1981 i jest nim studium historyczno-architektoniczne dzielnic Kleparz, Warszawskie i Wesoła. Scharakteryzowano tu krótko wybrane obiekty zespołu stacji (dworzec oraz domy kolonii mieszkaniowej przy ulicy Bosackiej)[6]. Niestety brak tu szczegółowej dokumentacji fotograficznej ich stanu bieżącego. Zdecydowanie bardziej przydatne dla naszych rozważań jest studium z 1983 roku, powstałe w obliczu zbliżającego się generalnego remontu budynku dworca[7]. Przedstawiono historię jego przemian architektonicznych, opatrując całość materiałem ilustracyjnym, w tym prezentującym jego relację z otoczeniem na początku lat osiemdziesiątych XX wieku. Na początku lat dziewięćdziesiątych, w okresie najbardziej zaawansowanych robót w obrębie zespołu stacji, powstało opracowanie najlepsze pod względem merytorycznym[8]. Szczegółowo skatalogowano w nim większość istniejących oraz nieistniejących obiektów i urządzeń zespołu. Zaproponowano również interesujące, lecz niezrealizowane rozwiązanie – uratowanie choćby części z nich przez utworzenie miniskansenu w rejonie magazynów i bocznic przy ulicy Warszawskiej. Zaletę opracowania stanowi obszerna baza ikonograficzna, prezentująca obok materiałów archiwalnych również stan bieżący. Mankament stanowi pominięcie obiektów z okresu II wojny światowej oraz z czasów socrealizmu. Należy dodać, że ostatnie trzy opracowania są dokumentacją wewnętrzną, wytworzoną na potrzeby urzędów konserwatorskich i poza ostatnim (autorstwa Waldemara Komorowskiego i Ewy Grochowskiej) nie dostały się do obiegu popularnonaukowego[9]. Rosnące w ostatnich latach zainteresowanie kolejowym dziedzictwem Polski zaowocowało udanymi monografiami wybranych węzłów, ale jak dotąd Kraków nie doczekał się takiego opracowania. Być może sytuacja ta za jakiś czas ulegnie zmianie[10]. Oprócz publikacji istotną rolę poznawczą odgrywają materiały źródłowe. Wśród nich znaczenie kluczowe posiada dokumentacja inwentaryzacyjna i projektowa inwestycji kolejowych, przechowywana w Archiwum Narodowym w Krakowie oraz w archiwach spółek należących do grupy PKP, przede wszystkim w Oddziale Gospodarowania Nieruchomościami w Krakowie[11]. W tym obrębie należy wyróżnić materiały geodezyjno-kartograficzne PKP, pozwalające na orientację w skomplikowanej i często zmieniającej się topografii zespołu stacji. Szerszy kontekst oraz związek stacji z przestrzenią miejską przybliżają nam też archiwalne mapy topograficzne i plany miasta. O sprawach bieżących i życiu codziennym kolei informowała mniej lub bardziej szczegółowo prasa krakowska, głównie codzienna.

Formowanie się krakowskiego węzła kolejowego

Pierwsze pomysły włączenia Krakowa do powstającej sieci kolei z lat dwudziestych i trzydziestych XIX wieku miały na celu integrację komunikacyjną, militarną i gospodarczą centrum monarchii austriackiej (Wiednia) z Galicją oraz uzyskanie potencjalnych korzyści finansowych ze zrealizowanej inwestycji. W roku 1844 został wydany przywilej dla Towarzystwa Kolei Krakowsko-Górnośląskiej i ustalono przebieg linii do Mysłowic, gdzie zaplanowano połączenie z koleją z Wrocławia, budowaną przez Towarzystwo Kolei Górnośląskiej (*Oberschlesische Eisenbahn Gesselschaft*, OSE)[12]. Lokalizację stacji ostatecznie ustalono w bezpośredniej bliskości średniowiecznego centrum, 800 m od Rynku Głównego, między dzielnicami Kleparz i Wesoła. Wtedy nie zdawano sobie sprawy, że szybki rozwój techniki i wzrost liczby zadań stacji przyczyni się do jej rozrostu terytorialnego. Ten zaś

[5] Demel J.: *Początki kolei żelaznej w Krakowie*. Kraków Dawniej i Dziś, nr 6. Kraków 1954.

[6] Beiersdorf Z.: „Stary i Nowy Kleparz oraz Nowa Wesoła i Lubicz. Studium historyczno-urbanistyczne". Kraków 1979–1981, mps w archiwum Małopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków (dalej cyt. MWKZ), s. 3, 130, 175–177.

[7] Sulerzyska L.: „Główny dworzec kolejowy w Krakowie. Skrócona dokumentacja historyczna". Kraków 1983, mps w archiwum MWKZ.

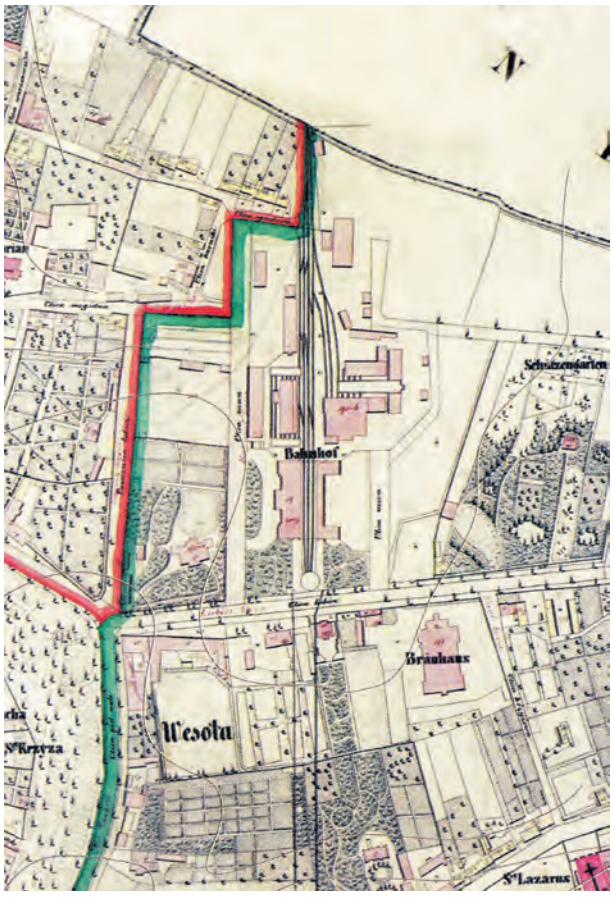
[8] Komorowski W., Grochowska E.: „Stacja Kraków Główny Osobowy. Studium historyczno-konserwatorskie". Kraków 1992, mps w archiwum MWKZ.

[9] Opracowanie wymienione w przypisie powyżej stanowiło podstawę artykułów Waldemara Komorowskiego: *Pierwszy krakowski dworzec kolejowy (w sto pięćdziesiątą rocznicę budowy)*. „Rocznik Krakowski" 1994, t. 60, s. 75–94 oraz *Stacja kolejowa Kraków Główny Osobowy*. „Rocznik Krakowski" 1997, t. 63, s. 89–117.

[10] Od dłuższego czasu w przygotowaniu znajduje się opracowanie Marka Ćwikły „Krakowski węzeł kolejowy", dotyczące krakowskiego węzła kolejowego, za którego udostępnienie składam autorowi podziękowania (dalej cyt. Ćwikła M.: „Krakowski węzeł").

[11] Na początku 2014 r. Archiwum Narodowe w Krakowie (dalej cyt. ANK) przejęło znaczną liczbę dotąd niemal niedostępnej dokumentacji z Archiwum Obszarowego Polskich Kolei Państwowych w Krakowie, co otwiera nowe możliwości przed badaczami dziejów kolei.

[12] Demel J.: *Początki kolei*…, s. 18–19.



Pierwsza stacja kolejowa w Krakowie na planie z 1848 r. Zwraca uwagę szczegółowo naniesiona zabudowa, obrotnica do zawracania parowozów przed ul. Lubicz oraz planowany dalszy przebieg kolei przez tereny Wesołej. Na plan nie wrysowano obiektów poza ówczesnymi granicami miasta. Fragment planu Krakowa z 1848 r.; reprod. za: Atlas historyczny miast polskich. *Red. R. Czaja. T. 5.* Małopolska. *Red. Z. Noga. Z. 1.* Kraków. *Red. Z. Noga. Kraków 2007, plan 1.1a*

z czasem stanie w kolizji z rozwojem przestrzennym miasta. W momencie rozpoczęcia budowy kolei (1844) Kraków liczył 7,8 km kw. powierzchni i miał ponad 42 tysiące mieszkańców[13]. W następnych dziesięcioleciach liczba mieszkańców wzrastała (np. w 1880 roku Kraków miał już 66 tysięcy mieszkańców, a w 1900 roku ponad 91 tysięcy), choć rozwój terytorialny, decyzjami dowództwa twierdzy Kraków, wstrzymywano do końca pierwszej dekady XX wieku[14]. Pierwsza linia kolejowa biegła z Krakowa przez tereny Krowodrzy, Łobzowa i Bronowic w kierunku zachodnim, wykorzystując konfigurację terenową Rowu Krzeszowickiego, do Trzebini i dalej do Mysłowic na pruskim Górnym Śląsku. Od momentu uruchomienia w 1847 roku administratorem obiektu oraz linii było Towarzystwo KOE. Od 1850 roku kolej przeszła na własność państwa, dążącego do budowy linii z Krakowa na wschód. Ta została zrealizowana w latach 1853–1856, początkowo do Dębicy. W 1861 roku doprowadzono ją do Lwowa – tak ukształtowana została, czytelna do dziś, galicyjska równoleżnikowa oś transportowa. W 1858 roku państwo przekazało obie linie dwóm spółkom prywatnym: Towarzystwu Kolei Północnej (*k.k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn*, KFNB) linię do Mysłowic i Wiednia, a Towarzystwu Kolei Karola Ludwika (*Carl Ludwigs Bahn*, CLB) linię do Lwowa i dalej do granicy z Rosją w Podwołoczyskach[15]. Punkt styczny wpływów obu przedsiębiorstw stanowiła stacja krakowska, gdzie istniały oddzielne obiekty zaplecza technicznego obu towarzystw (sam budynek dworca należał do KFNB). Po roku 1850 stacja została wkomponowana w obiekty obronne twierdzy Kraków, z którą egzystowała w swoistej symbiozie. Jej obszaru do lat siedemdziesiątych tego stulecia bronił bastion IV (Rakowicki) wewnętrznego pasa fortyfikacji. W następnych latach w jego miejscu powstał zespół aprowizacyjny twierdzy[16]. Wzrost świadomości władz centralnych w zakresie roli kolei dla integracji i obronności kraju na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XIX wieku spowodował wznowienie inwestycji państwa na tym polu oraz dążenie do wykupu ważnych strategicznie linii. W roku 1884 w pobliże Krakowa (z Suchej i Oświęcimia przez Skawinę i Swoszowice do Podgórza) doprowadzono odnogę Kolei Transwersalnej (*Galizische Tranversalbahn*, GT), budując węzłową stację Podgórze na styku z linią CLB – obecnie Kraków Płaszów[17]. W 1888 roku Towarzystwo KFNB zbudowało linię tzw. kolei cyrkumwalacyjnej, łączącej stację krakowską z odnogą GT w nowo wybudowanej stacji Podgórze Bonarka. Linia ta biegła wzdłuż pasa umocnień wewnętrznych twierdzy. Zlikwidowano ją po ich zniesieniu w 1910 roku[18]. W roku 1892 upaństwowiono Kolej Karola Ludwika, a 14 lat później Kolej Cesarza Ferdynanda. Odtąd stacja krakowska należała do ck Kolei Państwowych (*kaiserliche und königliche Staatsbahnen*, kkStb) i podlegała utworzonej jeszcze w 1884 roku dyrekcji krakowskiej tychże kolei. Jedynie uruchomiona w 1899 roku, biegnąca przez Grzegórzki, Dąbie, Czyżyny, kolej lokalna do Kocmyrzowa z odnogą do Mogiły zachowała do początku Drugiej Rzeczypospolitej odrębność prawną[19]. Przejmowanie przez państwo linii i stacji w węźle krakowskim pozwoliło na realizację planów modernizacyjnych. Budowę nowego dworca (najpierw towarowego, potem osobowego) jako konieczną dla Krakowa komisja kolei kkStb uznała jesienią 1908 roku[20]. Dążenia te zbiegły się w czasie z rozstrzygnięciem konkursu

[13] *Atlas historyczny miast polskich* (dalej cyt. *Atlas historyczny*). Red. R. Czaja. T. 5. *Małopolska*. Red. Z. Noga. Z. 1. *Kraków*. Red. Z. Noga. Kraków 2007, plan 1.23. *Plan von Krakau mit Podgorze und der nächsten Umgebung*, Olmütz 1847; Bieniarzówna J., Małecki M.J.: *Dzieje Krakowa. T. 3. Kraków w latach 1796–1918*. Red. J. Bieniarzówna, J.M. Małecki, J. Mitkowski. Kraków 1979, s. 46.

[14] Bieniarzówna J., Małecki M.J.: *Dzieje Krakowa. T. 3*…, s. 315.

[15] Komorowski W., Grochowska E.: „Stacja Kraków Główny…", s. 79–80; *Dzieje kolei w Polsce*. Red. D. Keller. Rybnik 2012, s. 426.

[16] Łukasik H., Turowicz A.: *Twierdza Kraków znana i nieznana. Przewodnik turystyczny*. Cz. 3. *Żelazny pierścień*. Międzyzdroje–Kraków 2002, s. 60.

[17] *Płaszów 1912–2012. W stulecie przyłączenia do Krakowa*. Red. M. Tutak. Kraków 2012, s. 59–126.

[18] Skucha P.: *Kolej cyrkumwallacyjna, czyli pociągiem wzdłuż Alei Trzech Wieszczów*. „Kraków" 2010, nr 12, s. 74–75.

[19] Garbacik R.: *Historia kolei Kraków – Kocmyrzów*. Kraków 1997.

[20] „Wiener Zeitung" 1908, Nr. 227, 2 Oktober, S. 13.

na zagospodarowanie przestrzenne tzw. wielkiego Krakowa z 1910 roku, gdzie położono zdecydowany nacisk na powiększenie oraz unowocześnienie infrastruktury kolejowej. Przewidziano nawet realizację całkiem nowego dworca oraz układu torowego – na przeszkodzie temu stanął wybuch I wojny światowej, a następnie pilniejsze potrzeby inwestycyjno-kolejowe odrodzonej Drugiej Rzeczypospolitej. Z tych ambitnych planów do wybuchu wojny zdołano jedynie zrealizować nowoczesny dworzec towarowy w dzielnicy Krowodrza w latach 1911–1914[21].

W kwietniu 1919 roku linie byłego zaboru austriackiego przejęło Ministerstwo Kolei Żelaznych Rzeczypospolitej Polskiej. Od 1926 roku stały się częścią nowo utworzonego przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe. 25 listopada 1934 roku uruchomiono linię z Krakowa Głównego do Tunelu, znacząco skracającą połączenie Krakowa z Warszawą[22]. W okresie okupacji niemieckiej stacja krakowska wraz z całością szlaków kolejowych Generalnego Gubernatorstwa podlegała utworzonej 9 listopada 1939 roku w Krakowie Generalnej Dyrekcji Kolei Wschodnich (*Generaldirektion der Ostbahn*, Gedob) podległej Ministerstwu Transportu Rzeszy. W latach 1939–1945 zrealizowano szereg inwestycji mających na celu przystosowanie węzła krakowskiego do zwiększonych zadań transportowych czasów wojny (tzw. plany *Otto* i *Ostbau*)[23]. Planowana dyslokacja stacji wraz z osią kolejową o około 800 m na wschód, w miejsce bastionu V (Lubicz) wewnętrznego pasa umocnień twierdzy Kraków, nie doszła do skutku – istniejący zespół poddano pewnym modernizacjom. W latach 1942–1944 zbudowano linię obwodową: Łobzów – Olsza – Dąbie – Płaszów, oraz znacząco rozbudowano stację Prokocim Rozrządowy. Lata 1945–1947 to czas zależności linii w węźle krakowskim od potrzeb komunikacyjnych Armii Czerwonej, do listopada 1947 roku linia Katowice – Kraków – Przemyśl była przekuta na szeroki rozstaw szyn. Od 1945 roku stacją ponownie administrowała reaktywowana Dyrekcja Okręgowych Kolei Państwowych w Krakowie. Od reformy administracyjnej PKP w 2001 roku teren stacji podzielony jest pomiędzy kilka spółek należących do obecnej Grupy PKP.

Duże inwestycje czasów PRL związane głównie z ruchem towarowym omijały centrum miasta, np. linia Mydlniki – Batowice – Nowa Huta – Podłęże z lat 1949–1953. W 1959 roku do Krakowa Głównego od strony Katowic dotarła, traktowana w sposób propagandowy, elektryfikacja kolei, kontynuowana w następnych kilkunastu latach na pozostałych liniach węzła[24]. Rzeczywiście, elektryfikacja kolei pozwalała na znaczne skrócenie czasu przejazdów, np. w latach sześćdziesiątych XX wieku pociąg pospieszny z Krakowa do Katowic jechał około godziny i dziesięciu minut. W roku 1958 w perspektywicznym planie rozwoju Krakowa po raz pierwszy pojawiła się koncepcja stworzenia na bazie stacji Kraków Główny centrum komunikacyjnego wraz zespołem zabudowy towarzyszącej[25]. Późniejszy konkurs Towarzystwa Urbanistów Polskich z 1966 roku założył niemal zupełną likwidację stacji w obecnym kształcie i powstanie nowych obiektów, w tym zintegrowanych węzłów przesiadkowych[26]. Plan ten, w 1974 roku z pewnymi zmianami zatwierdzony i z 30-letnim opóźnieniem częściowo zrealizowany, spowodował trwałe i negatywne zmiany w historycznej tkance stacji. Choć z drugiej strony modernizacja proponowała stworzenie sieci Szybkiej Kolei Regionalnej (Szybkiej Kolei Miejskiej) czy linii tramwaju podziemnego. Z tego zrealizowano jedynie trasę tramwajową w okrojonej wersji, ukończoną dopiero w 2008 roku. Do sygnalizowanej wówczas budowy metra dotąd nie doszło. Finalnie powstała niezbyt harmonijna kompozycja, w której w południowej części, na około jednej czwartej obszaru stacji, zachowała się zabudowa zabytkowa. Należy dodać, że istnieje prawdopodobieństwo, że w najbliższym czasie mogą nastąpić kolejne negatywne zmiany w obrębie historycznego zespołu stacji[27].

Położenie stacji we współczesnym krajobrazie Krakowa

Kraków Główny Osobowy jest stacją węzłową trzykierunkową, gdzie zbiegają się linie nr 8 (Warszawa Zachodnia – Kraków Główny), 91 (Kraków Główny – Medyka) i 133 (Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Kraków Główny) oraz tory łączące z dworcem towarowym (obecnie stacja postojowa Kraków Główny Zachodni) o numerach 948 i 949[28]. Leży ona w północno-wschodniej części I dzielnicy Krakowa, w ciągu biegnącej południkowo kolejowej osi Krakowa. Centralną jej część stanowi ukończony w 1996

[21] Lulewicz D.: *Z dziejów kolei w Krakowie. Dworzec towarowy i stacja Kraków Główny Zachód (1887–2010)*. „Krzysztofory. Zeszyty Naukowe Muzeum Historycznego Miasta Krakowa" 2011, z. 29, s. 281–304.

[22] Skucha P.: *Linia Kraków – Tunel, czyli podróż koleją do lat 30-tych*. „Kraków" 2012, nr 3.

[23] Lulewicz D.: *Z dziejów kolei w Krakowie. Przebudowa i modernizacja w latach 1939–1945*. „Krzysztofory. Zeszyty Naukowe Muzeum Historycznego Miasta Krakowa" 2010, z. 27, s. 105–128.

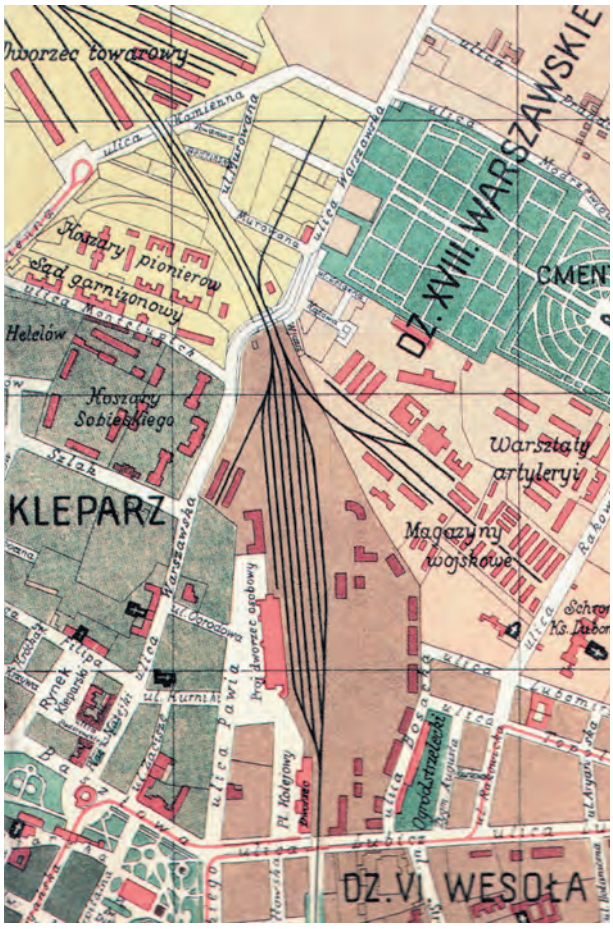
[24] W 1959 r. znacznie sprawniejsza od parowej kolej elektryczna w Polsce docierała do ośrodków satelitarnych węzła warszawskiego, Łodzi, Górnego Śląska i Krakowa. Na pozostałych liniach wciąż niepodzielnie królowały parowozy lub nowocześniejsze od nich, lecz niewystarczające liczebnie wagony motorowe. Por. Frontczak F., Kuczborski S., Kuligowski K. et al.: *50 lat elektryfikacji PKP*. Warszawa 1989, s. 131–132.

[25] Seibert K.: *Plan…*, s. 27.

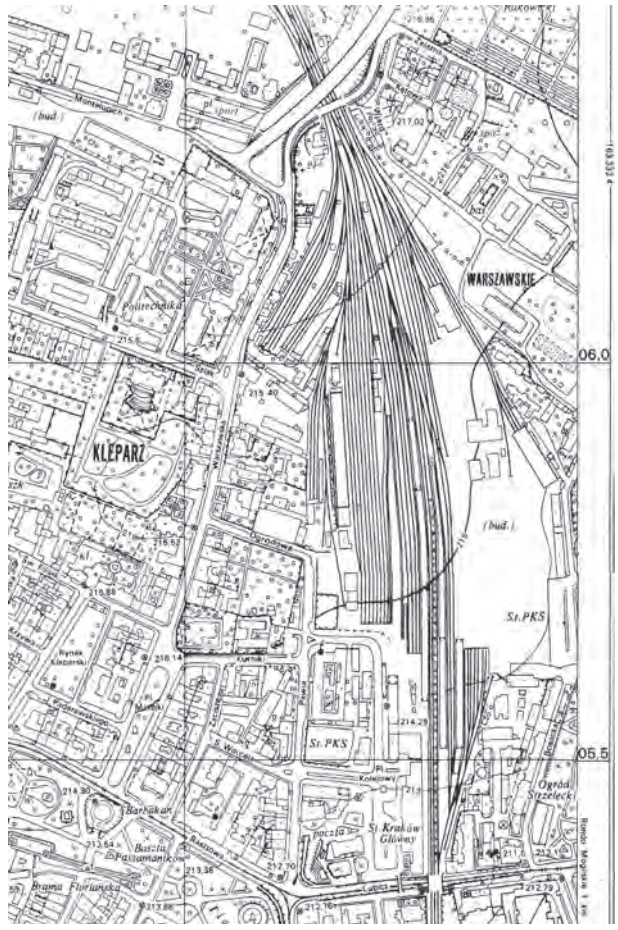
[26] „Architektura" 1966, nr 11 (numer w całości poświęcony konkursowi na zagospodarowanie tej części Śródmieścia Krakowa).

[27] Warszawski M.: *Prezydent zastanawia się czy warto budować parking przy dworcu PKP* [online]. „Dziennik Polski" 2013, z 12 czerwca [dostęp: 30 czerwca 2013 r.]. Dostępny w internecie: http://www.dziennikpolski24.pl/pl/region/miasto-krakow/1277347-prezydent-zastanawia-sie-czy-warto-budowac-parking-przy-dworcu-pkp.html.

[28] Numeracja linii kolejowych przyjęta według obowiązującej w PKP instrukcji *Id-12 (D-29) Wykaz linii*, por. *PKP Polskie Linie Kolejowe SA Wykaz linii Id-12 (D-29). Tekst ujednolicony i zaktualizowany* [online]. [dostęp: 27 lipca 2014 r.]. Dostępny w internecie: http://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Akty_prawne_i_przepisy/Instrukcje/Wydruk/Wykaz_linii_Id-12.pdf.



Koncepcja rozbudowy stacji, schematycznie naniesiona na plan miasta z 1916 r. Zwraca uwagę lokalizacja nowego budynku dworca wraz z torowiskiem. Fragment planu Krakowa z 1916 r.; reprod. za: Atlas historyczny miast polskich. *Red. R. Czaja. T. 5.* Małopolska. *Red. Z. Noga. Z. 1.* Kraków. *Red. Z. Noga. Kraków 2007, plan 1.30*



Stacja Kraków Główny w trakcie przebudowy w drugiej połowie lat 70. XX w. obejmującej wówczas wschodnią część zespołu, tj. tereny byłej lokomotywowni. Fragment mapy topograficznej z 1979 r.; w zbiorach Wojewódzkiego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Krakowie

roku dwukierunkowy układ torowo-peronowy o długości kilometra, szerokości ponad 150 m i planie zbliżonym do wrzecionowatego. Zaopatrzony jest w dwie głowice rozjazdowe, wyposażone w sygnalizację świetlną, i elektryczne przekaźnikowe urządzenia zabezpieczenia ruchu, skupione w jednym okręgu nastawczym, sterowanym z nastawni dysponującej Kraków Główny (KG). Elementy obsługi podróżnych składają się z pięciu peronów wysokich typu wyspowego (dwukrawędziowego) o długości ponad 300 m każdy. Częściowo nakrywa je hala stanowiąca jednocześnie płytę parkingu. Pod peronami znajdują się: powstały po części w latach trzydziestych, a po części sześćdziesiątych XX wieku tunel pieszy, tunel drogowy (otwarty w 2007 roku), tunel tramwajowy (otwarty w 2008 roku) oraz dwupoziomowy hol podziemny nowego dworca, oddany do użytku 14 lutego 2014 roku[29]. Całość znajduje się na północ od historycznego budynku dworca, w miejscu peronów z czasów międzywojnia oraz częściowo na miejscu nieistniejącej lokomotywowni.

Ustalona w XIX wieku lokalizacja stacji sprawiła, że znajduje się ona obecnie w strefie przylegającej do ścisłej historycznej zabudowy śródmiejskiej. Obszar stacji od południa zasadniczo ogranicza ulica Lubicz, chociaż tor odstawczy dla elektrowozów (tzw. żeberko) i granica przetaczania składów sięgają 250 m dalej na południe. Od zachodu budynek dworca otwarty jest na przeorganizowany w 2006 roku dawny plac Kolejowy (obecnie im. Jana Nowaka-Jeziorańskiego). Od zachodu układ torowo-peronowy sąsiaduje z centrum handlowym, oddzielającym go wyraźnie od osi komunikacyjnej ulicy Pawiej i historycznej zabudowy Kleparza. Wspomniane obiekty handlowe i towarzysząca im nowa zabudowa mieszkalna w rejonie ulic Pawiej, Ogrodowej i Warszawskiej zajmują częściowo teren po magazynach kolejowych i towarzyszącym im bocznicach. Od północy teren stacji ogranicza ukształtowany u schyłku lat siedemdziesiątych XX wieku początek ulicy 29 Listopada wraz z wiaduktem. Za nim następuje rozwidlenie torów linii 8

[29] Pierwszy, podziemny hol kasowy oddano do użytku w 1997 r. W obecnej formie funkcjonuje on jako nowy Dworzec Główny – po kompleksowej przebudowie i zespoleniu z infrastrukturą komunikacji miejskiej. Por. Łazarczyk G.: *Dworzec w Krakowie otwarty. Także dla pasażerów* [online]. „Gazeta w Krakowie" [dodatek „Gazety Wyborczej"] 2014, z 14 lutego [dostęp: 19 lutego 2014 r.]. Dostępny w internecie: http://krakow.gazeta.pl/krakow/1,44425,15459461,Dworzec_w_Krakowie_otwarty__Takze_dla_pasazerow___ZDJECIA_.html.



Panorama stacji krakowskiej w 1919 r. Widoczne obiekty wzniesione w latach 30. XX w.: hala peronowa, zespół bliźniaczych hal prostokątnych z wieżą wodną i obrotnicą oraz układ torowy; autor fotografii nieznany; w zbiorach MHK, nr inw. MHK-Fs285/IX

i 133. Torom tej ostatniej towarzyszą łącznice do Dworca Towarowego. Od północnego wschodu do terenu stacji przylega ulica Wita Stwosza, przeprowadzona częściowo po dawnym terenie lokomotywowni. Za nią znajdują się relikty zespołu zaopatrzeniowego twierdzy Kraków[30]. Od wschodu i południowego wschodu granicę zespołu stacji stanowi ulica Bosacka, której pierzeję zachodnią tworzą zabytkowe domy kolejarskie oraz Regionalny Dworzec Autobusowy, otwarty w 2005 roku w miejscu parkingu z lat sześćdziesiątych XX wieku. Za ulicą Bosacką rozciąga się historyczna zabudowa dzielnic Warszawskie i Wesoła, wśród której wyróżniają się dawny browar Götzów oraz zielona enklawa Ogrodu Strzeleckiego z budynkiem Celestatu.

Ewolucja przestrzenno-architektoniczna zespołu stacji od powstania do lat sześćdziesiątych XX wieku

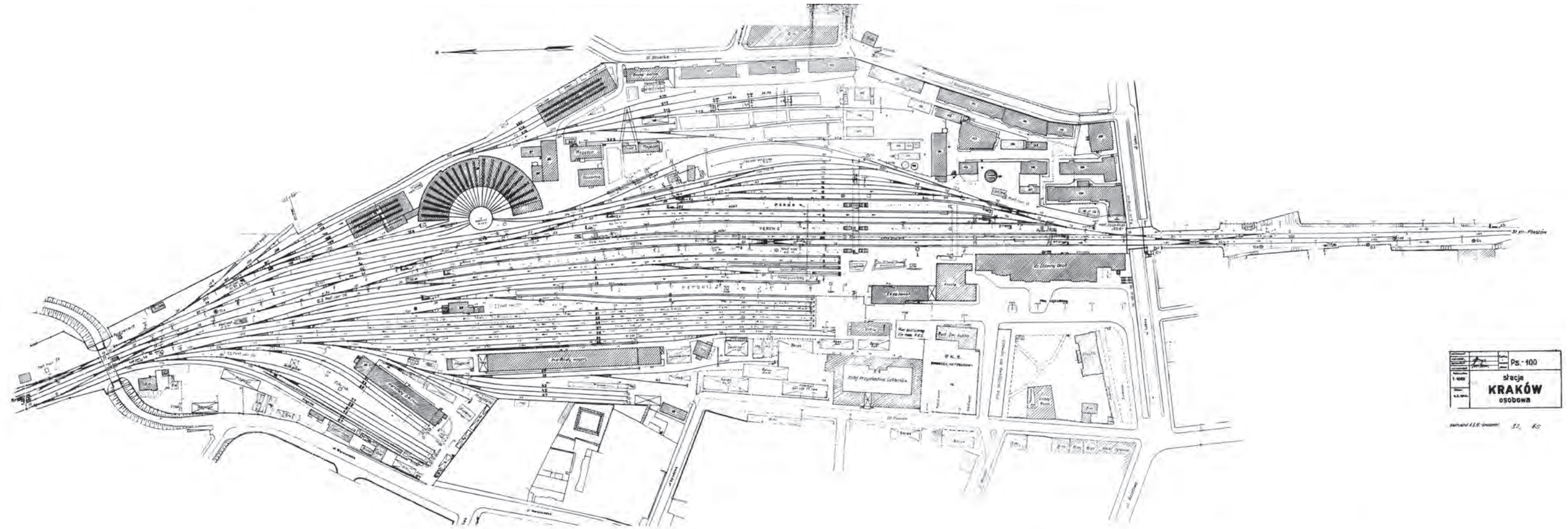
Założeniem tej części artykułu jest prezentacja „stratygrafii" przemian funkcjonalno-przestrzennych zespołu stacji Kraków Główny, bez ograniczania się do budynku dworca. Większość obiektów zespołu u swego powstania otrzymała niepowtarzalne formy architektoniczne i stylistyczne, mające wywołać pozytywne estetycznie odczucia zarówno u podróżnych, jak i u osób, dla których były miejscem pracy. W budownictwie i inżynierii kolejowej (na ziemiach polskich i nie tylko) przez całe dziesięciolecia starano się nadawać nawet prostym budowlom formy wyrażające tendencję do poszukiwania piękna. Wyszukane formy architektoniczne miały także podkreślać prestiż kolei jako nowoczesnego środka transportu i ważnego składnika pejzażu miast i osiedli XIX i XX wieku[31]. Podstawą do rozważań na temat ewolucji zespołu stacji krakowskiej jest porównanie obecnej i historycznej topografii zespołu według planu sytuacyjnego sporządzonego przez Wydział Geodezyjny krakowskiej Dyrekcji Kolei Państwowych (DOKP) w 1948 roku[32]. Uzupełnienie jego stanowi plan inwentaryzacyjny z 1969 roku, przygotowany „w przededniu" rozbiórek z lat siedemdziesiątych XX stulecia[33]. Oba przedstawiają stację w momencie szczytowego rozwoju przestrzennego, z największą liczbą budowli i urządzeń. Wykorzystując te plany, dla orientacji w tekście zespół stacji podzielono umownie na cztery scharakteryzowane kolejno strefy.

[30] W najlepiej utrzymanym budynku koszarowym zespołu od 1992 r. ma siedzibę Muzeum Armii Krajowej.

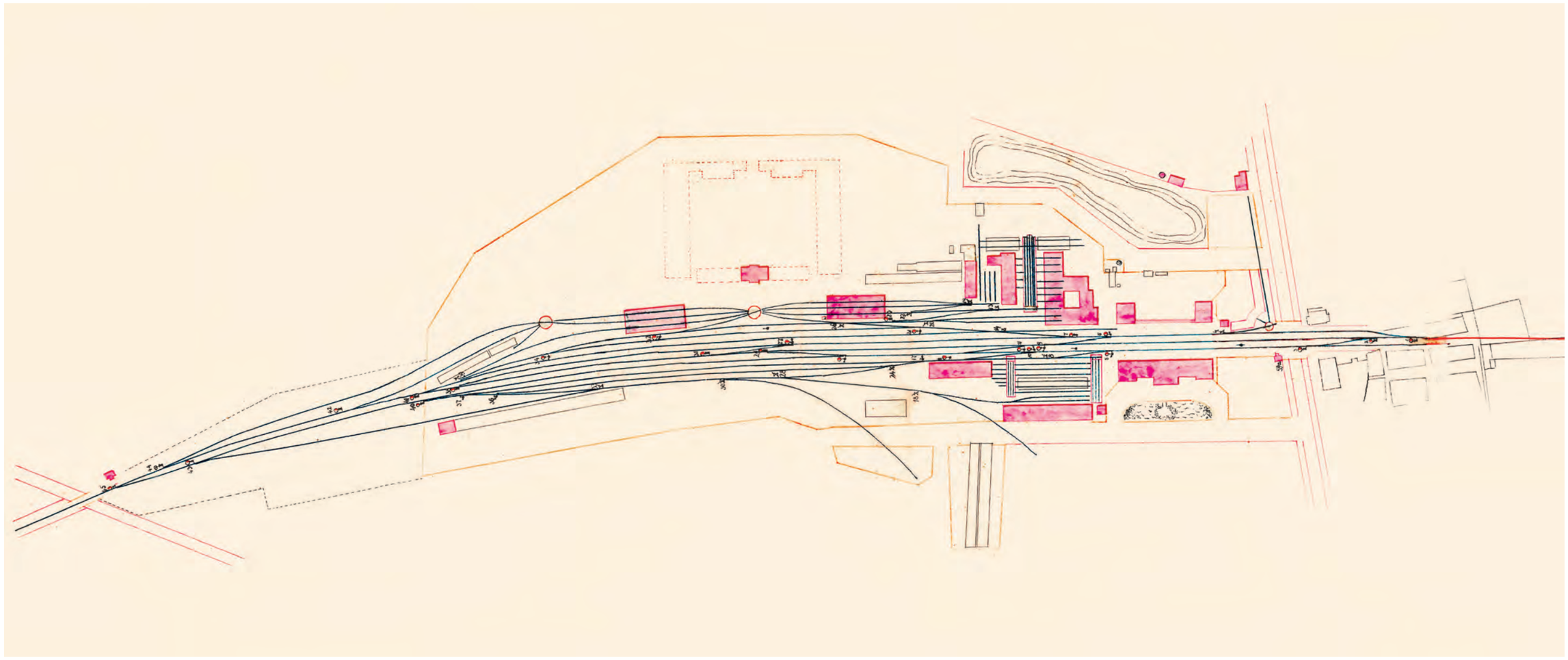
[31] *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens*: Künstlichere Gestaltung der Eisenbahn. Bd. 7. Auflage 2. Berlin–Wien 1915, S. 13–16.

[32] „Stacja Kraków Osobowa, plan sytuacyjny, skala 1:1000, DOKP w Krakowie, 4 lutego 1948, nr Ps.-100" (aktualizowany w 1961 r. i później), w zbiorach autora, zob. il. na wklejce [s. 1].

[33] „Inwentaryzacja obiektów na stacji Kraków Główny Osobowy, skala 1: 1000, DOKP w Krakowie, nr zlec. 67112/812/69", w zbiorach autora.



Najwartościowszym źródłem do rozpoznania historycznej topografii funkcjonalno-przestrzennej zespołu stacji Kraków Główny Osobowy jest plan sytuacyjny ze stycznia 1948 r. (aktualizowany w latach 60. XX w.). Centralną część zajmuje nieistniejący układ torowo-peronowy z lat 1935–1936. Z prawej strony plac Kolejowy z pokaźnym budynkiem dworca oraz zabudową dawnego magazynu celnego oraz poczty. W jego pobliżu dworzec PKS z przyległą zabudową usługową, w tym licznymi „wojennymi" barakami. Z lewej strony nieistniejąca zabudowa zespołu magazynowego wraz torami dojazdowymi, zabudową pomocniczą i wiaduktem w ciągu ul. Warszawskiej. Po przeciwległej stronie układu torowego widoczny zespół lokomotywowni z wyróżniającą się halą wachlarzową z obrotnicą, halami prostokątnymi, warsztatami i zasiekami węgla trakcyjnego dla parowozów. Między zasiekami i ulicami Bosacką oraz Lubicz znajduje się najgęściej zabudowana i najlepiej do dziś zachowana strefa kolonii mieszkalnej wraz z położonymi bliżej torów elementami dawnej infrastruktury warsztatów wagonowych oraz drukarnią i pomniejszą zabudową, w tym parą cylindrycznych zbiorników na olej opałowy (mazut) do parowozów; w zbiorach Dominika Lulewicza



Unikatową wartość dla rozpoznania topografii najstarszego zespołu stacji przedstawia plan z ok. połowy XIX w. Z prawej strony pierwszy budynek dworca z podjazdem, halą peronową, przejazdem w poziomie z ul. Lubicz oraz wrysowanym innym kolorem realizowanym podówczas włączeniem kolei w kierunku Dębicy (późniejszej Carl Ludwigs Bahn). Na lewo od dworca magazyn celny, położone po obu stronach (dziś nieistniejące) warsztaty naprawcze z przesuwnicami oraz układ torowy. Lokomotywownię pierwszej fazy stanowi para bliźniaczych hal prostokątnych z obrotnicami oraz wieżą wodną z wrysowanym linią przerywaną zarysem planowanej (?) rozbudowy. Bliżej ul. Lubicz najstarsza zabudowa warsztatowa z przesuwnicą i pomniejszą zabudową. Tuż przy skrzyżowaniu torów z ulicą obrotnica talerzowa obsługująca tor bocznicowy browaru Götzów; w zbiorach MHK, nr inw. MHK-259/VIII



Pierwszy, czołowy dworzec krakowski, wybudowany w stylu arkadowym. Zwraca uwagę monumentalna fasada południowa; reprod za: Komorowski W., Grochowska E.: „Stacja Kraków Główny Osobowy. Studium historyczno-konserwatorskie". Kraków 1992, il. 69, mps w archiwum MWKZ

Budynek dworca, perony pasażerskie, magazyn celny i poczta

Zabudowa i układ torowy pierwszej stacji krakowskiej z lat 1844–1860 dziś praktycznie nie istnieją, przekształcane bądź usuwane podczas kolejnych przebudów. Większość obiektów tej fazy zlikwidowano w latach 1935–1936[34]. Ostatnie relikty – wieżę wodną zespołu hal prostokątnych, byłe warsztaty naprawcze oraz magazyn celny z pocztą – rozbierano odpowiednio w latach 1962, 1984 i 2004. Do dziś zachowały się jedynie mury pierwszego dworca, ukryte w przekształconej strukturze obecnego budynku[35].

Pierwszy budynek dworca w momencie budowy był największym budynkiem publicznym ówczesnego Krakowa: „Będzie to gmach olbrzymi i wspaniały w porównaniu z budowlami krakowskimi"[36]. Zaplanowano go jako obiekt czołowy z głównym wejściem dla podróżnych od strony zachodniej – tak jest do dziś. Fasadę zachodnią tworzyły trzy, symetrycznie rozmieszczone, dwukondygnacyjne budynki, zespolone z cofniętą częścią parterową. Elewacje ożywiały półkoliście zamknięte otwory okienne z opaskami oraz gzymsami. Ozdobny gzyms górny wieńczyły akroteriony, rekompensujące brak widocznych (nisko pochylonych) połaci dachowych. Od strony ulicy Lubicz (południowej) znajdowała się imponująca, symetrycznie ukształtowana fasada, flankowana czterema wieżyczkami. Umieszczono w niej pięć dużych, zamkniętych półkoliście portali, z których trzy środkowe rozpięto nad torami zbiegającymi się na obrotnicy przed ulicą Lubicz – było to typowe rozwiązanie dla dworców czołowych tego czasu i służyło zawracaniu parowozów. Nad portalami umieszczono profilowany gzyms oraz fryz z dziewięciu ślepych arkad. Kompozycja fasady odzwierciedlała w pomniejszonej formie rozpowszechniony w Europie pierwszej połowy XIX wieku reprezentacyjny charakter dworca kolejowego, kształtowanego jako monumentalna brama prowadząca z miasta – w niektórych obiektach akcentowano ją parą wysokich wież[37]. Część wschodnią dworca stanowiły dwa dwukondygnacyjne budynki mieszkalne. Środek tworzyła przeszklona hala, nakryta dwuspadowym dachem, wspartym na stalowych kształtownikach. Dwa rzędy żeliwnych kolumn dzieliły wnętrze na wyższą część środkową, mieszczącą trzy tory, i dwie boczne z jednokrawędziowymi peronami. Dyspozycja przestrzenna hali była swoistą modyfikacją trójnawowego układu bazylikowego, dopasowanego do nowej funkcji. Dworzec wraz z halą miał wymiary poziome 75 na 45 m, przy czym szerokość samej hali wynosiła około 28 m. Stylistycznie wpisywał się on w modną pod koniec pierwszej połowy XIX wieku architekturę kolejową, łączącą cechy stylu klasycystycznego i arkadowego[38]. Po uruchomieniu linii Kolei Karola Ludwika, stacja zmieniła charakter na

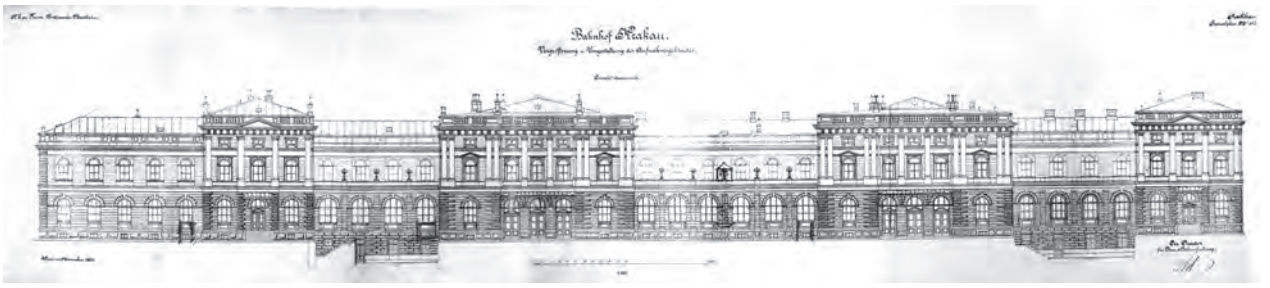
[34] Doskonałe pojęcie o rozplanowaniu najstarszego zespołu stacji daje „Plan przedłużenia linii kolejowej przez Wesołą", ok. 1855, w zbiorach MHK, nr inw. MHK-259/VIII, zob. il. na wklejce [s. 2].

[35] Komorowski W., Grochowska E.: „Stacja Kraków Główny…", plan nr 7. *Hipotetyczna inwentaryzacja reliktów pierwszego dworca na planie z 1892 roku.*

[36] Demel J.: *Początki…*, s. 22.

[37] Np. datowane na około połowę XIX stulecia dworce w Berlinie, Hanowerze, Lipsku, Wrocławiu. Por. Zwierz M., Ilkosz J.: Wprowadzenie. W: *Wrocławskie dworce kolejowe*. Red. M. Zwierz. Wrocław 2006, s. 7–8.

[38] Budowniczym pierwszego dworca krakowskiego był twórca dworca Kolei Górnośląskiej we Wrocławiu, Piotr Rosenbaum. Styl arkadowy (*Rundbogenstil* – styl okrągłołukowy) – popularny około połowy XIX w. styl stosowany głównie w budownictwie użyteczności publicznej, operujący elementami zapożyczonymi z architektury romańskiej i renesansowej, m.in. półkoliście zamkniętych arkad i otworów okiennych. Por. Koch W.: *Style w architekturze. Arcydzieła budownictwa europejskiego od antyku po czasy współczesne*. Przeł. W. Baraniewski et al. Warszawa 2011, s. 273, 472.



Projekt zachodniej fasady dworca z listopada 1892 r. Po tej przebudowie budynek uzyskał współczesny wygląd; reprod za: Komorowski W., Grochowska E.: „Stacja Kraków Główny Osobowy. Studium historyczno-konserwatorskie". Kraków 1992, il. 84, mps w archiwum MWKZ

przelotowy[39]. Około połowy XIX stulecia uformował się też pierwszy układ torów i zabudowy pomocniczej, wykazujący stopniową tendencję do rozbudowy na dostępnym wolnym terenie, czyli na północ od dworca. Była to pojedyncza grupa torów z dwiema głowicami rozjazdowymi o długości zbliżonej do obecnej. Dla jej południowej części charakterystyczne było ułożenie wielu zakończonych kozłami oporowymi torów bocznicowych i dojazdowych – po stronie zachodniej do składów zajmujących obszar aż po linię ulic Pawiej i Zacisze[40], a po stronie wschodniej do lokomotywowni i warsztatów. Obieg wagonów pasażerskich i towarowych w obrębie stacji zapewniał system rozjazdów oraz obrotnic (obecnie niestosowanych) krzyżowych, talerzowych, dzięki którym eliminowano problem braku miejsca na ułożenie rozjazdów[41]. Dworzec rozbudowano w latach 1869–1871, wydłużając go w kierunku ulicy Lubicz oraz zmieniając strukturę fasady[42]. Uformowano zrąb zasadniczy obecnego budynku z czterema ryzalitami, z których skrajne były węższe i nieco cofnięte. Elewacje budynku przekształcono w stylu neorenesansowym. Przeorganizowano również wnętrze, zmieniając układ poczekalni i korytarzy. Zlikwidowano ogród, gdzie urządzono plac zajazdowy z drogą dojazdową do magazynów – ulicą Nową[43]. Kolejną przebudowę dworca zrealizowała Kolej Północna po roku 1892 według projektu Józefa de Wassilko. Obiekt otrzymał obecny kształt i zachowaną do dziś dekorację zewnętrzną[44]. Partię frontową całości wysunięto o około jedną trzecią, zachowując podział na wysunięte w stronę placu ryzality oraz partie cofnięte, których dachy podwyższono o jedną kondygnację. Te ostatnie nieco podniesiono, tworząc jeszcze jedną, niższą kondygnację, tzw. mezzanino, widoczne w postaci szeregu niedużych okienek.

Od północy przybudowano dwukondygnacyjną część mieszczącą restaurację – dobudowa ta naruszyła symetryczną kompozycję budynku. Wnętrze poddano kolejnej modernizacji, budując dwa obszerne hole dla rozdziału ruchu pasażerów przyjeżdżających od wyjeżdżających. Elewacje dworca otrzymały bogatą dekorację neorenesansową z boniowaniem (wydatniej zaakcentowanym w części parterowej), pilastrami i staranną oprawą okien. Horyzontalny układ budowli oprócz spłaszczonych dachów oraz długiej elewacji frontowej (150 m) podkreślała nieduża wysokość oraz wydatny gzyms zwieńczenia wsparty na konsolkach. Dotychczasową halę peronową, niewygodną ze względu na gęsto rozstawione kolumny, zastąpiono nową, nieco dłuższą (100 m), ale o tej samej rozpiętości co poprzednia (28 m); nadal mieściła trzy tory, z których ruch pasażerski obsługiwały tylko dwa skrajne. Otrzymała ona przeszkloną konstrukcję stalową, złożoną z nitowanych kratownic parabolicznych, wspartych z jednej strony na ścianie dworca, a z drugiej na murze z półkolistymi prześwitami, biegnącym wzdłuż nowego peronu wyspowego, powstałego w miejscu części zabudowań pierwszego dworca[45]. Przy końcach ściany zbudowano stylowe parterowe pawilony dyżurnych ruchu. Peron pierwszy znacznie wydłużono w kierunku północnym. Obsługiwał on m.in. składy do Wiednia, a także ruch na linii cyrkumwalacyjnej[46]. Innowacją była budowa nakrytego żelbetowym stropem tunelu pasażerskiego pod torami w hali. Przebudowa 1892 roku to także znacząca inwestycja w układ torowy – wzrosła liczba torów dodatkowych i bocznych, głównie w rejonie lokomotywowni i warsztatów naprawczych po wschodniej stronie i przy rozbudowanych magazynach w rejonie ulic Pawiej i Warszawskiej – stan ten utrzymał się do lat trzydziestych XX wieku[47]. W celu ich obsługi przy końcu peronu drugiego zbudowano piętrową nastawnię na planie prostokąta, nakrytą dwuspadowym dachem. Zbyt mała przepustowość budynku dworca oraz nowej hali sprawiły, że po upaństwowieniu KFNB (1906) podjęto starania o budowę większego dworca wraz z peronami w strefie magazynów towarowych, położonego o około 300 m na

[39] *Atlas historyczny*, plan 1.1a. *Stadt Krakau mit den Vorstädten Kleparz, Czarna Wieś, Piasek, Stradom, Wesoła, Smolensko u. Kazimierz*, 1848 (w odbitce z 1856 r.).

[40] Komorowski W., Grochowska E.: „Stacja Kraków Główny…", s. 81. Największym wieloletnim użytkownikiem placów składowych po zachodniej stronie stacji były kopalnie okręgu jaworznickiego (tzw. Zagłębia Krakowskiego).

[41] *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens*: Drehscheiben. Bd. 3. Auflage 2. Berlin–Wien 1912, S. 428.

[42] Komorowski W., Grochowska E.: „Stacja Kraków Główny…", s. 36–38.

[43] Ibidem, il. 47.

[44] Ibidem, s. 40–42.

[45] Realizacja jednonawowej hali peronowej wiązała się z brakiem wolnego miejsca i w praktyce nie pozwalała na zwiększenie przepustowości stacji. Dla porównania, w 1904 r. we Lwowie zbudowano dwie nawy hali o wymiarach 150 na 67 m, a we Wrocławiu w latach 1899–1904 zrealizowano halę czteronawową o wymiarach 171 na 84 m.

[46] „Czas" 1887, nr 297, z 29 grudnia, s. 2.

[47] Komorowski W., Grochowska E.: „Stacja Kraków Główny…", il. 41.



Harmonijna kompozycja architektoniczna dworca, byłego magazynu celnego oraz poczty (na dalszym planie). W najdalszej pespektywie widoczne dymy pracujących parowozów, 1930, pocztówka; w zbiorach MHK, nr. inw. MHK-634/K/VIII



Widok dworca wraz z drugą halą peronową od strony torów. Z prawej strony typowy dla kolei austriackich ażurowy semafor kształtowy. U dołu przyczółek wiaduktu nad ul. Lubicz, 1909, pocztówka; w zbiorach Marka Ćwikły

północ od obecnego, u wylotu ulic Kurniki i Ogrodowej. Koncepcje z lat 1908, 1910 oraz 1913 nie wyszły poza fazę wstępną[48]. Warunkiem koniecznym do realizacji przedsięwzięcia było uwolnienie przestrzeni zajmowanej przez wspomniane magazyny, co stało się możliwe po oddaniu do użytku dworca towarowego w 1913 roku. W 1920 roku rozbudowano ku przodowi parter budynku dworca, powiększając poczekalnie oraz hole kasowe. Co istotne, opracowując ich fasady, utrzymano neorenesansowy wystrój i artykulację ścian, przez co zachowano spójny wygląd całości obiektu[49]. Do budowy nowego dworca w międzywojniu wracano kilkakrotnie w związku z postępującym przekształcaniem placu Kolejowego i przyległych ulic w bardziej reprezentacyjne. Od 1901 roku na placu mieścił się końcowy przystanek tramwaju elektrycznego wąskotorowego[50]. Do późnych lat dwudziestych w jego północnej części znajdowały się liczne składy, obsługiwane bocznicami kolejowymi sięgającymi nawet ulicy Zacisze. Miejsce po nich stopniowo zaczęły zajmować kamienice. Planowany w połowie lat trzydziestych modernistyczny budynek dworca nie doczekał się przed 1939 rokiem realizacji. Podczas wojny budynek dworca nie uległ przebudowie. W holu głównym w 1942 roku umieszczono propagandowe wizerunki zabytków Krakowa. W czasie wojny plac Kolejowy uległ powiększeniu przez likwidację ogrodu przy pałacu Wołodkowiczów i przeprowadzeniu nowego dojazdu od strony ulicy Pawiej.

Otwarcie 25 listopada 1934 roku połączenia z Warszawą przez Tunel przesądziło o budowie nowych torów i peronów[51]. W tym celu w roku 1935 dokonano likwidacji najstarszej zabudowy w centralnej części układu torowego: hali peronowej, lokomotywowni prostokątnych (bliźniaczych) oraz nastawni. Trzy perony pasażerskie wraz z nowoczesnymi wiatami spawanymi i przejściem podziemnym powstały w 1935 roku[52] i zajęły teren w osi planowanego dworca. Stosownie do konfiguracji przestrzennej miały one różną długość – najdłuższy był półwyspowy peron pierwszy (z krawędzią o długości 670 m), podzielony na dwie części (1 i 1A), rozdzielone skrzyżowaniem pozwalającym na niezależne odprawianie pociągów z obu części. W czasie wojny na peronach pojawiły się niemieckojęzyczne informatory i tablice. Układ torowy zmodernizowano wówczas przez zabudowanie elektromechanicznych urządzeń sterowania ruchem. W 1945 roku część tych urządzeń zdemontowali bądź zniszczyli wycofujący się Niemcy[53].



Niemal to samo ujęcie 75 lat później – budynek dworca bez hali i przed rozpoczęciem generalnego remontu. Przy peronie drugim gotowy do odjazdu pociąg osobowy do Przemyśla, prowadzony lokomotywą EU 07; fot. Krzysztof Słowikowski, 31 lipca 1984 r.

Na północ od budynku dworca bardzo krótko (do roku 1855) działała pierwsza wagonownia[54]. Obok niej już przed rokiem 1850[55] zbudowano murowany, nakryty dwuspadowym dachem magazyn i urząd celny. Jego część południową

[48] Ibidem, s. 91–94; *Program i warunki konkursu na plan regulacji wielkiego Krakowa*. „Architekt" 1910, r. 11, z. 6–8, s. 88, 91–92, 98, 102, 108. Nowa lokalizacja dworca osobowego była jednym z podstawowych warunków tego konkursu i została uwzględniona we wszystkich projektach nań zgłoszonych.

[49] Komorowski W., Grochowska E.: „Stacja Kraków Główny…", s. 43.

[50] Kołodziej J.: *Krakowskie tramwaje*. Rybnik 2011, s. 20.

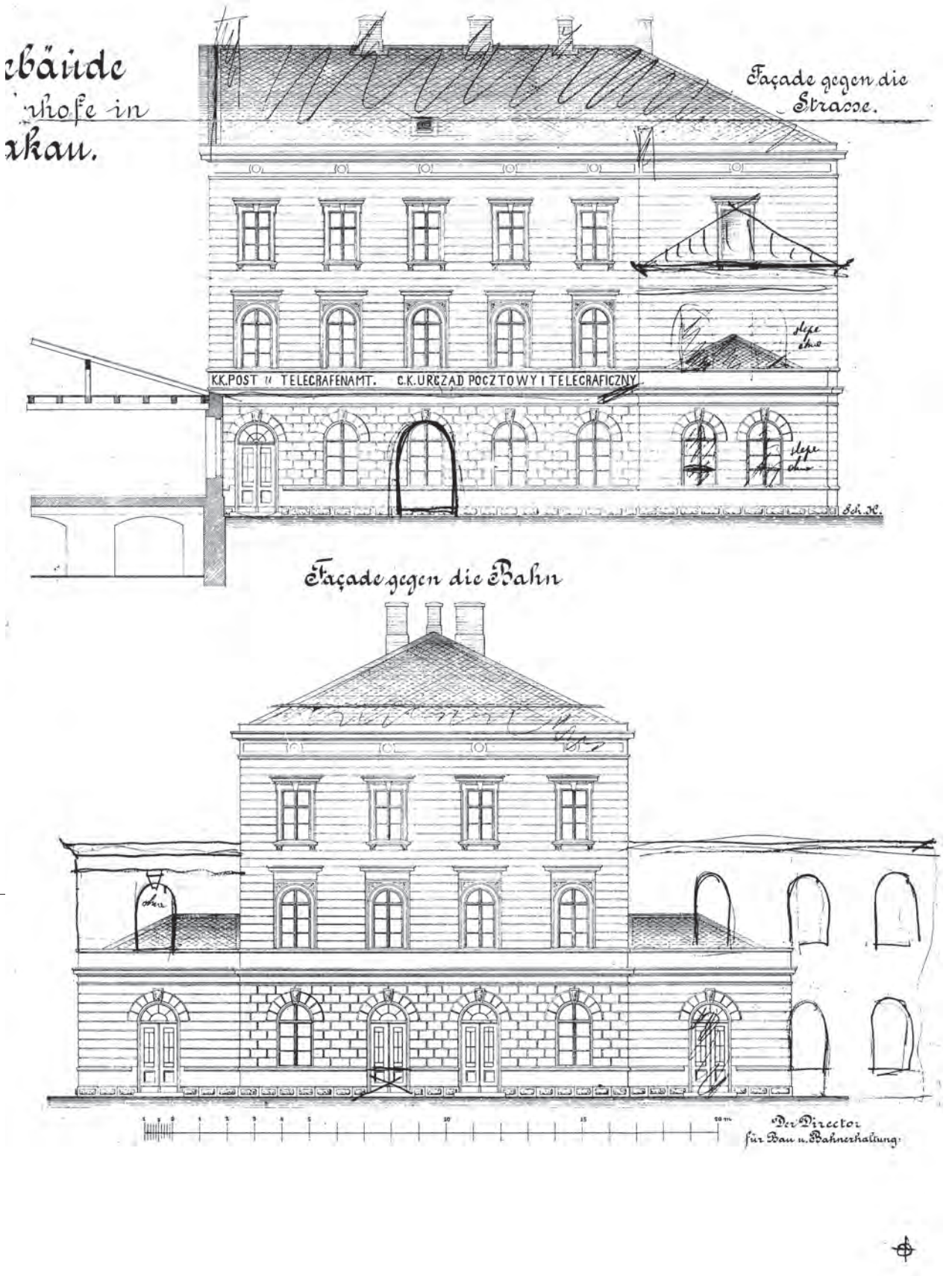
[51] „Czas" 1934, nr 325, z 25 listopada, s. 1.

[52] Wilenko L.: *Spawane dachy peronowe na stacji Kraków-Osobowa*. „Inżynier Kolejowy" 1936, nr 3, s. 112–115.

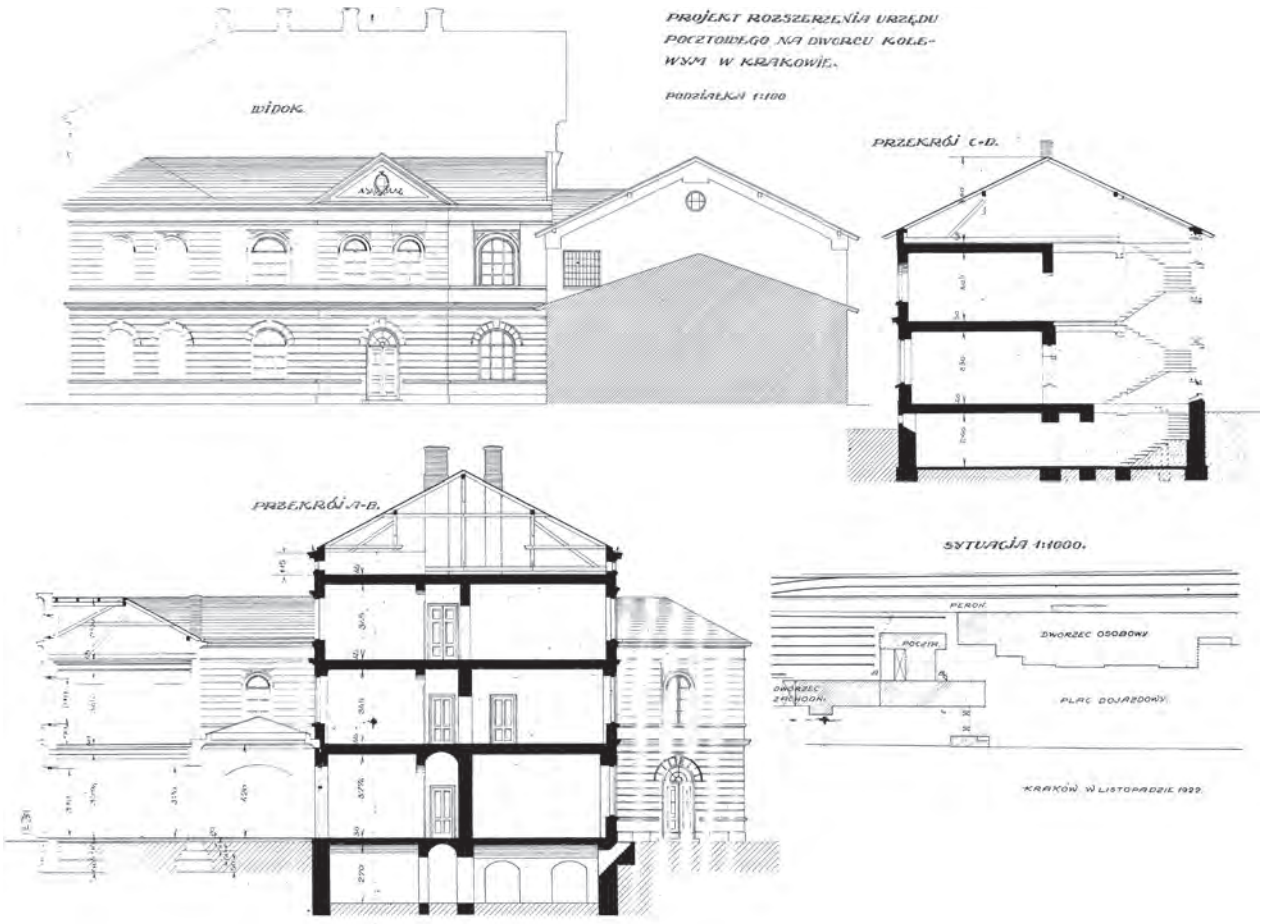
[53] Ćwikła M.: „Krakowski węzeł"; Scharf H.W.: *Eisenbahnen zwischen Oder Und Weichsel. Die Reichsbahn im Osten bis 1945*. Freiburg 1981, S. 42, 228.

[54] Komorowski W., Grochowska E.: „Stacja Kraków Główny…", s. 47.

[55] *Atlas historyczny*, plan 1.1a.



Projekt budowy urzędu pocztowego: elewacja od strony placu i od strony torów. Widoczne odręczne „poprawki" związane z przebudową z lat 20. XX w.; w zbiorach Dominika Lulewicza



Projekt rozbudowy poczty z 1922 r. Zwraca uwagę nawiązanie stylistyczne nowej części do reszty budynku; w zbiorach Dominika Lulewicza

podniesiono o jedno piętro w 1861 roku[56]. Odtąd elewacja frontowa budynku, po roku 1874 zaopatrzona w stylową wieżyczkę zegarową (usuniętą w międzywojniu), stanowiła do 1945 roku charakterystyczny element panoramy placu Kolejowego. Elewację budynku zaopatrzono w wysokie, zamknięte łukiem półkolistym okna (występujące pojedynczo lub parami) – obiekt zdradzał cechy stylu arkadowego. Stylistycznie budynek nawiązywał do zbudowanej około 1860 stacji w Bieżanowie (obecnie Kraków Bieżanów)[57]. Na północnym przedłużeniu magazynu celnego powstał magazyn inspekcyjny (późniejszy materiałowy), częściowo rozebrany w roku 1919 pod planowaną budowę dworca. Po odzyskaniu niepodległości magazyn celny zintegrowano funkcjonalnie z pobliską pocztą – odtąd występowały pod wspólną nazwą Dworzec Zachodni. W roku 1931 jego część północną przebudowano na kasy biletowo-bagażowe i poczekalnię[58]. W latach 1889–1893 pomiędzy magazynem celnym a peronem pasażerskim stanął trójkondygnacyjny, okazały budynek poczty[59]. Wzniesiono go na planie litery T, której poprzeczkę stanowiły jednopiętrowe skrzydła, ustawione równolegle względem torów. Fasadą i wejściem głównym obiekt zwrócony był w stronę torów, a tylną stroną połączony z magazynem celnym. Elewację opracowano w stylu neorenesansowym, z boniowaniem mocniej zaakcentowanym w ścianach parteru, z wydatnymi gzymsami i starannie opracowaną oprawą okien, na parterze i pierwszym piętrze zamkniętych półkoliście, a na drugim piętrze o wykroju prostokątnym. Budynek sprawiał wrażenie wyższego dzięki stromym połaciom dachu. Jednak jego cofnięcie za magazyn celny i dworzec uniemożliwiały pełną ekspozycję widokową od strony placu. Od strony północnej dobudowano osobny peron, tzw. pocztowy, z drewnianym zadaszeniem oraz układ bocznic ładunkowych. W roku 1923 powiększono pocztę, dobudowując od strony północnej dwukondygnacyjną część mieszczącą magazyny oraz sortownię paczek[60]. Podobnie jak w przypadku dworca, dobudowę zrealizowano z dbałością o nawiązanie do XIX-wiecznej stylistyki: powtórzono artykulację ścian oraz detal. Zarówno poczta, jak i dawny magazyn celny zostały spalone w 1945 roku. W 1947 roku odbudowano je w gruntownie

[56] Komorowski W., Grochowska E.: „Stacja Kraków Główny…", s. 45–47.

[57] Komorowski W.: „Stacje kolejowe: Kraków Płaszów, Kraków Prokocim, Kraków Bieżanów. Studium historyczno-konserwatorskie". Kraków 2000, s. 7, mps w archiwum MWKZ.

[58] „Przebudowa budynku głównego na dworcu zachodnim w Krakowie, skala 1:100, DOKP w Krakowie, Wydział Drogowy, 1930" w zbiorach autora.

[59] Komorowski W., Grochowska E.: „Stacja Kraków Główny…", s. 47–49; *Postgebäude auf dem Bahnhofe in Krakau, k.k. priv. Kaiser. Ferd. Nordbahn*, Wien, März 1889 [Projekt budowy urzędu pocztowego], zob. rysunek na s. 264 w tym artykule.

[60] „Projekt rozszerzenia urzędu pocztowego na dworcu w Krakowie, Dyrekcja Kolei Państwowych w Krakowie, listopad 1922", zob. rysunek u góry strony.



Jednym z obiektów kolejowych zniszczonych w 1945 r. była poczta i były magazyn celny. Tu przed odbudową w 1947 r., po której obiekty zatraciły pierwotną elegancję; reprod za: Komorowski W., Grochowska E.: „Stacja Kraków Główny Osobowy. Studium historyczno-konserwatorskie". Kraków 1992, il. 116, mps w archiwum MWKZ



Północna elewacja poczty z lat 20. XX w. na rok przed rozbiórką; fot. Maciej Czapkiewicz, 24 kwietnia 2003 r.

zmienionej postaci, integrując w jedną całość i reorganizując wnętrza[61]. Zniesiono trzecią kondygnację oraz usunięto dekorację ścian. Magazyn celny otrzymał nową, cofniętą fasadę. Całość nakryto płaskim dachem ze świetlikiem. Odbudowa pozbawiła obiekty dawnego wyglądu. Jednak przyjrzawszy się bliżej, można było dostrzec pozostałości wystroju – boniowania, oprawy okien i portali. Pewne cechy stylowe zachował też były budynek Dworca Zachodniego (m.in. artykulacja ścian i wykrój okien), adaptowany w 1960 roku na toalety[62].

Strefa dawnych magazynów towarowych i obiektów towarzyszących na wysokości ulic Ogrodowej, Pawiej i Warszawskiej

Na północ od magazynów celnego i inspekcyjnego, równolegle do osi torów, w roku 1859 wzniesiono dwa murowane, bliźniacze magazyny towarowe (nadawczy i odbiorczy). Budynki z racji przeznaczenia określone zostały przez cechy funkcjonalne, które będą później czytelne w innych realizacjach o charakterze składowo-magazynowym. Parterowe, wydłużone, o dużej kubaturze, zaopatrzone zostały w dwustronne rampy obsługujące drogę dojazdową i tory do obiegu wagonów. Daleko wysunięte dwuspadowe dachy chroniły pracujących przed opadami atmosferycznymi, a zintegrowanie części biurowej z halą ekspedycji ułatwiało nadzór i komunikowanie się personelu[63]. Zwrócone frontami ku sobie części biurowe wzniesiono jako dwukondygnacyjne. Podobnie jak w przypadku magazynu celnego i inspekcyjnego, obiekty nosiły cechy stylistyczne okresu, w jakim powstały: oprawę okien i drzwi opracowano w nawiązaniu do stylu arkadowego. W 1892 roku Kolej Północna przebudowała budynki – scaliła je w jeden, łącząc ze sobą części administracyjne. Pod koniec I wojny światowej magazyn rozebrano w związku z planowaną budową nowego dworca. W roku 1873 na zachód od wspomnianego budynku (bliżej ulicy Pawiej) powstał największy kubaturowo obiekt zachodniej strony zaplecza stacji – magazyn towarów przychodzących (frachtowy) o długości 172 m[64]. Podpiwniczony ceglany budynek posadowiono na kamiennej podmurówce. Z obu stron umieszczono rampy ładunkowe z bocznicami. Jednoprzestrzenne wnętrze z drewnianym stropem wsparto na żeliwnych kolumnach. Od południa przybudowano część kancelaryjno-biurową. W dłuższych elewacjach obiektu umieszczono pary rozsuwanych drzwi. Po 1913 roku obiekt przekształcono w warsztaty naprawy wagonów (późniejsza wagonownia Kraków Główny). Po roku 1950 część biurową podniesiono o jedną kondygnację.

W roku 1892 na północ od opisanego wyżej magazynu, równolegle do ulicy Warszawskiej, wzniesiono magazyn przesyłek ekspresowych. Obiekt wyróżniała konstrukcja drewniana, szkieletowa, wypełniona cegłą. Wzdłuż dłuższych boków założono drewniane rampy z bocznicami. Na przełomie XIX i XX wieku na styku strefy magazynów z teren miejskim powstały inne obiekty. Na rogu ulic Ogrodowej i Pawiej wybudowano stylowy budynek kancelarii akcyzowej i stołówki, wzniesiony w wypełnionej cegłą konstrukcji szkieletowej w roku 1894[65]. W pobliżu wiaduktu w ulicy Warszawskiej powstało na przełomie wieków biuro telegraficzne Kolei Północnej, zbudowane w tzw. stylu burgowym, gdzie element dekoracyjny stanową nietynkowane, ceglane elewacje, ożywione opaskami wokół okien oraz fryzami i gzymsami[66].

Na północ od magazynów zlokalizowana była północna głowica rozjazdowa stacji. Za nią znajdowało się jednopoziomowe skrzyżowanie ulicy Warszawskiej z torami i jednoczesne przecięcie północnego pasa umocnień twierdzy Kraków. Dokonane na początku lat siedemdziesiątych XIX wieku przesunięcie umocnień poza cmentarz Rakowicki (na linię obecnych ulic Kamiennej i Prandoty) pozwoliło na budowę

[61] „Projekt przebudowy budynku Urzędu Pocztowo-Telekom. »Kraków 2« przy Placu Kolejowym dla Dyrekcji Okręgu Poczt i Telegrafów w Krakowie, Dyrekcja Okręgu Poczt i Telegrafów w Krakowie, Wydział Budowlany, Kraków, lipiec 1947", ANK, sygn. ABM, f. 393A.

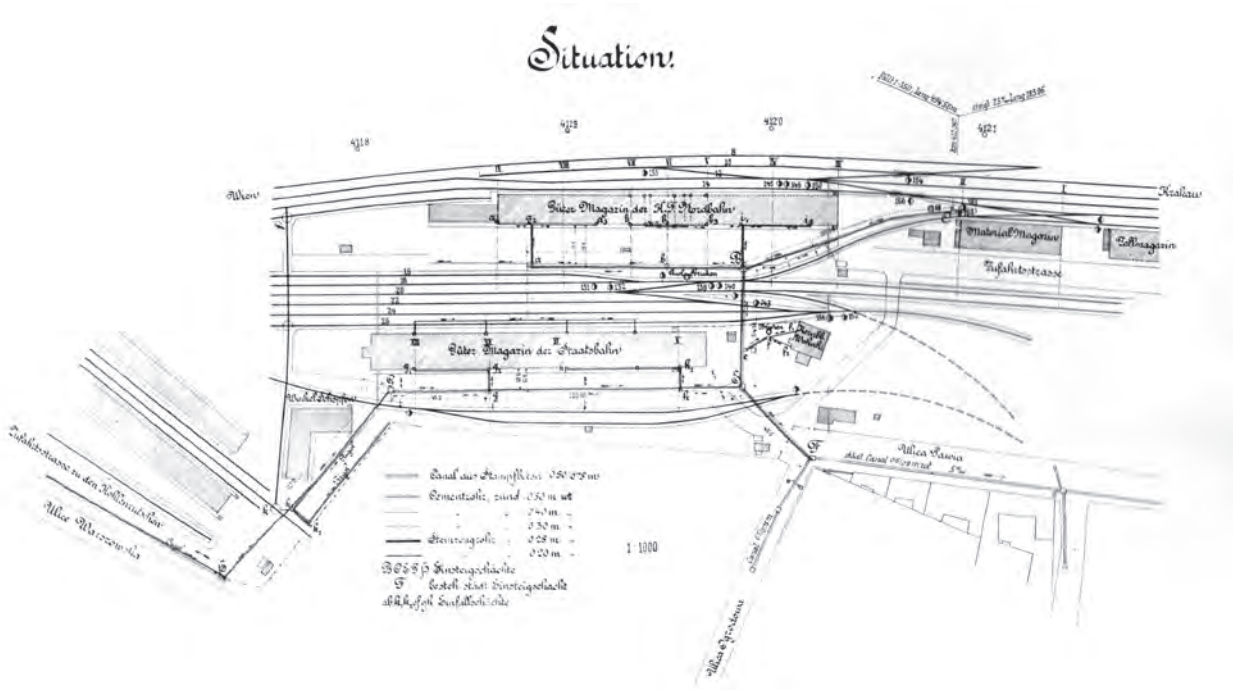
[62] „Projekt adaptacji części magazynu ekspedycji bagażowej na toalety dla podróżnych, skala 1:50, DOKP w Krakowie, Zarząd Drogowy, nr D/6b-103/21/60, Kraków, 13 maja 1960", w zbiorach autora.

[63] *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens*: Guterschuppen. Bd. 5. Auflage 2. Berlin–Wien 1914, S. 435; Komorowski W., Grochowska E.: „Stacja Kraków Główny…", s. 67–68.

[64] Komorowski W., Grochowska E.: „Stacja Kraków Główny…", s. 63–65.

[65] Ibidem, il. 123.

[66] Ibidem, s. 66.



Projekt skanalizowania zespołu magazynowego z 1897 r. W górnej części ówczesny magazyn Kolei Północnej, rozebrany pod niedoszłą rozbudowę dworca. Poniżej magazyn ck Kolei Państwowych (kkStb), tzw. magazyn towarów przychodzących (frachtowy). Z prawej strony droga dojazdowa od strony magazynu celnego – dawna ul. Nowa. Z lewej strony magazyn przesyłek ekspresowych. U dołu przebieg ulic Ogrodowej, Pawiej i Warszawskiej; reprod za: Komorowski W., Grochowska E.: „Stacja Kraków Główny Osobowy. Studium historyczno-konserwatorskie". Kraków 1992, il. 57, mps w archiwum MWKZ



Socrealistyczny, parterowy budynek akumulatorni oraz były magazyn frachtowy (na drugim planie) w 1992 r. w; reprod za: Komorowski W., Grochowska E.: „Stacja Kraków Główny Osobowy. Studium historyczno-konserwatorskie". Kraków 1992, il. 22, mps w archiwum MWKZ



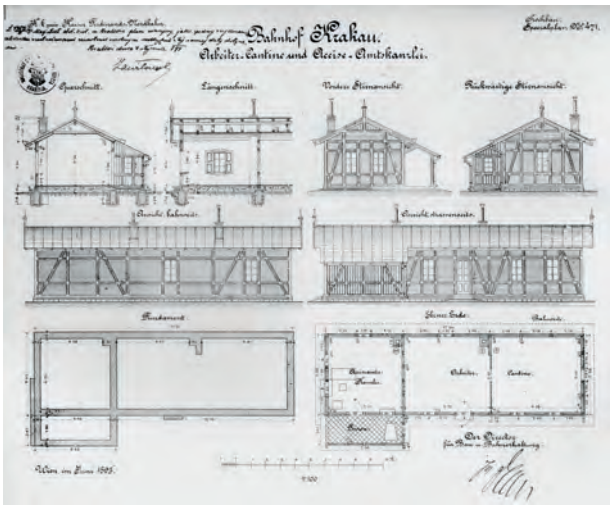
Oryginalnie sklepione piwnice magazynu frachtowego z lat 70. XIX w., stan z 1992 r.; reprod za: Komorowski W., Grochowska E.: „Stacja Kraków Główny Osobowy. Studium historyczno-konserwatorskie". Kraków 1992, il. 24, mps w archiwum MWKZ

bezkolizyjnego skrzyżowania ulicy z torami stacji[67]. W latach 1876–1877 wzniesiono łukowate podjazdy, zakończone kamiennymi, ozdobnymi przyczółkami. Na nich posadowiono stalowe, nitowane, paraboliczne przęsło wiaduktu o długości 30 m i szerokości 8 m[68]. Wiadukt okazał się przydatny, zwłaszcza że otwarta w 1888 roku linia cyrkumwalacyjna wraz ze stacją manewrowo-postojową w rejonie obecnej ulicy Składowej przyczyniła się do intensyfikacji ruchu kolejowego. W grudniu 1931 roku do głowicy północnej stacji wprowadzono tor nowo budowanej linii do Tunelu[69]. Należy dodać, że krajobraz strefy magazynów uzupełniały inne budowle, m.in. obiekty wyspecjalizowane w przechowywaniu żywności: magazyn zbożowy i lodownia, a także domy mieszkalne. W okresie II wojny światowej między magazynami a dworcem oraz w okolicy

[67] W momencie likwidacji działa fortecznego przęsło wiaduktu nie blokowało widoczności pola ostrzału, tzw. równi ogniowej bastionu IV (Rakowickiego). Por. Łukasik H., Turowicz A.: *Twierdza Kraków…*, s. 40–42, 60.

[68] *Überfahrt für die Warschauerstraße bei Krakau, Maßtab 1:100, k.k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn*, Wien, Mai 1875, reprod. w: Komorowski W., Grochowska E.: „Stacja Kraków Główny…", il. 139, zob. górną il. na s. 269 w tym artykule; „Czas" 1877, nr 66, z 22 marca, s. 2.

[69] „Linja Kraków – Miechów – Kozłów. Plan sytuacyjny, odcinek Kraków – Sudoł, podziałka 1:2000, Biuro Projektów i Studiów PKP, nr 1-V, 1932", PKP SA, Oddział Gospodarowania Nieruchomościami (dalej cyt. PKP SA OGN) w Krakowie, niesygn.



Datowany na 1893 r. projekt stołówki dla robotników oraz kancelarii akcyzowej u zbiegu ulic Ogrodowej i Pawiej; reprod za: Komorowski W., Grochowska E.: „Stacja Kraków Główny Osobowy. Studium historyczno-konserwatorskie". Kraków 1992, il. 123, mps w archiwum MWKZ

ulicy Warszawskiej wybudowano baraki warsztatowe, w tym z ceramicznych prefabrykatów systemu Hourdisea[70]. W rejonie ulic Ogrodowej i Pawiej powstał budynek kotłowni[71].

Pomiędzy torami postojowymi wagonowni a torami głównymi stacji w 1942 roku wzniesiono oryginalną w formie, trójkondygnacyjną nastawnię dysponującą – *Krakau Filia* (KF)[72]. Obiekt w stylu harmonijnej w proporcjach architektury funkcjonalistycznej wyróżniała nowoczesna bryła z nadwieszonym ryzalitem nastawnicowni, prostokątnymi, wielokwaterowymi oknami oraz wyższą, asymetrycznie usytuowaną dobudową z cegły licowej, mieszczącą klatkę schodową, zaopatrzoną w okrągłe okna. Do bardziej tradycyjnych w formie posterunków ruchu należała nastawnia po północnej stronie wiaduktu warszawskiego, zbudowana po roku 1941[73]. Reprezentowała ona typową, uproszczoną architekturę Trzeciej Rzeszy o cechach wywodzących się z budownictwa kolejowego pierwszych dziesięcioleci XX wieku[74]. Dwukondygnacyjny, prostopadłościenny budynek z dużymi, ułatwiającymi widoczność oknami nastawnicowni nakryto czterospadowym, łamanym do środka dachem z wydatnym okapem przeciwodblaskowym[75]. Obiektu nie ukończono przed końcem wojny – oddano go do użytku po przebudowie urządzeń zabezpieczenia ruchu w 1970 roku – jako nastawnię dysponującą Kraków Główny A (KGA)[76]. W latach 1952 i 1953 w obrębie wagonowni wzniesiono, tym razem w stylu socrealistycznym, budynki spawalni i akumulatorni – wyróżniały je wielospadowe strome dachy z wysokimi kominami, proste opaski wokół okien i drzwi i terakotowa okładzina cokołów[77]. W roku 1956 po stronie południowej wiaduktu warszawskiego, po przebudowie urządzeń sterowania ruchem, oddano do użytku niewielką, parterową nastawnię wykonawczą KG 1. Obiekt utrzymano również w socrealistycznej konwencji stylistycznej[78].



Dawne biuro telegraficzne Kolei Północnej przy ul. Warszawskiej, stan z 1992 r.; reprod za: Komorowski W., Grochowska E.: „Stacja Kraków Główny Osobowy. Studium historyczno-konserwatorskie". Kraków 1992, il. 28, mps w archiwum MWKZ

[70] Było to popularne w czasie wojny budownictwo wznoszone na terenie krakowskiego (i nie tylko) węzła kolejowego. Por. „Ekspertyza wiązarów dachowych baraków mieszkalnych przy ul. Kamiennej 15 w Krakowie, DOKP w Krakowie, Zarząd Drogowy, nr 35/62, 1962", PKP SA OGN w Krakowie, niesygn., nlb.

[71] „Kraków – kotłownia OPL. Stara kotłownia przy ul. Pawiej. Dokumentacja architektoniczno-budowlana, inwentaryzacja, PKP Biuro Projektów Kolejowych w Krakowie, nr 81245-1K, 27 grudnia 1981", PKP SA OGN w Krakowie, niesygn., nlb.

[72] Trzy projekty nastawni: *Befehls-Stellwerk KF, Hauptbahnhof Krakau. Generaldirektion der Ostbahn, Krakau, den 20 VII 40*, *Bahnhof Krakau, Befehlstellwerk KF, Blatt 1-3, den 26 Juni 1942, Generaldirektion der Ostbahn* (z polskim opisem, niedat.); „Projekt nastawni na dworcu osobowym w Krakowie, DOKP w Krakowie, nr B-bs.27", PKP SA OGN w Krakowie, niesygn.

[73] „*Stellwerk Nr 1, Warschauer Straße, Generaldirektion der Ostbahn, Krakau 14 VIII 1941*", dokumentacja budowlana, rachunki i kosztorysy, ANK, Teki Architektury i Urbanistyki (TAU), Budynki Użyteczności Publicznej (BUP), sygn. Varia 93, s. 4–33.

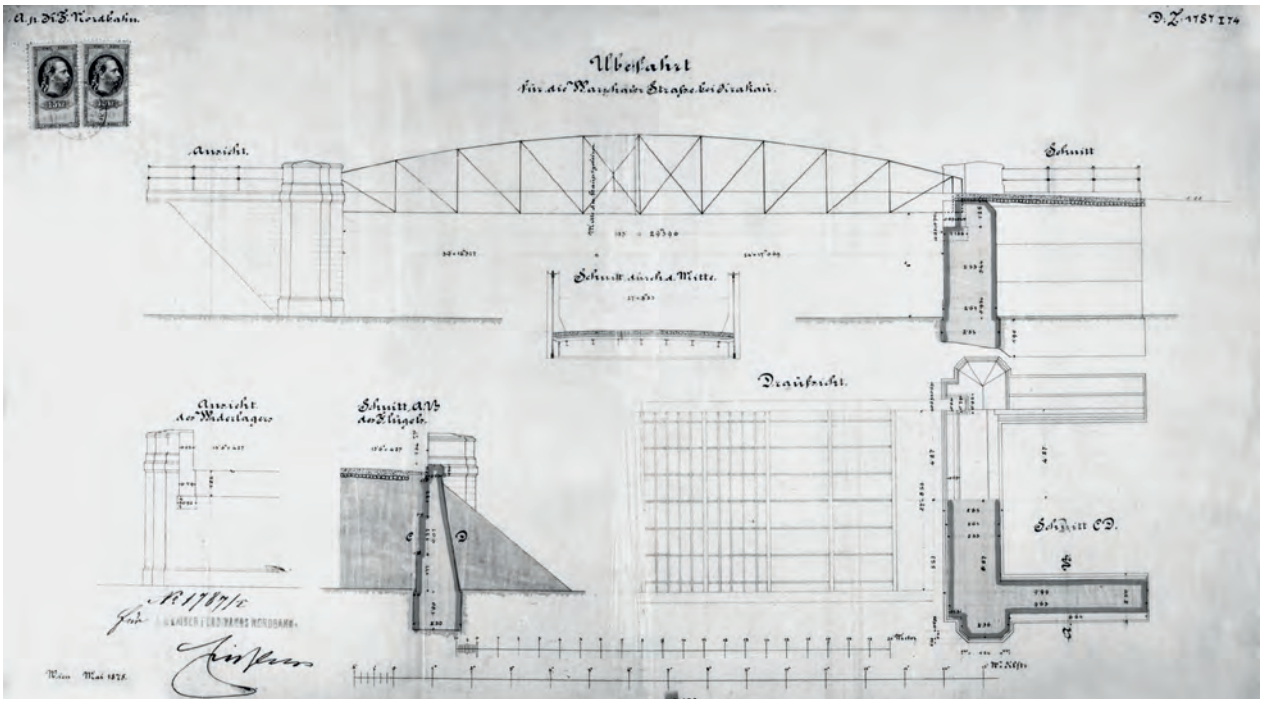
[74] Balińska G.M., Baliński J.A., Balińska D.: *Krajobraz z koleją. Drogi żelazne Wielkopolski*. Wrocław 2011, s. 183–184, 200–201. Omówiono tu oraz pokazano (na przykładach) ewolucję architektoniczną budynku nastawni na terenach pruskich (niemieckich).

[75] Na terenie obecnego węzła krakowskiego analogiczne obiekty wzniesiono na dworcu towarowym oraz stacjach Bieżanów i Mydlniki.

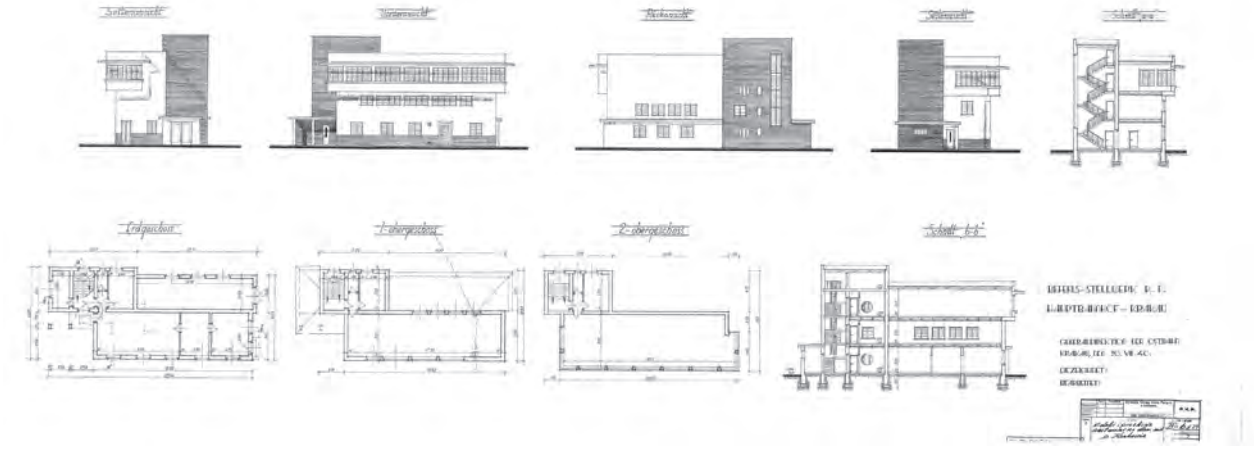
[76] „Regulamin tymczasowy prowadzenia robót w czasie przełączenia i uruchomienia nowych urządzeń z. r. k. z sygnalizacją świetlną w stacji Kraków Gł. Osob. od strony zachodniej. PKP Oddział Ruchowo Handlowy w Krakowie, 2 grudnia 1970", PKP Polskie Linie Kolejowe SA (dalej cyt. PKP PLK SA), Zakład Linii Kolejowych w Krakowie, niesygn., nlb.

[77] „Projekt budynku spawalni dla rejonu budynków w Krakowie, DOKP w Krakowie, 15 kwietnia 1952"; „Projekt budynku ładowni akumulatorów przy ul. Pawiej w Krakowie, skala 1:100, DOKP w Krakowie, Wydział Drogowy, 10 lipca 1952, nr inw. B.bs.47". PKP SA OGN w Krakowie, niesygn., nlb.

[78] „Protokół z oddania do eksploatacji urządzeń bezpieczeństwa po kapitalnym remoncie w St. Kr. Główny, spisany dn. 15 V 56"; „Nastawnia KGB w st. Kraków Gł., DOKP w Krakowie, Zarząd Drogowy, nr inw. B.bs.-124 (niedat.)", PKP PLK SA, Zakład Linii Kolejowych w Krakowie, niesygn., nlb.



Datowany na 1875 r. projekt wiaduktu w ciągu ul. Warszawskiej; reprod za: Komorowski W., Grochowska E.: „Stacja Kraków Główny Osobowy. Studium historyczno-konserwatorskie". Kraków 1992, il. 139, mps w archiwum MWKZ



Projekt nastawni Krakau Filia (KF) z lipca 1940 r.; w zbiorach PKP SA OGN w Krakowie, sygn. B-bs 27

Lokomotywownie i warsztaty po północno-wschodniej stronie stacji

Około 1855 roku po północno-wschodniej stronie stacji powstały pierwsze obiekty związane z obrządzaniem i naprawą taboru trakcyjnego (parowozów)[79]. Na początku stanowił je zespół dwóch prostokątnych, bliźniaczych hal, skomunikowanych torami zbiegającymi się na obrotnicy[80]. Były to hale przelotowe z obustronnym dojazdem, mieszczące wewnątrz po trzy tory. Nakryto je dwuspadowymi, niskimi dachami. Portale wjazdowe (po trzy na każdą fasadę) oraz wysokie, rozdzielone lizenami otwory okienne otrzymały oprawę w postaci łuków półkolistych, co również sytuuje je w grupie budowli wznoszonych w stylu arkadowym z połowy XIX stulecia. Integralną część pierwszej lokomotywowni stanowiła wieża wodna, będąca rezerwuarem wody parowozowej. Część środkowa wieży miała dwie kondygnacje i nakryta była dwuspadowym dachem. Naroża ścian nośnych posiadały wzmocnienia przechodzące w górnej kondygnacji w filary dźwigające dach oraz umieszczony na górnej kondygnacji zbiornik wodny. Dla odjęcia ciężaru ściany tej kondygnacji posiadały konstrukcję drewnianą, sta-

[79] Związane z utrzymaniem taboru trakcyjnego (lokomotyw) budynki i urządzenia stanowiły od samego początku nieodłączne składniki krajobrazu kolejowego. Szerzej na temat zadań klasycznej parowozowni pisze Leon Stankiewicz, zob. Stankiewicz L.: *Kolejowe urządzenia trakcyjne*. Warszawa 1956. Por. też *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens*: Lokomotivschuppen. Bd. 7. Auflage 2. Berlin–Wien 1915, S. 199–222.

[80] „Plan przedłużenia linii kolejowej przez Wesołą…", zob. il. na wklejce [s. 2]. Od 1858 r. hala południowa należała do kolei CLB, a północna do KFNB.



Ta sama nastawnia po przekształceniach lat powojennych; fot. Krzysztof Słowikowski, 31 lipca 1984 r.



Szybkobieżny węgierski wagon spalinowy „Arpad" na próbach technicznych w Krakowie, 1934. W tle prostokątne hale bliźniacze lokomotywowni oraz wieża nastawni; autor fotografii nieznany; w zbiorach Marka Ćwikły

nowiącą jednocześnie izolację termiczną zbiornika. Do obu stron wieży dobudowano dwa, symetrycznie rozmieszczone, piętrowe aneksy zaplecza technicznego i mieszkalnego. Elewacje wieży opracowano w sposób dekoracyjny: portal oraz okna uzyskały ozdobny wykrój, a elementy drewniane – dekoracyjną ciesiołkę. Taką formę konstrukcyjną wieży powtarzano wiele razy w budownictwie kolei austriackich[81]. Na



Zaniedbana zabudowa byłych warsztatów Kolei Północnej przed rozbiórką; fot. Krzysztof Słowikowski, 31 lipca 1984 r.

północny wschód od omawianego zespołu około 1858 roku wybudowano obiekty warsztatowe i pomocnicze Kolei Północnej, zespolone bocznicami z terenem stacji (kuźnię, ślusarnię, stolarnię, montażownię, magazyn i zasieki węglowe). Z analizy mocno zniekształconych, acz zachowanych do połowy lat osiemdziesiątych XX wieku ich pozostałości można przypuszczać, że obiekty wzniesiono również z elementami stylu arkadowego – otwory drzwiowe i okienne zwieńczono łukami półkolistymi o identycznym wykroju. Przebudowy z lat drugiej wojny i okresu PRL doprowadziły do rozbiórki niektórych budynków bądź do sukcesywnego usuwania trudnego w konserwacji ozdobnego detalu.

Kolejne inwestycje w strefie lokomotywowni umożliwiło poszerzenie areału stacji, uwarunkowane przesunięciem w latach siedemdziesiątych XIX wieku linii fortyfikacji poza cmentarz Rakowicki. Część zniwelowanego bastionu IV zajęły zbudowane w latach 1884–1887 obiekty wojskowego zespołu aprowizacyjnego twierdzy Kraków, połączonego układem torów dojazdowych z północną głowicą stacji[82]. W roku 1873 zbudowano 12-stanowiskową halę wachlarzową lokomotywowni z obrotnicą i zespołem torów dojazdowych[83]. Był to obiekt jednoprzestrzenny, w którego elewacji frontowej umieszczono portale wjazdowe, zaopatrzone w pary dwuskrzydłowych drzwi. Wewnątrz znajdowały się stanowiska dla parowozów wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną. Budynek nakryto silnie spłaszczonym dachem ze świetlikiem kalenicowym. W konstrukcji dachu umieszczono też elementy parowozowej instalacji oddymiającej[84]. Jej rozbudowa do 21 stanowisk nastąpiła w roku 1935, po rozbiórce hal prostokątnych. Do południowego skrzydła dobudowano trójkondygnacyjną dyspozytornię. W okresie II wojny światowej do północnej ściany hali dobudowano halę prostokątną dla lokomotyw. Trójstanowiskowy, nietynkowany obiekt o fabrycznej stylistyce nakryto dwuspadowym, spłaszczonym dachem z podłużnym świetlikiem. Elewację frontową zaopatrzono w trzy pary stalowych drzwi, a boczne – w prostokątne, wielokwaterowe okna, osadzone w ramach ze stalowego kątownika. W czasie okupacji niemieckiej w miejsce poaustriackiej obrotnicy o średnicy 18 m zainstalowano większą, o średnicy 23 m[85]. W 1955 roku dokonano gruntownego remontu hali wachlarzowej, wymieniając m.in. drzwi (na stalowe), kładąc nowe tynki, szkląc okna i wymieniając instalacje[86].

Na granicy terenu kolejowego z wojskowym i obecną ulicą Bosacką wybudowano w latach siedemdziesiątych

[81] *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens*: Wasserstationen. Bd. 10. Auflage 2. Berlin–Wien 1923, S. 288.

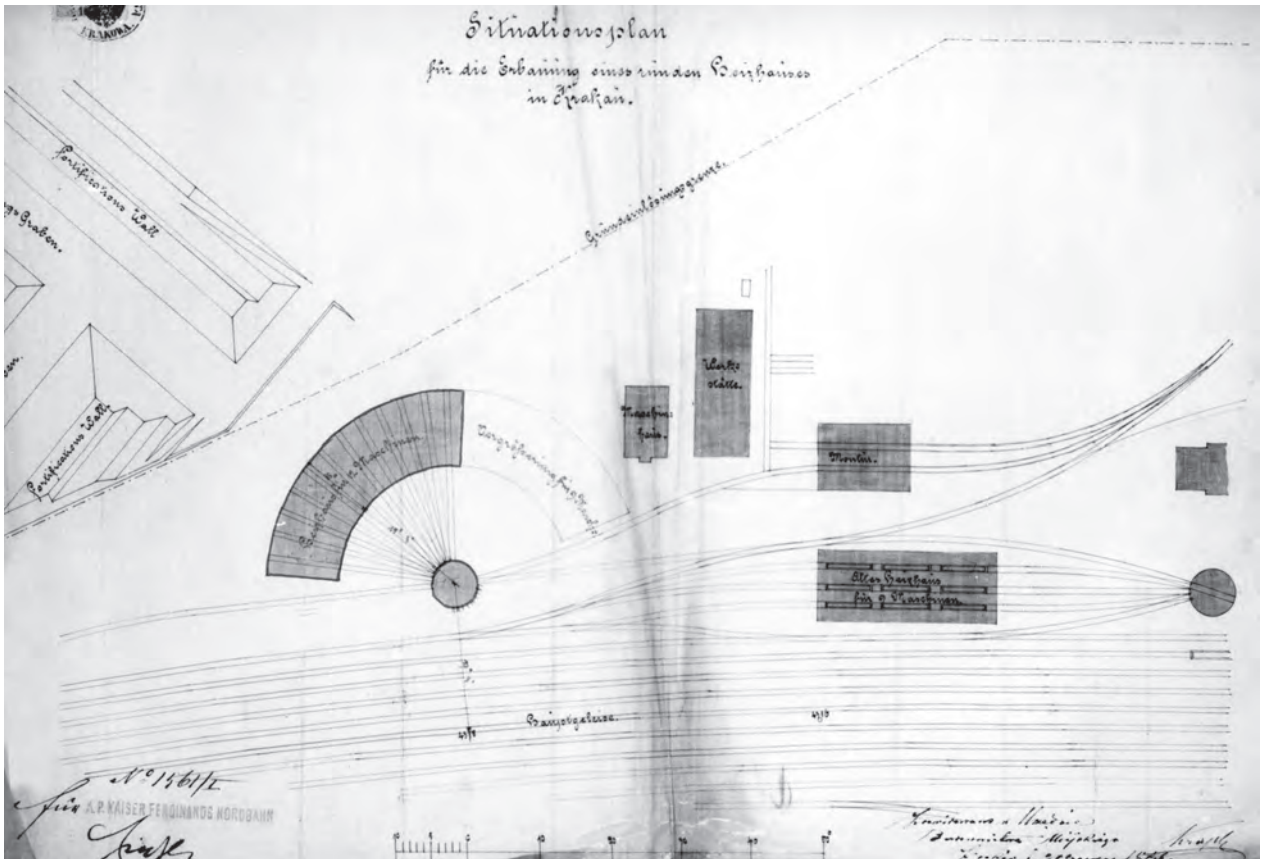
[82] Łukasik H., Turowicz A.: *Twierdza Kraków*…, s. 40–41, 60; „*Projekt für die Erweiterung der Geleise Anlagen beim k.k. Verpflegs Etablissement nächst des Nordbahnhofes in Krakau*" (niedat.), Centralne Archiwum Wojskowe (CAW), sygn. Dok.V.I.371.5.42, pl. 33.

[83] Komorowski W., Grochowska E.: „Stacja Kraków Główny…", s. 86. Szczegóły pierwotnego wyglądu tej hali z braku materiału ikonograficznego są trudne do odtworzenia.

[84] Stankiewicz L.: *Kolejowe urządzenia*…, s. 26–28.

[85] Był to standard wprowadzany w kolejnictwie na terenach okupowanych przez Trzecią Rzeszę w celu obsługi dłuższych parowozów wojennych serii 52 i 42 (późniejsze Ty2 i Ty3), por. *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens*: Drehscheiben…, S. 433, 435.

[86] „Remont remizy parowozowej Kraków Główny, Centralne Biuro Studiów i Projektów Kolejowych, Oddział w Krakowie, 3 listopada 1955", PKP SA OGN w Krakowie, niesygn., nlb.



Plan zespołu lokomotywowni z okresu budowy pierwszej części hali wachlarzowej (1873). Z prawej starsze obiekty (warsztaty oraz jedna z hal prostokątnych); reprod za: Komorowski W., Grochowska E.: „Stacja Kraków Główny Osobowy. Studium historyczno-konserwatorskie". Kraków 1992,il. 53, mps w archiwum MWKZ

XIX wieku trójstanowiskową halę rozprzęgania wagonów, połączoną torami dojazdowymi z północną głowicą stacji[87]. Elewacje opracowano analogicznie jak w przypadku hal bliźniaczych – zaopatrzono je w bramy i okna o identycznym półkolistym wykroju oraz zaakcentowano pilastrami i wydatnym gzymsem. Około 1910 roku obiekt wydłużono o pięć przęseł o wyższych oknach, ale zachowujących ten sam wykrój łuków. Budynek nakryto wtedy drewnianym stropem, opartym na parabolicznych, podwójnych wspornikach z ukośnymi rozpórkami. W 1936 roku budowlę przekształcono w motowozownię – stacjonowały tu szybkobieżne wagony motorowe serii SAx (tzw. luxtorpedy)[88]. Zniszczoną we wrześniu 1939 roku halę odbudowano w uproszczonych formach, m.in. zmieniając wykrój portali na prostokątny. W ciągu drugiej połowy XIX stulecia, odpowiednio do rosnącej liczby zadań, następowała też rozbudowa zespołu warsztatów położonych na południe od hali wachlarzowej. Na północ i południe od strefy zabudowy mieściły się ogrodzone zasieki węglowe. W latach 1934–1935 po rozbudowie peronów pasażerskich tory dojazdowe i część obiektów pomocniczych lokomotywowni (w tym nowe, większe zasieki węglowe) zlokalizowano w miejscu ogrodów położonych na tyłach domów przy ulicy Bosackiej. Podczas okupacji niemieckiej powiększono magazyny oraz wzniesiono schronisko dla robotników. Zainstalowano też wydajniejsze urządzenia do nawęglania parowozów – dźwigowe wyciągi klatkowe systemu Teudtloffa oraz urządzenia wodne firmy Krausewerk z Nowej Soli (Neusalz/Oder).



Hala wachlarzowa z obrotnicą w 1967 r.; autor fotografii nieznany; w zbiorach Marka Ćwikły

Kolejowa kolonia mieszkaniowa przy ulicach Bosackiej i Lubicz

Czwarta strefa zabudowy znajduje się między torami a ulicą Bosacką i jej połączeniem z ulicą Lubicz. Od północy sąsiadowała z terenem lokomotywowni. Do dziś wyróżnia ją

[87] Komorowski W., Grochowska E.: „Stacja Kraków Główny…", il. 33, 41.

[88] O tych oraz innych wagonach motorowych eksploatowanych w międzywojniu na terenie węzła krakowskiego piszą: Kroma R., Sosiński J., Zintel K.: *Normalnotorowe wagony silnikowe PKP 1919–1939*. Poznań 2011.



Zaniedbana dawna hala rozprzęgania wagonów, późniejsza motowozownia w 1987 r. Zwracają uwagę półkoliście sklepione okna w elewacji bocznej oraz podłużny świetlik kalenicowy na dachu. Na fasadzie resztki napisu ostrzegawczego: „Przed wjazdem stój!"; fot. Paweł Terczyński, 1987



Elewacja wschodnia dawnych warsztatów ck Kolei Państwowych (kkStb) z 1897 r. W głębi z lewej strony międzywojenny budynek drukarni kolejowej. Stan z 1978 r.; autor fotografii nieznany; w zbiorach Dominika Lulewicza

największa liczba zachowanej i użytkowanej zgodnie z pierwotnym przeznaczeniem zabudowy, głównie mieszkalnej. Pierwszym użytkownikiem terenu były warsztaty naprawcze ck Kolei Państwowych (kkStb), później Kolei Karola Ludwika, zniesione po upaństwowieniu przedsiębiorstwa w 1892 roku[89]. Tworzyły je dwa budynki – południowy z halą warsztatową na 10 stanowisk, oraz północny – hala prostokątna na osiem stanowisk. Z analizy najstarszego planu stacji wynika, że warsztaty te powstały około 1855 roku, co miałoby swoje uzasadnienie w związku z doprowadzeniem linii z Dębicy i wzrostem liczby zadań z zakresu obsługi taborowej. W roku 1897 zastąpiono je nowym obiektem, wzniesionym na planie prostokąta, nakrytym dwuspadowym dachem[90]. Jego jednoprzestrzenne wnętrze wsparto na żeliwnych, ozdobnych kolumnach. Z racji pełnionej funkcji w dłuższych bokach zbudowano bramy wjazdowe dla wagonów, a po wschodniej stronie przesuwnicę. Ściany budynku uzyskały staranną dekorację w postaci gzymsów i pilastrów z głowicami o zgeometryzowanych formach. Prostokątne, duże okna otrzymały wielokwaterowe przeszklenie. Międzywojenna przebudowa układu torowego pozbawiła budynek pierwotnej funkcji – przeorganizowano wnętrze, wznosząc ściany działowe. W związku z wdrożeniem na kolejach austriackich systemu opalania parowozów olejem (mazutem) na północ od wspomnianych warsztatów około 1910 roku wzniesiono dwa cylindryczne stalowe zbiorniki na nowy rodzaj paliwa[91].

Od lat sześćdziesiątych XIX wieku oba towarzystwa kolejowe (KFNB i CLB) rozpoczęły w tym rejonie wznoszenie zabudowy mieszkalnej dla urzędników. Do 1939 roku powstało tu 12 zróżnicowanych stylistycznie domów, z których zachowało się osiem. Pierwszy dom mieszkalny zbudowała Kolej Karola Ludwika na rogu ulic Lubicz i Bosackiej w latach 1861–62 (obecnie ulica Lubicz 14)[92]. Był to obiekt nawiązujący do architektury klasycznej – wyróżniały go boniowany parter, ozdobne opracowanie okien (opaski i gzymsy na konsolkach) oraz plastyczny fryz. Bryłę o symetrycznym układzie z wyższą częścią środkową nakrywał dach o wysokich połaciach. W 1920 roku nadbudowano aneksy boczne, obniżono dachy oraz usunięto dekoracje elewacji. Największy i najbardziej monumentalny dom wzniosła w latach 1872–1873 Kolej Północna przy ulicy Lubicz 10, w miejscu równoległej do ulicy Lubicz bocznicy obsługującej browar Götza[93]. Położony naprzeciw dworca trójkondygnacyjny budynek o wysokich płaszczyznach dachowych stał się jego architektonicznym i optycznym dopełnieniem. Zbudowano go na planie zbliżonym do litery L w stylu neorenesansowym. Obiekt wyróżniają boniowane wieżowe ryzality, ujęte parami masywnych pilastrów, partery z rzędami półkoliście zamkniętych okien oraz wydatne gzymsy. Od strony torów zbudowano ryzality klatek schodowych, zwieńczone trójkątnymi szczytami. W roku 1893 wydłużono skrzydło północne, a na przedłużeniu osi budynku zbudowano parterowy budynek stołówki o dekoracyjnym rozwiązaniu fasad. Podczas II wojny światowej w części budynku przy ulicy Lubicz 10 urządzono biura i zaplecze socjalne, a w związku z przebudową urządzeń sterowania ruchem południowej głowicy stacji ryzalit od strony torów przebudowano na nastawnię. W elewacji przebito pokaźne otwory okienne i zainstalowano daszek przeciwodblaskowy[94]. W 1945 roku nastawnię po demontażu urządzeń wysadzono w powietrze. Powojenną rekonstrukcję wykonano z uproszczeniem dekoracji części elewacji. Po gruntownej modernizacji urządzeń zabezpieczenia ruchu w obrębie stacji (lata pięćdziesiąte) w przebudowanym ryzalicie urządzono nastawnię dysponującą Kraków Główny B (KGB)[95].

[89] Komorowski W., Grochowska E.: „Stacja Kraków Główny…", s. 61–62.

[90] Ibidem, s. 61–62.

[91] „Wiener Zeitung" 1909, Nr. 89, 20 April, S. 19. Wprowadzenie oleju opałowego wiązało się ze znacznym wzrostem cen węgla oraz z poważnym problem, jakim było zadymianie hal dworcowych przez opalane węglem parowozy. Por. *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens*: Heizölfeuerung. Bd. 6. Auflage 2. Berlin–Wien 1914, S. 151–156.

[92] Komorowski W., Grochowska E.: „Stacja Kraków Główny…", s. 53–54.

[93] Ibidem, s. 49–51.

[94] „Ul. Lubicz 10a, 10b, 10c, skala 1:50, DOKP w Krakowie, Oddział Drogowy, 23 marca 1936" (z odręcznymi korektami, kopia planu z opisem w jęz. niem.), w zbiorach autora.

[95] Ćwikła M.: „Krakowski węzeł".



Widok podkopu w ciągu ul. Lubicz w kierunku zachodnim na początku XX w. Z prawej strony narożnik domu pod obecnym nr. 14, za którym widoczna jest pusta przestrzeń, po 1911 r. zajęta przez dom pod nr. 12. Na dalszym planie monumentalne elewacje domu pod nr. 10 z charakterystycznymi wieżowymi ryzalitami. Powojenna rekonstrukcja elewacji od strony ulicy pozbawiła ją większości dekoracji. W tle podparte kolumnami przęsło wiaduktu projektu Teodora Talowskiego. Na wiadukcie manewrujący parowóz serii 170 kolei kkStb (późniejsza seria PKP Tr 11) z charakterystyczną poziomą rurą łączącą zbieralniki pary na kotle, pocztówka; w zbiorach MHK, nr inw. MHK-778/K/VIII



Prawie to samo ujęcie ponad 100 lat później. Kolejowe domy mieszkalne tworzą dziś zwartą kompozycję północnej pierzei ul. Lubicz; fot. Dominik Lulewicz, 20 sierpnia 2011 r.

W 1873 roku Kolej Północna rozpoczęła także zabudowę w części północnej strefy, na wysokości styku ulic Bosackiej z Lubomirskiego i Topolową. Powstały tu dwa identyczne trójkondygnacyjne domy, złożone z dwóch bliźniaczych segmentów każdy (ulica Bosacka 18–20 i 22–24), zaopatrzonych w pary dwuosiowych ryzalitów z trójkątnymi szczytami. Prostokątne okna ozdobiono opaskami. Parter zaznaczono boniowaniem ryzalitu oraz zdwojonym gzymsem[96]. Budynki swoją architekturą zapowiadały późniejsze pojawienie się projektów typowych. W roku 1875 z dala od pierzei ulicy Lubicz, na osi budynku dworca, kolej CLB wzniosła dwukondygnacyjny dom nakryty dwuspadowym dachem (obecnie ulica Lubicz 12A)[97]. Wyróżniały go niewielki ryzalit od wschodu oraz zamknięte odcinkowo okna z opaskami na górnej kondygnacji. Na północ od niego wzniesiono w latach 1897–1898 stację wodną, złożoną z dwukondygnacyjnej wieży oraz rozmieszczonych symetrycznie dwukondygnacyjnych skrzydeł. Górna kondygnacja wieży ze względów na ciężar zbiorników na wodę została obudowana drewnem, a jedynie filary dźwigające dach wykonano z cegły. W 1935 roku w trakcie powiększania układu torowego – kładziono tory postojowe oraz objazdowe w kierunku lokomotywowni – w miejscu dotychczasowej wzniesiono nową, wydajniejszą wieżę. Budowla ta, o formie modernistycznej, ma postać zwężającego się ku górze walca z nasadzoną cylindryczną kondygnacją z wykuszem, mieszczącą zbiornik wodny. Wieżę nakryto spłaszczonym dachem ze świetlikiem[98].

Po upaństwowieniu Kolei Północnej zabudowę mieszkalną strefy kontynuowano, realizując obiekty ujednolicone architektonicznie, wznoszone według projektów typowych w latach 1910–1911[99]. Podstawę stanowił tu swoisty moduł: trójkondygnacyjny budynek na planie prostokąta, z ryzalitem klatki schodowej w części środkowej[100]. Wznoszono go z cegły na kamiennej podmurówce, a wyróżnikiem były nietynkowane elewacje ze starannie opracowanymi dekoracjami ceglanymi (pasy okienne, naczółki, fryzy). Na terenie krakowskiej stacji wzniesiono 12 takich modułów, na ogół łącząc je w pary[101]. W jednym przypadku zbudowano trójczłon (ulica Bosacka 8, 10, 12), a w innym zbudowano tylko jeden budynek (ulica Bosacka 4), co było uzależnione od dostępnego miejsca. Ciekawą modyfikacją tego projektu jest dom przy ulicy Lubicz 12, gdzie część od ulicy ukształtowano indywidualnie: otynkowano, zaopatrzono w obłe wykusze i nakryto mansardowym dachem z naczółkami[102]. W latach 1926–1927 z dala od ulic wzniesiono trójkondygnacyjny budynek drukarni kolejowej, nakryty wysokim dachem, ponad który wybija się wieża szybu windy[103]. Ma on elewację niemal pozbawioną dekoracji, z wyjątkiem strony północnej, gdzie znajduje się ozdobny portal. W latach 1930–1931 linię zabudowy ulicy Bosackiej dopełniono czterokondygnacyjnym okazałym domem[104]. W odniesieniu do współczesnego mu budownictwa modernistycznego obiekt swoją dekoracją zdradzał zapóźnienie stylistyczne. Na południe od strefy mieszkalnej

[96] Komorowski W., Grochowska E.: „Stacja Kraków Główny…", s. 68.

[97] Ibidem, s. 55.

[98] Ibidem, s. 62. Identyczne wieże wzniesiono już w okresie powojennym w Nowym Sączu i Tarnowie.

[99] Projekty, podzielone na typy (I–IV), były realizowane na rozbudowywanych w tym czasie stacjach wzdłuż całego przebiegu Kolei Północnej (od Wiednia do Krakowa).

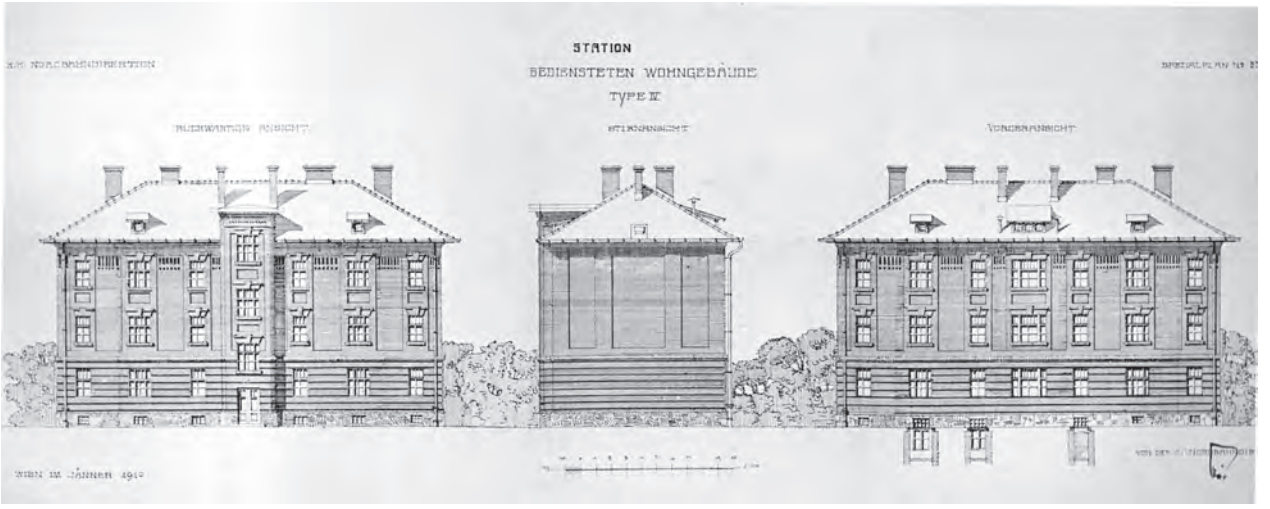
[100] Komorowski W., Grochowska E.: „Stacja Kraków Główny…", s. 51–52, 56, 59–61.

[101] „Wiener Zeitung" 1909, Nr. 60, 14 März, S. 17.

[102] We wrześniu 1939 r. budynki pod numerami 12, 14 i 16 częściowo ucierpiały na skutek bombardowania terenu stacji, co jest do dziś czytelne w postaci pęknięć oraz załamań struktury elewacji. Por. „Orzeczenie w sprawie stanu technicznego budynku PKP w Krakowie przy ul. Bosackiej 12. Instytut Techniki Budowlanej, Warszawa 1968", w zbiorach autora.

[103] Komorowski W., Grochowska E.: „Stacja Kraków Główny…", s. 57–58.

[104] Ibidem, s. 58–59.



Dom kolejowy typu IV, rysunek projektowy z 1910 r.; reprod za: Komorowski W., Grochowska E.: „Stacja Kraków Główny Osobowy. Studium historyczno-konserwatorskie". Kraków 1992, il. 137, mps w archiwum MWKZ

i rejonu dworca w latach 1896–1898 powstał indywidualnie ukształtowany wiadukt i podkop w ciągu ulicy Lubicz według projektu Teodora Talowskiego. Podkop obudowano murami oporowymi z ciosów piaskowcowych, zwieńczonych słupkami w formie kandelabrów i wieżyczek oraz kutymi balustradami. Trójprzęsłowy wiadukt, złożony z nitowanych blachownic i belek skrzynkowych, również zaopatrzono w ozdobne balustrady. Podpierają go dwa rzędy (po osiem w każdym) ozdobnych kolumn, dzielące chodniki od jezdni[105]. Na południe od wiaduktu, na nasypie, jeszcze około połowy XIX wieku wzniesiono parterowe schronisko dla manewrowych, a obok niego parterową nastawnię z drewnianym, wielobocznym pomieszczeniem nastawnicowni[106]. Obiekty te rozebrano prawdopodobnie podczas II wojny światowej[107].

Powyższa charakterystyka najważniejszej stacji Krakowa nie ujmuje wszystkich jej elementów. Przez cały czas w różnych miejscach wznoszono sporo obiektów tymczasowych, często stawianych na międzytorzach, ulegających likwidacji w trakcie modernizacji torowisk: posterunków zwrotniczych i rewidentów, schronisk dla robotników, pomniejszych magazynów (narzędzi, części zamiennych, opału bądź lamp). Często były to prowizoryczne drewniane budy bądź pudła wycofanych z użytku wagonów, co dodawało krajobrazowi stacji swoistego, dziś już nieuchwytnego kolorytu. Obecnie są to obiekty trudne do precyzyjnego umiejscowienia chronologicznego i topograficznego.

Przekształcenia zespołu stacji od lat pięćdziesiątych XX wieku aż do czasów współczesnych

Do pierwszej połowy lat siedemdziesiątych XX wieku zespół stacji Kraków Główny Osobowy rozwijał się w sposób ewolucyjny. Do istniejącej kompozycji dodawano nowe elementy, a okresowe wyburzenia (w latach 1892, 1934–1935, 1962–1965) nie przybierały charakteru totalnego. Dzięki temu nałożyły się na siebie rozmaite rozwiązania architektoniczne i techniczne, a całość zespołu uzyskała postać „kolejowego miasteczka", cieszącego oko różnorodnością form budynków i urządzeń trwających w symbiozie z labiryntem torów i rozjazdów. Niewątpliwego uroku dodawało spowicie całości pióropuszami dymu parowozowego. Nowinki czasów Polski Ludowej przychodziły początkowo bez poważniejszych ingerencji. Dworzec doczekał się upiększenia w duchu socrealizmu w latach 1953–1954. Wnętrze pozbawiono części dekoracyjnego wystroju z końca XIX wieku. W reprezentacyjnym holu głównym namalowano oddającą ducha epoki trzyczęściową dekorację malarską autorstwa Witolda Chomicza, przedstawiającą odpowiednio: panoramę krakowskiego Śródmieścia, stylizowany schemat połączeń DOKP Kraków oraz panoramę Nowej Huty – miasta i kombinatu[108]. W latach 1960–1961 w kontekście traktowanej prestiżowo elektryfikacji węzła krakowskiego (pierwszy pociąg elektryczny przyjechał do Krakowa 7 stycznia 1959 roku) odnowiono elewację i unowocześniono wnętrze dworca. Perony otrzymały mało estetyczną nawierzchnię z asfaltu[109]. Zarówno dworzec, jak i perony zaopatrzono w stylizowane neony informacyjne[110]. Mimo coraz dalej idących przekształceń budynek zachował wygląd zewnętrzny z końca XIX wieku. Przemiany przechodził także plac Kolejowy. W 1952 roku zlikwidowano krańcówkę tramwaju wąskotorowego, udostępniając w pełni plac dla komunikacji samochodowej[111]. We wrześniu tego

[105] „Wiadukt stalowy, nr inw. 4/031-00483/223", dokumentacja, PKP PLK SA, Zakład Linii Kolejowych w Krakowie, niesygn., nlb.

[106] Obiekt ten posiadał swoją odmianę piętrową, murowaną, np. nastawnie budowane w latach 1883–1884 na trasie Galicyjskiej Kolei Transwersalnej.

[107] Na planie z 1948 r. zaznaczono jedynie fundament po rozebranym schronisku manewrowych.

[108] „Dziennik Polski" 1954, nr 218, z 12 września, s. 3.

[109] *1956–1976. XX lat biura Inwestycji PDOKP*. Kraków 1976, s. 39; Ćwikła M.: „Krakowski węzeł".

[110] „Projekt techniczno-roboczy konstrukcji nośnej napisów i oświetlenia neonowego nad kioskami PKP w Krakowie, zespół inżynierski, Spółdzielnia Pracy w Krakowie, marzec 1961", PKP SA OGN w Krakowie, sygn. ZI 112.4-TR 12.02.

[111] Kołodziej J.: *Krakowskie tramwaje*…, s. 107.



Rozbiórka domów przy ul. Bosackiej 26–28 związana ze wznowieniem budowy tunelu tramwajowego i peronów. Na pierwszym planie nieistniejąca pętla tramwajowa Dworzec Wschodni; fot. Paweł Terczyński, 1984



Ozdobny portal drukarni kolejowej, stan z maja 2010 r.; fot. Dominik Lulewicz

roku otwarto dworzec PKS[112]. Jednak dopiero pięć lat później doczekał się on nowego budynku[113]. Na północ od niego w połowie lat pięćdziesiątych wybudowano dwukondygnacyjny biurowiec Orbisu[114]. W 1961 roku oddano do użytku Przychodnię Lekarską PKP[115]. W tym czasie ukończono też pawilony PSS Społem oraz baru Smok. Nie najlepsza jakość budowli lat sześćdziesiątych w zestawieniu z pozostałymi jeszcze z wojny barakami w otoczeniu XIX-wiecznych kamienic i budynków kolejowych stworzyła chaotyczną kompozycję i na wiele lat zaciążyła na negatywnej ocenie wyglądu i funkcjonalności okolicy dworca.

Gruntowna modernizacja torowiska wraz z oddaniem do ruchu nastawni i urządzeń sterowania ruchem została przeprowadzona w latach 1955–1956[116]. Podczas elektryfikacji zainstalowano przy części torów głównych różnych typów konstrukcje wsporcze, stanowiące nowy element wizualny w krajobrazie stacji. W roku 1962 trakcję parową w lokomotywowni zastąpiono spalinową, co oznaczało budowę nowej infrastruktury: zbiorników z paliwem, urządzeń do tankowania oraz nowej piaskowni z bramkami do napiaszczania lokomotyw[117]. Rozbudowa Nowej Huty na przełomie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych oraz zamknięcie dla ruchu pasażerskiego obsługującej ten kierunek linii kocmyrzowskiej (1963) wymogły realizację innych połączeń komunikacyjnych z tą dzielnicą[118]. Wobec tego powstała potrzeba otwarcia komunikacyjnego Krakowa Głównego w kierunku wschodnim – zadecydowano o budowie pawilonu obsługi podróżnych z dojściem do peronów od strony ulicy Bosackiej. W latach 1964–1965, przygotowując dla niego miejsce, rozebrano dwa XIX-wieczne domy mieszkalne przy ulicy Bosackiej (nr 18–20 i 22–24)[119]. 11 września 1964 oddano do użytku przedłużony od peronu czwartego tunel pieszy do ulicy Bosackiej oraz pętlę tramwajową Dworzec Wschodni[120]. Następnie rozpoczęto wznoszenie pawilonu, oddanego do użytku w roku 1966[121]. W porównaniu z dotychczasowymi realizacjami w obrębie stacji ascetyczna forma oraz nie najlepsza jakość wykonania stanowiły pierwszy, niedopasowany do całości element. Obiekt zbudowano na planie prostokąta z cegły silikatowej, z użyciem stali konstrukcyjnej i żelbetu. Ścianę frontową wykonano jako w pełni przeszkloną z dwoma parami drzwi. Wnętrze podzielono

[112] „Dziennik Polski" 1952, nr 218, z 11 września, s. 6.

[113] „Projekt techniczno-roboczy konstrukcyjny Dworzec PKS Kraków, Centralne Biuro Studiów i Projektów Transportu Drogowego i Lotniczego, Kraków, styczeń 1957", ANK, sygn. ABM, f. 393.

[114] „Wstępny projekt konstrukcyjny. Budynek administracyjny z pralnią, „ORBIS" Kraków, Miastoprojekt Kraków, Biuro Projektów Budownictwa Ogólnego, Kraków, 1954. Znak: 0/421", ANK, sygn. ABM, f. 393.

[115] „Dziennik Polski" 1961, nr 7, z 8/9 stycznia, s. 10.

[116] „Protokół z oddania do eksploatacji urządzeń bezpieczeństwa po kapitalnym remoncie…"; „Stacja Kraków Gł. Osobowy, plan sytuacyjny, skala 1:1000, DOKP w Krakowie, 1 października 1955, nr Ps-100", PKP SA OGN w Krakowie, niesygn., nlb.

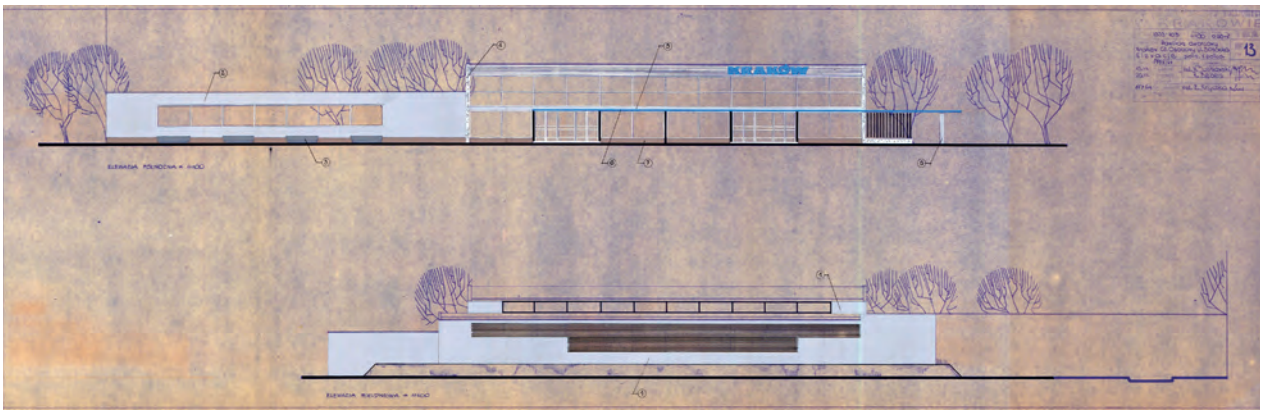
[117] „Regulamin techniczny lokomotywowni I kl. w Krakowie, nr PF 71/34/69, Kraków 9 maja 1969" s. 1–58, w zbiorach Pawła Terczyńskiego,

[118] Garbacik R.: *Historia kolei*…, s. 47–48.

[119] Ćwikła M.: „Krakowski węzeł"; „Pawilon dworcowy Kraków Główny Osobowy, ul. Bosacka, stan istniejący, skala 1:500, PKP Biuro Projektów Kolejowych w Krakowie, nr 1333-10B, 15 października 1964", dokumentacja inwentaryzacyjna, PKP SA OGN w Krakowie, niesygn., nlb.

[120] „Dziennik Polski" 1964, nr 217, z 12 września 1964, s. 4. Tunel planowano oddać do użytku 1 maja, ale z przyczyn „obiektywnych" nie było to możliwe.

[121] „Rozwiązanie urbanistyczno-architektoniczne wyjścia na ul. Bosacką, Kraków Główny Pawilon dworcowy, PKP Biuro Projektów Kolejowych w Krakowie, nr 1333-10B, 16 listopada 1964"; „Pawilon dworcowy Kraków Gł. Osobowy ul. Bosacka. Elewacje, skala 1:100, PKP Biuro Projektów Kolejowych w Krakowie, nr 1775/64, październik 1964". Dokumentacja projektowa, PKP SA OGN w Krakowie. niesygn., nlb.



Projekt pawilonu kasowego PKP przy ul. Bosackiej, 1964; w zbiorach Dominika Lulewicza

na: hol kasowy, dyżurkę Straży Ochrony Kolei (SOK) oraz część gastronomiczną. Pozostałą część terenu zajęto pod parking dla autobusów PKS i samochodów.

Początek budowy Centrum Komunikacyjnego spowodował przerwanie inwestycji. Nie zrealizowano pergoli wraz z zegarem oraz aneksu od strony ulicy Bosackiej. Dwadzieścia lat później podczas realizacji peronów czwartego i piątego pawilon zamknięto. Obecnie funkcjonują w nim mało estetyczne sklepy i bary szybkiej obsługi. Analogiczny minimalizm architektoniczny okresu małej stabilizacji uwidocznił się także w architekturze zbudowanych w obrębie układu torowego posterunków rewidentów wagonów „zachód" i „wschód"[122]. W 1966 roku rozstrzygnięto konkurs na gruntowną przebudowę Krakowa Głównego i przyległych terenów. Założono likwidację całości dotychczasowej zabudowy oraz stworzenie od podstaw nowego układu torowo-peronowego wraz z węzłem przesiadkowym komunikacji zbiorowej. Założenia planu sięgały dalej. Zgodnie z ówczesnym krytycznym podejściem do historyzującej architektury drugiej połowy XIX wieku, przewidywano likwidację czynszowej zabudowy części Kleparza, Warszawskiego i Wesołej. Po obu stronach schowanej częściowo pod powierzchnią osi kolejowej przewidywano realizację obiektów biurowych i usługowych o nowoczesnych formach, nierzadko przybierających formy wysokościowców. Całość miała zostać sprzężona komunikacyjnie nowymi, dwujezdniowymi ulicami z bezkolizyjnymi węzłami z resztą miasta. Założono wieloletnie etapowanie inwestycji – do początków XXI wieku. W drugiej połowie lat siedemdziesiątych przyjęto do realizacji wersję bliższą obecnemu kształtowi Nowego Miasta, z przebiegiem ulic zbliżonym do obecnego. Jako „optymistyczny" termin pełnego ukończenia zespołu nowej stacji podawano rok 1985[123].

Na ścisłym terenie PKP prace prowadzono niemal bez oglądania się na wartości historyczne. Poprzedzającą wyburzenia inwentaryzację całości terenu (zabudowy, układ torowego, urządzeń i instalacji) wykonano w latach 1968–1969[124]. W roku 1972 opróżniono halę wachlarzową, przenosząc trakcję spalinową do lokomotywowni Płaszów. Następnie zniesiono część budynku, planując budowę kotłowni[125]. Dwa lata później rozebrano resztę hali. Sporządzono plan nowego układu torowo-peronowego o zasięgu niemal identycznym z dzisiejszym, zmodyfikowany do obecnej postaci cztery lata później[126]. Co ciekawe, projekty te przewidywały całkiem inne (bezkolizyjne) wyprowadzenie torów w kierunkach na Tunel i Trzebinię oraz uwzględniały miejsce na dodatkową parę torów dla Szybkiej Kolei Regionalnej. Zakładano też znaczne przesunięcie poza linię ulicy Lubicz południowej głowicy rozjazdowej stacji, co w praktyce oznaczało rozbiórkę stylowego wiaduktu Teodora Talowskiego i części budynków mieszkalnych przy Lubicz. Opcja ta zmieniła się w momencie, kiedy wspomniany wiadukt wpisano do rejestru zabytków w listopadzie 1977 roku. Układ rozjazdów zabudowano w miejscu dotychczasowego, co jednak nie uratowało dawnych warsztatów wagonowych przed częściową rozbiórką w celu przeprowadzenia torów do peronu piątego[127]. Rozpoczęte w 1974 roku prace nad tunelem tramwajowym i peronami, prowadzone od strony ulicy Bosackiej, wyhamo-

[122] „Kosztorys nr 60165-177 O na wykonanie budynku rewidentów wagonów »zachód« – stacja Kraków Główny, PKP Biuro Projektów Kolejowych w Krakowie, 2 grudnia 1961", PKP SA OGN w Krakowie, niesygn., nlb.

[123] Seibert K.: *Plan*…, s. 330. Latem 1985 r. przyszłe perony czwarty i piaty dopiero co wyłaniały się fundamentów i nic nie wskazywało na rychły koniec budowy.

[124] „Inwentaryzacja obiektów na st. Kraków Główny Osobowy, skala 1:1000, DOKP w Krakowie, nr zlec. 67112/812/69", nlb., w zbiorach autora.

[125] „Stacja Kraków Główny – kotłownia zastępcza według nowej lokalizacji – bocznica do zasieków węglowych, skala 1:500, PKP Biuro Projektów Kolejowych w Krakowie, nr 72030-5C, 26 wrzesień 1972", dokumentacja projektowa, PKP SA OGN w Krakowie, niesygn., nlb.

[126] „Stacja Kraków. Projektowany układ torowy, PKP Biuro Projektów Kolejowych w Krakowie, Pracownia Centrum Komunikacyjnego, nr 74166-K, lipiec 1974" oraz „Przebudowa układu komunikacyjnego w centrum m. Krakowa. Kraków Gł. Os. Budowa układu torowego wraz z per. 4 i 5 oraz roboty towarzysz. Zad. I, skala 1:500, PKP Biuro Projektów Kolejowych w Krakowie, Pracownia Linii Stacji i Węzłów, nr zlec. 74220-159W/1034/78, czerwiec 1978", PKP SA OGN w Krakowie, niesygn., nlb.

[127] „Kraków, ul. Bosacka 6 – adaptacja pomieszczeń dla użytku drukarni kolejowej. Ekspertyza o stanie technicznym istniejących budynków, PKP Biuro Projektów Kolejowych w Krakowie, nr 77260-2B, 21 września 1978", PKP SA OGN w Krakowie, niesygn., nlb.

wały z przyczyn ekonomicznych kilka lat później[128]. Wobec powyższego pozostawiono na dłużej dotychczasowy układ torowy, prowadząc przy nim konieczne remonty. Jeszcze w latach 1968 i 1970–1971 oddano do użytku sygnalizację świetlną, która zastąpiła tradycyjną – kształtową[129]. W latach siedemdziesiątych i później podejmowano próby estetyzacji, traktowanej często w sposób propagandowy, mającej na celu uporządkowanie i odświeżenie miejsc nieobjętych modernizacją, a uczęszczanych przez pasażerów[130].

W roku 1979 przestał istnieć wiadukt w ciągu ulicy Warszawskiej z lat siedemdziesiątych XIX stulecia. Obok niego jeszcze w 1978 roku oddano do użytku nowy obiekt, łączący aleję Słowackiego z ulicą 29 Listopada[131]. Prace nad budową tunelu tramwajowego i peronów wznowiono w roku 1983, likwidując pozostałości układu torowego w rejonie byłej lokomotywowni oraz burząc domy przy ulicy Bosackiej (nr 26–28 i 30–32). W roku 1986 zamknięto pętlę tramwajową Dworzec Wschodni. Zachowane w obrębie lokomotywowni budynki warsztatów oraz poniemiecką parowozownię i byłą motowozownię eksploatowano aż do śmierci technicznej jako zaplecze warsztatowe[132]. Rozebrano je w latach 1984 i 1990. Wraz z nimi swoich dni dożywały wycofane z użytku parowozy, wykorzystywane jako tzw. grzejki (stałe kotły ogrzewcze w halach). Jesienią 1987 roku ukończono zasadniczy zrąb peronów czwartego i piątego wraz z torowiskiem i przystąpiono do montażu konstrukcji zadaszenia. Rozpoczęto także budowę obecnej nastawni dysponującej KG. Obiekt ten – wraz z peronami czwartym i piątym, przebudowaną sygnalizacją świetlną i drugim torem szlakowym do posterunku odgałęźnego Kraków Przedmieście na linii do Tunelu – oddano do użytku w maju 1990 roku[133]. Mocno opóźnione ukończenie stanu surowego tunelu tramwajowego pod torami stacji pozwoliło na kontynuację budowy peronów w kierunku zachodnim. Perony trzeci, drugi i pierwszy uruchamiano w latach 1993, 1994 i 1996[134]. Wyróżniała je, uznawana za nowoczesną, linia stylistyczna z zadaszeniami o zgeometryzowanych formach. Część tworzyła zadaszenie pełne, stanowiące konstrukcję wsporczą dla parkingu. Skomplikowane technicznie prace wiązały się z czasowymi wyłączeniami z użytkowania pozostałych części stacji, co wywoływało trudności związane z rozkładowym prowadzeniem ruchu pociągów. W związku z tym w drugiej połowie lat osiemdziesiątych i na początku następnej dekady wybrane pociągi dalekobieżne wytrasowano z ominięciem Krakowa Głównego. Kursowały one poniemiecką linią małoobwodową przez Olszę, a funkcję głównej stacji na terenie miasta pełnił dla nich Kraków Płaszów.



Obowiązująca w 1972 r. wizualizacja nowego centrum Krakowa. Zwracają uwagę: nienaturalna rozległość terytorialna zespołu obejmującego także cały teren stacji oraz las wysokościowców; reprod. za: Budowaliśmy krakowski Manhattan *[rozmowa Dawida Hajoka z Krzysztofem Leśnodorskim] [online]. „Gazeta w Krakowie" [dodatek „Gazety Wyborczej"] 2009, z 30 stycznia [dostęp: 30 czerwca 2013 r.]. Dostępny w internecie: http://krakow.gazeta.pl/krakow/1,97379,6216304,Budowalismy_krakowski_Manhattan.html*

Jeśli chodzi o budynek dworca, to pod koniec lat siedemdziesiątych zdecydowanie zmieniło się jego postrzeganie. Przewidywany do rozbiórki w latach sześćdziesiątych, stał się obiektem zainteresowania służb konserwatorskich. W latach 1973 i 1981 dokonano analiz będącego w nie najlepszym stanie technicznym obiektu[135]. Po roku 1985

[128] Gałat K.: *Krakowskie małe metro* [online]. Infotram. Portal tramwajowy w serwisie Transinfo.pl, 16 grudnia 2008 r. [dostęp: 27 września 2014 r.]. Dostępny w internecie: http://infotram.pl/text.php?from=main&id=21612#maintext.

[129] „Telegram służbowy DOKP Kraków, nr 1109. z dnia 18 grudnia 1968"; „Telegram służbowy DOKP Kraków, nr 108, z dnia 3 lutego 1971", PKP PLK SA Zakład Linii Kolejowych w Krakowie, niesygn.

[130] „Protokół spisany w dniu 9 maja 1977 w st. Kraków Gł. Osobowy w sprawie ustalenia zakresu robót estetyzacyjnych i I etapu wystroju wnętrz w budynku dworcowym"; „Pismo DOKP do Działu Budynków PKP w Krakowie, marzec 1979", PKP SA OGN w Krakowie.

[131] „Dziennik Polski 1978, nr 241, z 23 października, s. 5.

[132] „PKP Oddział Zmechanizowanych Robót Drogowych Kraków, ul. Bosacka 32, przebudowa hali produkcyjnej, sierpień 1985", PKP SA OGN w Krakowie, projekt, niesygn.

[133] „Telegram służbowy DOKP Kraków, nr 237/90, z dnia 24.05.1990", PKP PLK SA Zakład Linii Kolejowych w Krakowie, niesygn.

[134] Ćwikła M.: „Krakowski węzeł"; „Telegram służbowy ROS Kraków, nr 1080, z dnia 24.09.1993"; „Telegram służbowy ROS Kraków, nr 972, z dnia 29.11.1994", PKP PLK SA Zakład Linii Kolejowych w Krakowie, niesygn.

[135] „Analiza wytrzymałości stropów w budynku dworca głównego PKP w Krakowie, Kraków, czerwiec – grudzień 1973", s. 1–15, PKP SA OGN w Krakowie, niesygn., nlb.; Sulerzyska L.: „Główny dworzec kolejowy…", s. 29–32.

przystąpiono do realizacji rozłożonego na etapy generalnego remontu, prowadzonego etapami, tak aby nie wyłączać całości budynku z użytkowania[136]. Osuszono mury, wymieniono stropy, konstrukcję dachu, schody i instalacje. Uruchomiono windy towarowe. Prace wiązały się z likwidacją oryginalnego wystroju wnętrza z międzywojnia i lat późniejszych. Niepowetowaną stratą była likwidacja socrealistycznych dekoracji w holu głównym[137]. Ostatecznie zaproponowano postmodernistyczny wystrój, w nikłym stopniu nawiązujący do pierwotnego[138]. W lipcu 1986 roku budynek wpisano do rejestru zabytków. Uciążliwość remontu dworca odczuwalna była zarówno dla pasażerów, jak i użytkowników placu Kolejowego, którego sporą część ogrodzono, likwidując postoje taksówek i MPK. Widomym znakiem końca prac było usunięcie parkanów i odsłonięcie fasad, które w roku 1995 ponownie zalśniły – malowanym na kremowo i żółto – neorenesansowym, wytwornym, wzorowo odnowionym detalem[139]. W tym samym roku przebudowano ciąg pieszy od strony torów, likwidując przedwojenne zadaszenie spawane i realizując nowe, w stylu „retro", prowadzące od dworca do tunelu pod peronami[140]. Ukoronowaniem całości było oddanie w roku 1997 do użytku podziemnej hali kasowej. Nowe perony, wykonane z niezbyt dobrych jakościowo materiałów, niekonserwowane i często po prostu niedokładnie sprzątane, po kilku latach wyglądały coraz mniej estetycznie. To przygnębiające wrażenie potęgował zamierający od drugiej połowy lat dziewięćdziesiątych ruch pociągów. Jesienią 2010 roku podjęto kolejne prace modernizacyjne w kontekście integracji kolei z oddanym pod koniec 2008 roku podziemnym połączeniem tramwajowym. Prace w obrębie peronów ukończono jesienią 2012 roku, dzięki czemu zyskały one nowocześniejszą formę i kolorystykę. Realizacja części podziemnej, mającej stanowić wielofunkcyjne centrum obsługi podróżnych, po czasowych perturbacjach związanych z upadłością wykonawcy w 2012 znalazła swój szczęśliwy finał w lutym 2014 roku[141]. Jednocześnie powstało pytanie, jakie zastosowanie znajdzie dotychczasowy zabytkowy budynek dworca, który po otwarciu nowego dworca ma w przyszłości zmienić swoją funkcję[142].

Jeśli chodzi o rejon na północ od dworca, w stronę ulic Ogrodowej i Warszawskiej, to po roku 1969 przystąpiono do jego uporządkowania. Podczas II wojny światowej wznoszono tu zabudowę gospodarczą (barakową), długo użytkowaną w czasach PRL jako tymczasowe mieszkania dla pracowników PKP. Była to próba likwidacji powszechnego niedoboru mieszkaniowego przez zasiedlanie, często niespełniających podstawowych wymogów socjalnych, obiektów[143]. W miejsce rozbieranych od lat siedemdziesiątych baraków powstał północny objazd od placu Dworcowego do ulicy Pawiej. W latach 1974–1975 przebudowano wyjście do miasta z peronów pierwszego i drugiego. Do historycznego budynku ekspedycji dawnego Dworca Zachodniego dobudowano prostą, stalową wiatę i zorganizowano przystanek MPK[144]. Całość torów postojowych dla wagonów pasażerskich rozebrano w roku 1994, po ostatecznej dyslokacji wagonowni na stację Kraków Główny Zachód, czyli dawną stację zestawczą przy dworcu towarowym. Poniemiecka, modernistyczna nastawnia *Krakau Filia*, służąca jako siedziba odcinka radiołączności kolejowej, została rozebrana na początku 2003 roku wraz z dawnymi magazynami: frachtowym oraz przesyłek ekspresowych. Były to ostatnie zabytkowe budynki na tym terenie. Wiosną 2004 roku wyburzenia objęły tereny bliżej budynku dworca: rozebrano pocztę, były magazyn celny, dworzec PKS i przychodnię kolejową. Następnie cały obszar między torowiskiem stacji a ulicami Pawią i Warszawską przeznaczono pod budowę elementów komunikacyjnych oraz centrum handlowego.

We wrześniu 2006 roku oddano do użytku Galerię Krakowską, której forma architektoniczna zupełnie nie komponuje się z historyczną zabudową Kleparza i budynkiem dworca. Rok później zwyciężyła zresztą w plebiscycie *Archi-Szopa* na najbrzydszą budowlę Krakowa[145]. Dodatkowo nowa zabudowa zamaskowała dostęp do peronów dworca, z którymi nie jest zbytnio zintegrowana, na co zwracają uwagę zarówno pasażerowie, jak i urbaniści. Innym smutnym faktem jest to, że nie pokuszono się o jakąkolwiek próbę adaptacji czy rewitalizacji (nawet dla potrzeb komercyjnych) zdatnych technicznie, zabytkowych obiektów magazynowych rozebranych pod budowę Nowego Miasta. W nowej przestrzeni mogłyby

[136] „Projekt techniczny. Remont budynku dworca PKP, Kombinat Budownictwa Mieszkaniowego Zachód, Kraków, styczeń 1990", PKP SA OGN w Krakowie, niesygn., nlb.

[137] Projekty tych dekoracji przechowywane są w Centrum Kultury im. C.K. Norwida w Nowej Hucie.

[138] Komorowski W., Grochowska E.: „Stacja Kraków Główny…", s. 44.

[139] *PKP. 35 lat Oddziału Budynków w Krakowie. 1961–1996*. Kraków 1996, s. 6.

[140] „Centrum komunikacyjne miasta Krakowa, stacja Kraków Główny Osobowy, faza III, Agencja Centrum, spółka z o.o., Kraków, październik 1995", PKP SA OGN w Krakowie, niesygn., nlb.

[141] ARR: *Budus nie dokończy dworca w Krakowie?* [online]. Portal kurierkolejowy.eu, 8 listopada 2012 r. [dostęp: 22 czerwca 2013 r.]. Dostępny w internecie: http://www.kurierkolejowy.eu/aktualnosci/10872/Budus-nie-dokonczy-dworca-w-Krakowie.html; PKP SA: *Kraków Główny: Porr dokończy remont dworca* [online]. Portal kurierkolejowy.eu, 26 czerwca 2013 r. [dostęp: 30 czerwca 2013 r.]. Dostępny w internecie: http://www.kurierkolejowy.eu/aktualnosci/14660/Krakow-Glowny-Porr-dokonczy-remont-dworca.html.

[142] AJ: *Kino, biuro albo muzeum. Jak wykorzystać krakowski dworzec?* [online]. Portal kurierkolejowy.eu, 28 stycznia 2014 r. [dostęp: 19 lutego 2014 r.]. Dostępny w internecie: http://www.kurierkolejowy.eu/aktualnosci/17995/Kino-biuro-albo-muzeum-Jak-wykorzystac-krakowski-dworzec.html.

[143] *1956–1976. XX lat*…, s. 46; PKP Rejon Budynków Kraków – pisma dotyczące rozbiórki i likwidacji budynków z lat 1974–1979, PKP SA OGN w Krakowie. niesygn., nlb.

[144] „Kraków Główny – adaptacja wiaty przy wyjściu na ul. Dworcową, PKP Biuro Projektów Kolejowych w Krakowie, nr 73225-1B, luty 1974", PKP SA OGN w Krakowie, niesygn., nlb.

[145] Hajok D.: *Archi-Szopa dla Galerii Krakowskiej* [online]. „Gazeta w Krakowie" [dodatek „Gazety Wyborczej"] 2007, z 26 czerwca [dostęp: 26 czerwca 2013 r.]. Dostępny w internecie: http://krakow.gazeta.pl/krakow/1,35812,4255073.html.

stanowić ciekawy postindustrialny element – architektoniczny pomost między teraźniejszością a przeszłością miejsca. Właściwie jedynym plusem było uporządkowanie w 2006 roku placu Kolejowego, z którego usunięto ruch kołowy, zmieniając nazwę na plac im. Jana Nowaka-Jeziorańskiego. Do dziś w najmniejszym stopniu przekształceniom uległ zespół zabudowy mieszkalnej przy ulicach Lubicz i Bosackiej, chociaż tu szkodliwymi czynnikami są nieprzemyślane remonty i adaptacje. Sporo takich zmian czytelnych jest np. w wyglądzie budynku przy ulicy Lubicz 10, który w latach sześćdziesiątych zwieńczony został wieżyczką radiołączności Straży Ochrony Kolei. Stan utrzymania pozostałych budynków jest różny, np. bardzo dobrze został odnowiony dom przy ulicy Lubicz 12A. Podczas remontów innych budynków często używano najtańszych materiałów: stolarkę okienną i drzwiową wykonano z PCV, pokrycie dachowe – z blachy trapezowej.

Podsumowanie

Minęło niespełna 170 lat od momentu uruchomienia pierwszej stacji kolejowej w Krakowie. Przez ten czas rosła ona razem z miastem, stymulując jego rozwój. Z czasem uzyskała uprzywilejowaną pozycję centralnego punktu komunikacyjnego węzła krakowskiego. I podobnie jak w całym mieście w XIX i XX wieku, tu też zachodziły ewolucyjne przemiany w zabudowie i infrastrukturze, odzwierciedlające rozwój techniki, jak i tendencje panujące w kształtowaniu architektury. Z biegiem czasu stacja stała się zespołem o cechach zabytkowych – zgrupowaniem obiektów o historycznych walorach architektonicznych, technicznych i estetycznych. Zabudowania zrealizowane do początku Drugiej Rzeczypospolitej reprezentowały różne warianty architektury historyzującej, nierzadko w jej monumentalnej odmianie. Międzywojnie przyniosło przebudowę infrastruktury obsługi pasażerów, choć należy podkreślić, że był to pierwszy etap planowanych od dawna inwestycji; przerwał go wybuch II wojny światowej. Jej trudne lata przyniosły realizację obiektów o oryginalnych formach, które choć były przewidziane do obsługi zadań transportowych okupanta, z powodzeniem adaptowano w powojennej rzeczywistości. Przez ponad dekadę Polski Ludowej również starano się nadać indywidualne piętno nawet niewielkim realizacjom w obrębie zespołu. Dopiero lata sześćdziesiąte i późniejsze wprowadziły zubożoną architekturę nowoczesną, skazując jednocześnie niemodne dokonania poprzednich epok na stopniową likwidację. Założona wtedy redukcja zróżnicowanej funkcjonalnie stacji krakowskiej do obsługi ruchu pasażerskiego sprawiła, że większość budynków i urządzeń uznano za nieprzydatne. Swoistym motorem napędowym tych działań był także optymizm decydentów i budowniczych, przekonanych, że budują „nowy Kraków". Kolej w rozumieniu technokratycznie nastawionych inżynierów z tamtych lat miała być nowoczesna i użyteczna. Być może za takim myśleniem stała niechęć spowodowana zapóźnieniem technicznym PRL[146]. W latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych (i później niestety też) nie myślano, że spora część burzonych obiektów mogła zostać wykorzystana do nowych potrzeb. Możliwa byłaby ich stopniowa rewitalizacja, zgodna z tym, jak taki proces powinien być rozumiany[147].

A co by było, gdyby do nowo projektowanego centrum handlowego włączono budynki dawnej poczty, magazynu celnego



Zabytkowy, „wojenny" żuraw do wodowania parowozów firmy Krausewerk z Nowej Soli (Neusalz/Oder) przed złomowaniem. W tle zachowana do dziś wieża wodna; fot. Paweł Terczyński, 1984

oraz magazynów towarowych? Budynki te, po przywróceniu pierwotnego wyglądu, zdecydowanie podnosiłyby atrakcyjność miejsca, przypominając o jego historii. W ich wnętrzach bez problemu mogłyby znaleźć swe miejsce oryginalne kawiarnie, kluby, galerie czy sklepy. Gdyby w ich pobliżu zachować fragmenty torów, na których postawiono by starannie odrestaurowany wagon czy nawet parowóz. I gdyby na międzytorzu zostały odremontowane żurawie do wodowania. Z pewnością takie centrum handlowe przyciągałoby nie tylko osoby szukające posezonowych wyprzedaży, ale także zainteresowanych nietuzinkowymi rozwiązaniami architektonicznymi (o entuzjastach kolei nie wspominając). Gdyby obok nowego wiaduktu w ciągu ulicy 29 Listopada zachować XIX-wieczny obiekt jako stylową kładkę dla pieszych, to dziś spacer, np. w stronę cmentarza Rakowic-

[146] 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.

[147] W programie rewitalizacji dzielnicy I Krakowa, na terenie której znajduje się stacja, nie ma mowy o rewitalizacji obszarów kolejowych. Załączony do tego programu plan historycznego zespołu miasta Krakowa w granicach określonych zarządzeniem Prezydenta RP z 8 września 1994 r. nie obejmuje terenu stacji (poza budynkiem dworca). Por. *Lokalny Program Rewitalizacji Starego Miasta* [online]. Miejska Platforma Internetowa Magiczny Kraków, 22 czerwca 2011 r. [dostęp: 28 czerwca 2013 r.]. Dostępny w internecie: http://rewitalizacja.krakow.pl/programy_rewitalizacji/7348,artykul,lpr_starego_miasta.html.

kiego, nie musiałby odbywać się w hałasie i przykrym zapachu spalin. Nowe perony mogłyby współegzystować z zachowaną choćby częścią zespołu lokomotywowni, gdzie miłośnicy kolei mogliby z dumą prezentować zabytkowe parowozy, urządzenia techniczne i inne pamiątki[148]. Gdyby więcej ocalono z dawnego zespołu stacji, można by pokusić się o aranżację ciekawej trasy w typie szlaku zabytków techniki[149]. Tutaj należałoby wyciągnąć naukę dla potrzeb przyszłych rewitalizacji tego typu terenów nie tylko w Krakowie, ale i w Polsce. Kolejowa czy przemysłowa przeszłość miejsca wcale nie musi oznaczać kolizji z dążeniami do nadania nowych funkcji. Mądra aranżacja i tchnienie nowego życia w tego typu założenia niesie większą szansę stworzenia czegoś naprawdę niepowtarzalnego, pozwalając jednocześnie na uniknięcie mało oryginalnych rozwiązań. Stało się jednak inaczej. Z zespołu stacji Kraków Główny zostało do dziś niewiele. Jednak to, co zostało, wytrzymało próbę czasu, stanowiąc niepodważalne i wciąż niezatarte świadectwo minionej epoki w dziejach krakowskiej kolei.

From the History of the Railways in Kraków. The Historic Kraków Główny Osobowy (Kraków Main Passenger) Station Complex

The paper is an attempt to reconstruct the architectural and urban planning transformations of the Kraków Główny Osobowy station that took place from the moment of its inception to the present day. The modernization of the architectural complex that is being discussed here started in the 1970s and has lead to the liquidation of the majority of its historic buildings and facilities, which makes the reconstruction of the station's original spatial disposition difficult. Opened in 1847, the station is now the central point in the Kraków railway junction whose components include railway lines built in the 19th and the 20th centuries and reflecting Kraków's changing transportation needs in the times of the Partitions, the Second Polish Republic, Nazi German occupation, and the Polish People's Republic. It is also a historic architectural complex comprising buildings and devices of substantial historical and architectural value. Research on the transformations of Kraków's railway architecture poses a number of problems due to the lack of sources and relevant literature on the subject. Case studies and cartographic materials seem most helpful here. In this particular case, archival situational plans play a major role in the process of reconstruction and systematization of the historic topography of the Kraków Główny station, and it was on the basis of such plans that the author identified and discussed four functional and spatial zones within the said complex.

The first zone, partly altered over the time, contains the main building of the station, built in the years 1844–1847 with elements of the Rundbogenstil (round-arch style). The edifice underwent two transformations, and its present form is the result of an alteration completed in 1892, the demolition of the adjacent train shed in the interwar period, and the thorough restoration carried out in the years 1985–1995. Apart from the main building, this zone also comprised a customs warehouse built in the mid-19th century, and a post office built in the 1880s; both of these facilities were distorted in the course of post-war reconstruction and eventually pulled down in 2004. The second zone comprised a 19th-century complex of warehouses and sidings located in the area around Pawia and Warszawska Streets; it was converted into wagon workshops and pulled down at the beginning of the 21st century. The third zone does not exist anymore either; it comprised unique, historic facilities, i.e. the locomotive yard and workshops, together with ancillary facilities and devices, built from the mid-19th century onward. Particularly noteworthy among these were the semicircular depot (a railway roundhouse), the rectangular depots, and the water tower; at the time of their construction, these facilities were considered to be examples of novel technical solutions. Alas, the construction of the underground tram tunnel and the platforms resulted in the complete demolition of the buildings in this zone. The fourth zone is the best preserved part of the station complex. It mainly covers the residential area around Bosacka and Lubicz Streets, mostly a number of period houses representing a diversity of architectural styles. Some of these buildings have neo-Renaissance features, others are modernistic, or were built according to pioneering designs typical of the beginning of the 20th century. The historic value of the Kraków Główny station complex was further raised by the technical and engineering facilities and devices, such as the signal boxes from the times of World War II, or the equipment used for refilling steam locomotives with water. The only surviving structure in this category is the flyover crossing over Lubicz Street which dates from the 1870s. Until recently the Kraków station complex had been an exceptional and extremely precious gem of historic architecture and urban planning. The realization of the Nowe Miasto (New City) investment in that area and the redevelopment of railway infrastructure caused irretrievable destruction of its larger part, and no attempts whatsoever have been made to give the surviving historic facilities and equipment new functions. What makes matters worse is that presently there is no wider promulgation of knowledge about historic railway facilities as components of the historic and cultural landscape of Polish cities, Kraków included.

[148] Pomysł utworzenia na stacji Kraków Główny skansenu podjął Krakowski Klub Modelarzy Kolejowych w 1991 r., gromadząc zabytkowe egzemplarze taboru (głównie parowozy). Gospodarz miejsca, niezbyt zainteresowany pomysłem, zaproponował niefortunną lokalizację na przeznaczonym do likwidacji torowisku dawnej stacji Kraków Grzegórzki. Ostatecznie gromadzone lokomotywy trafiły do tworzonego skansenu w Chabówce.

[149] Istniejący od 2006 r. Krakowski Szlak Techniki z interesującego nas obszaru prezentuje tylko budynek dworca i wiadukt nad ul. Lubicz. Por. *Krakowski Szlak Techniki* [online]. Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie [dostęp: 30 czerwca 2014 r]. Dostępny w internecie: http://www.mimk.com.pl/krakowski-szlak-techniki.