

**Plenarne zebranie członków oraz seminarium  
Krajowego Klubu Miłośników Historii i Zabytków Transportu  
w Krakowie w dniach 7-8.04.2014r.**

Ostatnie w bieżącej kadencji plenarne spotkanie członków KKMHiZT odbyło się w dniach 7 do 8 kwietnia br. w Krakowie. Spotkanie mogło się odbyć dzięki pomocy Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie. Gospodarzem i współorganizatorem był także Oddział SITK RP w Krakowie.

W spotkaniu udział wzięło **21 członków Klubu**, reprezentujących **13 Oddziałów SITK**: Częstochowa 1 osoba, Katowice 1 osoba, Kielce 2 osoby, Kraków 5 osób, Łódź 3 osoby, Ostrów Wlkp. 1 osoba, Poznań 1 osoba, Radom 1 osoba, Rzeszów 1 osoba, Szczecin 1 osoba, Zielona Góra 1 osoba, Wrocław 1 osoba, Warszawa 2 osoby.

Naszymi gośćmi byli: pani Prezes Oddziału SITK w Krakowie – Lidia Żakowska, Dyrektor Krakowskiego Towarzystwa Kolejowego w Krakowie – pan Zdzisław Kowalczyk, Dyrektor Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie – pan Marek Golonko.

Tematem wiodącym seminarium, jak już wspomniano, organizowanego wspólnie z dyrekcją Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie były „**Zabytkowe obiekty komunikacyjne Krakowa**”, i

Uczestnicy spotkali się w podziemnym holu głównym „pod globusem”, nowego Dworca Kolejowego w Krakowie, skąd spacerkiem udali się do hotelu celem zakwaterowania. Hotel, jak i sale konferencyjne oraz stołówka mieszczą się w dawnym Domu Kolejarza, obecnie zarządzanym przez Kolejowe Towarzystwo Kultury.

Rozpoczęcie spotkania odbyło się w sali konferencyjnej Krakowskiego Towarzystwa Kultury przy ulicy Filipa 6. Przybyłych członków Krajowego Klubu MHiZT przywitał dyrektor KTK Zdzisław Kowalczyk, który zapoznał nas z historią i działalnością Towarzystwa, a następnie życzył nam miłego pobytu w Krakowie.

**I część spotkania - plenarne zebranie członków Klubu**

Zebranie otworzył przewodniczący kol. Jerzy Hydzik, przywitał zebranych oraz przedstawił program zebrania:

1. Informacja szczegółowa na temat Krakowskiego Towarzystwa Kolejowego.
2. Zatwierdzenie protokołu i wniosków z poprzedniego plenarnego zebrania w Jędrzejowie w dniach 29÷30 sierpnia 2013r.
3. Przedstawienie i zatwierdzenie tematów, które powinny zostać przedstawione w imieniu KMHIZT na Zjeździe SITK w Ostrowie Wlkp. w maju br.
4. Sprawozdanie z realizacji planu działania Klubu w 2013 roku.
5. Sprawozdanie z działalności merytorycznej Klubu w kadencji 2010 ÷ 2014.
6. Plan działania merytoryczny i finansowy na 2014 rok.

Ad. 1.

Kol. Jerzy Hydzik przekazał obszerną informację o miejscu, w którym odbywamy obrady, historii powołania Krakowskiego Towarzystwa Kolejowego, Stowarzyszenia powołanego do upowszechniania kultury kolejarzy i ich rodzin oraz zakresie działalności.

#### Ad. 2.

Po dyskusji, zatwierdzono jednogłośnie protokół wraz z czterema wnioskami z ostatniego zebrania plenarnego, które odbyło się w Jędrzejowie w dniach 29÷30 sierpnia 2013r.

1. Kontynuować prace związane z przedstawieniem Zarządowi Krajowemu SITK RP problemów związanych z utrzymaniem i eksploatacją zabytkowych obiektów techniki na przykładach: Skansenu Lokomotyw w Karsznicach, budynku dworca w Krakowie oraz obiektów dawnej lokomotywowni w Szczecinie.
2. Zarząd Klubu przedstawi pierwsze wnioski i ustalenia dotyczące tematu wystąpienia, na Zjeździe SITK, na spotkaniu plenarnym w Krakowie.
3. Zarząd Klubu opracuje i przedstawi realizację pracy Klubu w latach 2010÷2013 i plan na rok następny.
4. Zobowiązuje się wszystkich członków do nadsyłania referatów, zbiórki kart informacyjnych obiektów zabytkowych.

#### Ad. 3.

Kol. Jerzy Hydzik przedstawił problematykę, jaką chcemy zainteresować i zaprezentować na Zjeździe SITK w maju br. w Ostrowcu Wlkp. Tezy te obejmują:

- Dokonać inwentaryzacji zabytkowych obiektów techniki transportowej pod względem prawnym, organizacyjnym oraz stanu technicznego we wszystkich oddziałach SITK.
- Opracować koncepcje funkcjonowania skansenów, muzeów.
- Ustalić formy partycypowania różnych jednostek administracyjnych w kosztach poszczególnych obiektów zabytkowych, działalności konserwatorskiej obiektów techniki transportowej.
- Zapewnienie ze strony właścicieli zabytków transportowych stałych środków umożliwiających prowadzenie ich stałej konserwacji.
- Rozważyć powołanie stowarzyszeń lub fundacji wspierających ochronę zabytków, ich ekspozycję oraz prowadzenie działalności edukacyjno – oświatowej.
- Zorganizować wolontariat i społecznych opiekunów zabytków transportowych.
- Rozpowszechnić we wszystkich skansenach i poszczególnych obiektach zabytkowych wpisywanie zabytków do rejestru dóbr kultury narodowej.
- Opracować projekt własnej bazy warsztatowo – konserwacyjnej.

#### Ad.4.

Kol. Jerzy Hydzik omówił szczegółowo działalność merytoryczną klubu w 2013 roku:

Do dnia 30. 12. 2013 roku, Zarząd Klubu pracował w 6 osobowym składzie:

Jerzy Hydzik – przewodniczący, Oddział SITK w Krakowie

Adam Kotuszewski – wiceprzewodniczący, Oddział SITK w Warszawie

Marian Fijołek - wiceprzewodniczący, Oddział SITK w Łodzi

Anna Bryksy – sekretarz, Oddział SITK w Krakowie

Teresa Jaszczyszyn – członek, Oddział SITK w Krakowie

Tadeusz Sułek - członek, Oddział SITK w Kielcach.

Zarząd działał w 2013 roku w oparciu o plan pracy, zatwierdzonego przez Zarząd Krajowy SITK RP na lata 2010 ÷ 2014.

Stan członków Krajowego Klubu MHiZT w roku 2013:

na dzień 01 styczeń 2013 roku wynosił - 51 członków.

na koniec 2013 roku wynosi - 51 członków, reprezentujących 20 Oddziałów SITK.

W 2013 roku odeszli z grona naszego Klubu koledzy:

- kol. Zygmunt Piwoń – O/Zielona Góra, zmarł w styczniu 2013r.

- kol. Adam Pinkiert – O/Radom - skreślony na własną prośbę w czerwcu br.

W 2013 roku przybyło dwóch nowych członków:

- kol. Roland Pieluch – O/Zielona Góra

- kol. Bolesław Balcerek – O/Kielce.

W 2013 roku odbyły się 3 spotkania Klubowe i 3 zebrania plenarne członków Klubu.

W 2013 roku zorganizowano prelekcje poświęcone powstaniu kolei oraz jej osiągnięciach.

Przygotowano i zaprezentowano 8 z cyklu planowanych 15 prelekcji, poświęconych powstaniu kolei oraz jej osiągnięciach. Prelekcje odbywały się od dnia 13 maja 2013 roku, raz w miesiącu, w siedzibie oddziału SITK w Krakowie.

Prelekcje przygotował merytorycznie i przedstawił w formie prezentacji i gawędy kol. Jerzy Hydzik.

W prelekcjach wzięło udział 78 członków SITK.

Członkowie Klubu współpracują z Krajowym oraz oddziałowymi Kołami i Klubami Seniora SITK. KKMHiZT współorganizował wraz z Klubem Seniora Oddziału w Krakowie, wycieczkę techniczną w dniu 14.11.2013r. do zgrzewalni szyn w Skarżysku Kamiennej.

Działalność była finansowana przez:

Zarząd Krajowy SITK RP w zakresie dofinansowania kosztów transportu,

Oddziały SITK, które pokrywały koszty udziału (noclegi, wyżywienie) oraz koszty dojazdu delegowanych członków Klubu.

Oddział SITK RP w Krakowie, który zapewnia obsługę biura, finansuje działalność biurową KKMHiZT, udostępnia salę projekcyjną na czas prelekcji itp.

Odznaki Honorowe „Przyjaciel Zabytków Transportu”

W dniu 22 marca 2013r. w Szczecinie, wręczono uroczyście panu Stanisławowi Horoszko – dyrektorowi Muzeum Techniki i Komunikacji - Zajezdnia Sztuki w Szczecinie Odznakę Honorową „Przyjaciel Zabytków Transportu”. Odznaka była wnioskowana przez Oddział SITK w Szczecinie, przyznana w 2012 roku.

W 2013 roku Klub MHiZT nadal prowadził na bieżąco Kronikę Klubu, redagowaną przez kol. Tadeusza Sułka, członka Klubu z Oddziału SITK w Kielcach.

Ad.5.

Kol. Jerzy Hydzik zaprezentował także, sprawozdanie za kadencję 2011÷2014 z działalności Klubu.

Zarząd Klubu pracował w stałym składzie osób wymienionych przed chwilą w punkcie 4.

W rozpatrywanym okresie odbyło się 10 spotkań klubowych i seminariów, 10 posiedzeń zarządu Klubu. W spotkaniach wzięło udział 271 członków Klubu i zaproszonych gości z 16 Oddziałów SITK RP. Na spotkaniach wygłoszono 27 referatów.

Oprócz działalności merytorycznej Klub organizował również wycieczki turystyczne. W trakcie tej kadencji zorganizowano 11 takich wycieczek, w których udział wzięło 282 osoby.

W kwietniu 2012 roku staraniem członków Klubu przy udziale Oddziału SITK RP w Krakowie został wydany z okazji jubileuszu 15-lecia Klubu, zeszyt naukowo – techniczny p. t. „ Wybrane zagadnienia historii zabytków transportu”. Zeszyt zawiera 420 stron tekstu, na których zamieszczono 39 artykułów, przygotowanych w większości przez naszych członków.

Zorganizowano 8 prelekcji poświęconych powstaniu kolei oraz jej osiągnięciach. W prelekcjach udział wzięło 78 członków SITK RP.

Klub nadal prowadził na bieżąco Kronikę Klubu, redagowaną przez kol. Tadeusza Sułka z O/Kielce.

Członkowie KKMHiZT współpracują z Krajowym oraz Oddziałowymi Kołami i Klubami Seniora SITK. W ten sposób KKMHiZT zorganizował wycieczkę techniczną do: Wytwórni Samolotów w Mielcu, Fabryki Samochodów Osobowych w Tychach, Zgrzewalni Szyn w Skarżysku Kamiennej. W wycieczkach udział wzięło 54 osoby.

Ad.6.

Przewodniczący klubu J. Hydzik, poinformował członków o zaplanowanych na bieżący 2014 rok zebraniach plenarnych oraz seminariach i prelekcjach. Planujemy 6 zebrań Prezydium Klubu i plenarnych członków. Będą to zebrania dwudniowe. Z dotychczasowych zgłoszeń mamy propozycję spotkań: w Krakowie (obecnie odbywane), w Bydgoszczy (brak bliższych danych), w Zielonej Górze (brak bliższych danych), w Poznaniu (jak poprzednie), w Tarnowskich Górach (jak poprzednie, brak terminów), oraz w Częstochowie (początek września br.).

Zaplanowano również niezbędne na założony cel wydatki co, do których w chwili obecnej Zarząd Krajowy SITK nie udzielił żadnej odpowiedzi, rozumiemy więc, że ich nie zaakceptował. Planujemy wydać kolejny zeszyt naukowo techniczny, o tematyce związanej z ochroną zabytków techniki, z okazji 20-lecia istnienia Klubu. Na ten cel zaplanowano koszt ok. 6 tys. złotych. Jest opracowanych i gotowych do druku 40 artykułów dotyczących zabytków kolejnictwa. Brak przygotowanych materiałów dot. drogownictwa i transportu miejskiego.

#### Sprawy podejmowane w dyskusji i wniesione:

- powołać zespół przygotowujący materiały i pomocny dla Zarządu Krajowego SITK w rozmowach z Ministrem dziedzictwa Kulturowego w sprawie zachowania zabytków techniki. (kol. W. Kęblowski).
- niezbędny i konieczny kontakt z władzami SITK w sprawach klubowych oraz przekazywania naszych postulatów i wniosków do przedstawicieli władz (kol. Walczyński).
- Konieczne jest podawanie na bieżąco informacji o działaniach Klubu na stronie internetowej ZK, obecnie Internet jest najlepszym nośnikiem informacji na zewnątrz. Obecnie nie działa to sprawnie (kol. J. Hydzik).
- Firmy-spółki kolejowe nie są zainteresowane kolejowymi obiektami zabytkowymi, które wymagają dotowania i są kosztowne. Spółki są nastawione na generowanie zysków. Skansen w Wolsztynie utrzymywany był z dotacji prywatnego sponsora z Wielkiej Brytanii, ale tak nie będzie stale. (kol. Dobrzykowski)
- Podobnie dzieje się z skansenem w Jaworzynie Śląskiej i Muzeum Techniki na barce we Wrocławiu, które utrzymują się dzięki pieniądзом prywatnej osoby. Zarząd SITK powinien działać w kierunku pozyskiwania kadry technicznej do Rządu RP, do władz lokalnych (kol. J. Korzeniowski).
- Kol. J. Hydzik poinformował o wyrażonej pisemnie chęci przystąpienia do naszego Klubu, 6 pasjonatów zabytkowych samochodów, motocykli i traktorów z Przeworska, którzy są także członkami SITK. Poprosił kolegę Pasierba z Rzeszowa o zainteresowanie się tą sprawą i sprawdzenie czy Oddział SITK w Rzeszowie zechce skierować te osoby do pracy w naszym Klubie.

#### Ustalenia końcowe:

1. Przyjęto plan działania Klubu na 2014 rok.
2. Przyjęto wstępny preliminarz kosztów działań na 2014 rok wraz z kosztami wydawnictwa jubileuszowego.
3. Przyjęto wydanie jubileuszowego zeszytu naukowo technicznego Klubu w przedstawionej formule, to jest o tematyce kolejowej, pod warunkiem uzyskania odpowiednich środków finansowych.
4. Przyjęto wstępnie tezy do wystąpienia kol. M. Fijołka na Zjeździe SITK.

### **II część spotkania – seminarium** **„Zabytkowe obiekty komunikacyjne Krakowa”.**

Seminarium odbyło się w tym samym miejscu, co zebranie plenarne, to jest w budynku KTK przy ulicy Filipa w Krakowie.  
Zostały zaprezentowane **4 referaty**.

**„Mikrosamochody - konstrukcje produkowane i opracowywane w Polsce w latach 1912 – 2014”.**

prezentacja pana Iwo Wachowicza z Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie.

*Mikrosamochody, to pojazdy o pojemności silnika mniejszej niż 1000 cm<sup>3</sup> oraz długości do 3 metrów. Autor referatu omówił tego typu samochody, konstruowane i produkowane w Polsce, począwszy od okresu przed I wojną światową (np. STAR z 1912 roku), poprzez 20-lecie międzywojenne (np. Iradam z 1927 roku), okres powojenny (np. Smyk B30B31 z 1957 roku), aż do czasów współczesnych (np. Fiat 126p, Clic z 2005 roku, Elipsa z 2007 roku). Były to samochody wyprodukowane często tylko w 1 egzemplarzu, prototypowe, wizjonerskie. Większość z nich nie weszła do produkcji, ani nie została zachowana. Ciekawostką jest jedyny egzemplarz samochodu Gacek z 1965 roku, wyprodukowany w zakładach WSK Świdnik w 1 egzemplarzu. Projekt został niestety anulowany, a ten jedyny egzemplarz znajduje się w magazynach Politechniki Krakowskiej!*

**„Z dziejów dróg i nawierzchni w Krakowie”**

zaprezentowana przez dr inż. Jerzego Dudę, z Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie

*W ciekawej opowieści osobistej, jako autor pracy doktorskiej „Bruki w krajobrazie Krakowa” i innych publikacji m.in. „Charakter ulic dawnego Krakowa” oraz kilkunastu innych o charakterze inżyniersko historycznym, przekazał wiele cennych informacji o zmieniającej się funkcji szlaków transportowych na przestrzeni dziejów Krakowa. Omówił również różne rodzaje nawierzchni dróg i ulic występujące na przestrzeni wieków i stosowane w zależności od warunków: bazaltobit, limbit, nawierzchnie drewniane, klinkierowe, makadamowe itp.*

**„Pierwszy tramwaj elektryczny we Lwowie – okruchy historii”**

prezentacja kol. Mariana Dudka, członka Klubu z Krakowa.

*Na tle historii Lwowa, została przekazana informacja o powstaniu i przebiegu I, głównej linii tramwajowej Lwowa na trasie od Dworca Głównego Kolejowego, poprzez Śródmieście, na tereny wystawiennicze oraz II, skośnej linii tramwajowej przebiegającej od Wałów hetmańskich do Cmentarza Łyczakowskiego. Omówiono jej parametry techniczne, trakcję oraz zajezdnie tramwajowe.*

Zaraz po obiedzie w „Jadłodajni u Kolejarzy”, około godziny 15-tej wyruszyliśmy pieszo, z przewodnikiem Panem Waldemarem Brzoskwinią z Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie, na zwiedzanie miasta „**Krakowskim Szlakiem Techniki**”.

**Krakowski Szlak Techniki** jest to trasa tematyczna dziedzictwa przemysłowego w Krakowie, utworzona w 2006 roku. Szlak został przygotowany i oznakowany przez Wydział Promocji i Turystyki Urzędu Miasta Krakowa i Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie. Szlak ten obejmuje 16 zabytkowych budowli i obiektów inżynierskich. To pierwszy tego typu szlak turystyczny w Polsce.

Udało nam się podziwiać 9 zabytkowych obiektów, były to:



**Stacja Kolejowa** - usytuowana była w bezpośrednim sąsiedztwie średniowiecznego miasta, na obrzeżach historycznego Kleparza oraz przy ul. Lubicz. Tworzy ją dworzec, oraz infrastruktura kolejowa z zapleczem technicznym. Dworzec zbudowano w latach 1844 - 1847 w stylu arkadowym według projektu Piotra Rosenbauma, architekta wrocławskiego. Była to najokazalsza budowla Krakowa pierwszej poł. XIX w.

Posiadał on, halę żelazną pokrytą szkłem (zlikwidowano ją w latach 30-tych ubiegłego wieku podczas przebudowy peronów). W 1910 r. dworzec odnowiono, zmieniając jednocześnie gruntownie jego kształt pierwotny. Pierwszy pociąg wyjechał z Krakowa 13 października 1847 r. na trasę do Mysłowic.

**Przekop (Podkop) Talowskiego i wiadukt kolejowy.**

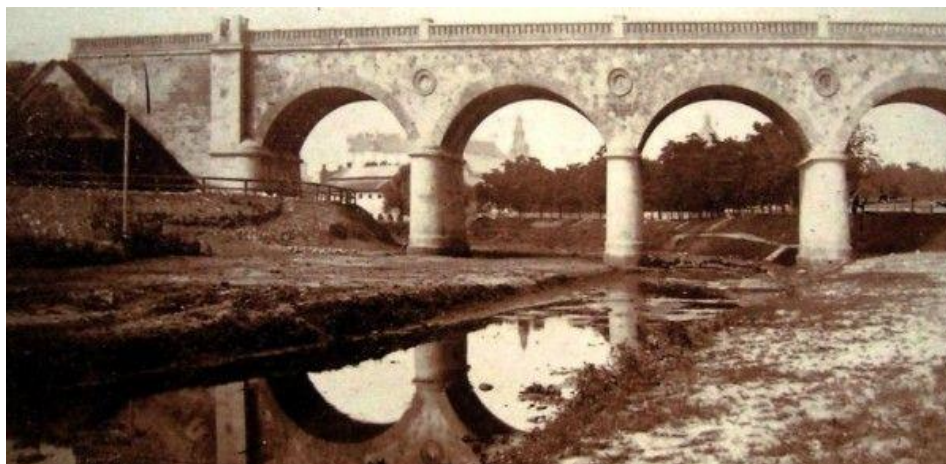


Zdjęcie z 1900 roku

Wiadukt wybudowano w latach 1896-1898. Ulica Lubicz krzyżowała się na jednym poziomie z torami kolejowymi, co powodowało narastające utrudnienia w ruchu (m.in. tędy wiodła główna trasa do Mogiły i cmentarza komunalnego). Postanowiono, więc obniżyć poziom ulicy, a ponad jezdnią zbudować wiadukt. I w ten sposób w Krakowie po raz pierwszy zastosowano dwupoziomowe rozwiązanie komunikacyjne. Opracowanie części technicznej powierzono Teodorowi Talowskiemu, architektowi krakowskiemu. Ozdobny wykop, z murem oporowym z piaskowca ciężkowickiego jest ogrodzony metalową balustradą. Wiadukt ma konstrukcję metalową, wspartą na szesnastu kamiennych kolumnach. Jego ornamentyka, podobnie jak muru oporowego, to dzieło krakowskiej firmy Józefa Góreckiego.



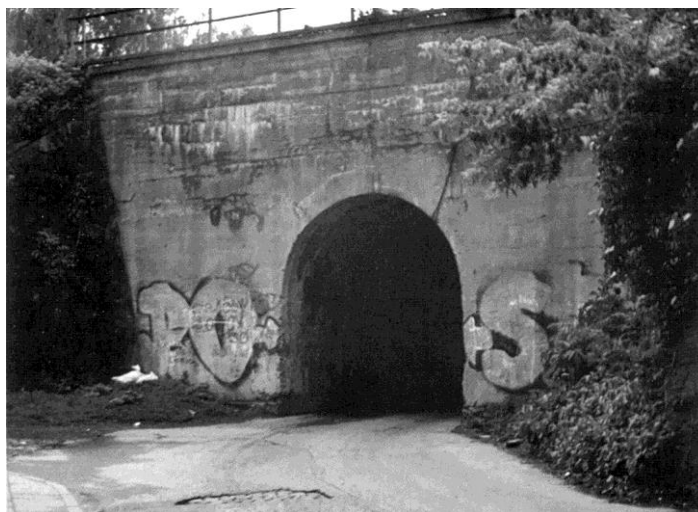
### **Wiadukt kolejowy nad ul. Grzegórzecką.**



*Tak wyglądał w 1870 roku*

*Jest jednym z najstarszych krakowskich mostów wybudowany w latach 1861-1863 nad starym korytem Wisły (w miejscu wysłużonego drewnianego mostu). Po zasypaniu starego koryta Wisły w latach 1878-1880 most kolejowy stał się wiaduktem nad ul. Grzegórzecką. Zbudowała go Kolej Galicyjska Karola Ludwika. Ma prawie 100 m długości, 12 m szerokości i 5 przęseł, każde o wysokości 7 m i rozpiętości 11 m. Sklepienia zamknięte półkolistymi łukami są z cegły, masywne filary wykonano z kamienia ciosowego. Jest jednym z najstarszych zachowanych mostów krakowskich. Nad filarami po wschodniej stronie wiaduktu przetrwały także cyfry z datą jego otwarcia.*

### **Przepust drogowy przy ul. Miodowej na skrzyżowaniu z ul. Halicką.**



*Przed remontem w roku 2009*

*Wybudowany został ok. 1855 r. pierwotnie z bloków piaskowca. Powstał z potężnych bloków piaskowca pod nasypem kolejowym, kiedy w 1855 r. Wschodnia Kolej Państwowa kończyła budowę linii Kraków - Lwów. Był bezkolizyjnym przejściem m.in. na cmentarz żydowski. U schyłku XIX w. przez nasyp biegły już trzy nitki torów kolejowych. Ostatnia, uruchomiona w 1899 r. dla potrzeb lokalnych (z Krakowa do Kocmyrzowa), postawiła dodatkowe wyzwania, przede wszystkim konieczność przebudowy samego nasypu, poszerzenie przepustu i rozbudowę murów oporowych. Niestety, w następnych dziesięcioleciach wszelkie ubytki kamienne przepustu uzupełniano betonem, co wyraźnie naruszyło jego pierwotną estetykę.*

### ***Most Piłsudskiego na Wiśle.***



*Fotografia z lat 50 – tych XX wieku*

*Wybudowany w latach 1926÷1931 na przyczółkach betonowych z lat 1911÷1913. Zaprojektowany przez zespół inżynierów: A. Witkowskiego, T. Zagnera, M. Zalewskiego pod kierunkiem prof. A. Pszenickiego. Prace budowlane rozpoczęto w czerwcu 1926 r., zaś uroczyste otwarcie mostu odbyło się 19 stycznia 1933 r. Miał 146 m długości (silnie wygięte ku górze przeszło środkowe aż 72 m), a na jezdni o szerokości 10 m biegło podwójne torowisko tramwajowe i po obu stronach ułożono chodniki dla pieszych. Betonowe przyczółki mostu osadzono na fundamentach wykonanych podczas budowy bulwarów. Jego żelazna, kratownicowa konstrukcja (o wadze 1200 t) była dziełem zakładu Zieleniewskich. Pod koniec II wojny światowej most został przez Niemców zaminowany i częściowo uszkodzony. Odbudowano go w pierwotnej formie w 1948r.*

### ***Bulwary Wiślane.***

*Przebieg głównego koryta Wisły na obszarze Starego Miasta wielokrotnie zmieniano. Do XIII w. rzeka płynęła swym dzisiejszym korytem, jednak na krótko po lokacji miasta w 1257 r, celem przybliżenia rzeki do wytyczonego wówczas centrum miasta, postanowiono wybudować zapórę między Skalką a Dębnikami. Odcięte w ten sposób koryto zasilane było wodami rzeki Wilgi, a po powstaniu miasta Kazimierz w 1335 r. nazwano je Zakazimierką. Główny nurt Wisły natomiast skierowany został za Wawelem na wschód, wzdłuż dzisiejszych Plant Dietlowskich i dalej Aleją Daszyńskiego (wbrew nazwie, Wisła nigdy nie płynęła wzdłuż dzisiejszej ulicy Starowiślnej). Nad płynącą tamtędy Wisłą przerzucono Most Królewski na Stradomiu i most kolejowy w Grzegórkach.*

*Minęło kilka wieków do czasu, gdy postanowiono przywrócić dawne koryto Wisły. Tak zwana wówczas Stara Wisła została zakopana w latach 1878-80, tworząc dzisiejsze Planty Dietlowskie i Aleję Daszyńskiego. Umożliwiło to uregulowanie rzeki w jej współczesnym korycie w latach 1905-09 i jednocześnie utworzenie bulwarów wiślanych. Oddanie do użytku Stopnia Wodnego Dąbie w 1961 r. (w ramach budowy Drogi Wodnej Górnej Wisły) podniosło lustro wody w centrum Krakowa, wzbogacając walory krajobrazowe rzeki i zwiększając atrakcyjność bulwarów.*

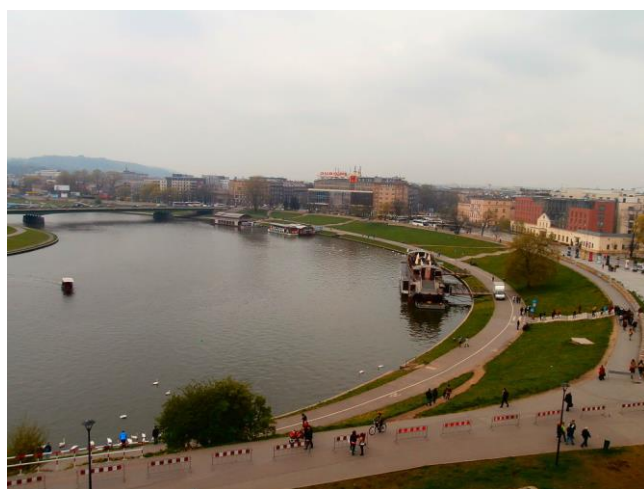
*Na obszarze Bulwaru Czerwieńskiego, w miejscu dzisiejszej ulicy Retoryka, do Wisły uchodziła rzeka Rudawa (zwana Młynówką Królewską). Zasypano ją w latach 1903-12, kierując w miejsce dzisiejszego koryta uchodzącego przy Bulwarze Rodła.*

*W 1991 r. bulwary wiślane Starego Miasta, Zwierzyńca, Podgórze i Dębnik administracyjnie podzielono na mniejsze odcinki i nadano im nazwy (znosząc dawne nazwy: M. Zyblikiewicza, B. Drobnera i Z. Sakiewicza). Bulwary w kolejności od góry rzeki to:*





*Widok na Bulwar Czerwieński oraz Poleski w stronę Mostu Grunwaldzkiego*



*Widok na Bulwar Czerwieński z Wawelu w stronę Mostu Dębnickiego*



*Bulwar Inflancki widziany z ostatniego piętra Hotelu Forum. Po lewej i prawej stronie panoramy widoczne są też inne bulwary.*

- na lewym brzegu: Bulwar Rodła, Bulwar Czerwieński, Bulwar Inflancki, Bulwar Kurlandzki,
- na prawym brzegu: Bulwar Poleski, Bulwar Wołyński, Bulwar Podolski.

*Bulwary wiślane stanowią obiekt techniki urbanistycznej na trasie Krakowskiego Szlaku Techniki utworzonego 6 kwietnia 2006 r. Prowadzi nimi także rekreacyjny Szlak rowerowy bulwarów wiślanych stanowiący część europejskiej drogi rowerowej EuroVelo 4.*

*W 2009 r. uruchomiono w Krakowie tramwaj wodny, którego przystanki znajdują się m.in. na bulwarach: Rodła ("Flisacka"), Czerwieńskim ("Most Dębnicki"), Inflanckim ("Paulińska") i Wołyńskim ("Most Grunwaldzki"). Pozostałe przystanki to: "Galeria Kazimierz" na Grzegórkach, "Most Kotlarski" na Zabłociu, "Tor kajakarstwa górskiego" oraz "Tynec Klasztor".*

*Zaprojektowane przez R. Ingardena, wykonane w latach 1907-1913. Wybudowano je po obu stronach Wisły w latach 1907-1913 według planów Romana Ingardena. Przede wszystkim miały służyć Krakowowi i Podgórzu, jako umocnienia przeciwpowodziowe, ale były również elementem projektowanego kanału Dunaj - Dniestr (prace nad nim przerwała wojna i rozpad*

monarchii Habsburgów). Mury bulwarowe (wewnętrzne niższe, zewnętrzne wyższe) miały drogi bite i tory, połączone szerokimi na 6 m rampami zjazdowymi. Dla pieszych zbudowano schody. Charakter promenadowy bulwary przybrały znacznie później, chociaż prace adaptacyjne rozpoczęto już w czasach II wojny światowej.

#### **Gazownia Miejska (ul. Gazowa 12-16).**

Kraków był pierwszym polskim miastem, w którym zaprezentowano oświetlenie gazowe. Miało to miejsce w 1830 roku. Profesor Karol Mohr przedstawił wtedy możliwości zastosowania gazu koksowniczego w celach oświetleniowych. Pierwsze lampy zasilane z prowizorycznej gazowni zapłonęły w Krakowie przy ulicy Gołębiej.



16 kwietnia 1856 roku władze miasta podpisały umowę z Niemieckim Kontynentalnym Towarzystwem Gazowym w Dessau, zgodnie, z którą towarzystwo uzyskiwało wyłączne prawo do oświetlania miasta Krakowa, dostarczania gazu konsumentom i wykonywania urządzeń gazowych. Pierwszym dyrektorem gazowni był inż. Konrad Voss. 22 grudnia 1857 roku nastąpiło uruchomienie ulicznego oświetlenia gazowego. Pierwsze lampy zapłonęły w narożnikach Rynku Głównego. Produkcja gazu oparta była na procesie suchej destylacji węgla, a składnikami palnymi gazu były głównie wodór i metan. W 1864 roku przyłączono do gazowni krakowskiej odrębne wtedy miasto Podgórze. Rurę gazową poprowadzono mostem Franciszka Józefa I. Niezadowoleni z poziomu świadczonych usług odbiorcy gazu zastrajkowali, w wyniku, czego Zarząd Miejski wykupił w 1886 roku gazownię od Towarzystwa Dessaudyjskiego za kwotę 460 000 złotych reńskich. Gazownia stała się tym samym pierwszym miejskim przedsiębiorstwem przemysłowym, przyjmując nazwę Krakowska Gazownia Miejska. Produkcja gazu sięgała wtedy około 1 mln m<sup>3</sup>. Po upływie trzech lat dzięki przeprowadzonej modernizacji produkcja gazu wzrosła do około 3,5 mln m<sup>3</sup>. W 1893 zakończył się proces wymiany ulicznych lamp naftowych na gazowe, a w roku następnym rozpoczęto instalowanie lamp z koszulkami Auera dającymi mocniejsze i tańsze światło.





### *Zasilana gazem rzeźba wawelskiego smoka*

*W 1905 roku rozpoczęto elektryfikację miasta. Początkowo elektrownia była częścią gazowni. 1 lipca 1908 odłączyła się, uzyskując odrębną osobowość prawną i została wpisana do rejestru handlowego jako Elektrownia Miejska w Krakowie. Przyłączenie w 1910 roku do Krakowa gmin Dębniki, Czarna Wieś, Łobzów, Krowodrza, Nowa Wieś, Prądnik Czerwony, Zakrzówek i Zwierzyniec zwiększyło zapotrzebowanie na gaz i stało się powodem rozpoczęcia przygotowań do budowy nowej gazowni. Plany te pokrzyżowała I wojna światowa. Zamiast wybudowania nowej gazowni w 1922 roku zdecydowano się na gruntowną przebudowę istniejącej.*

*Dzięki zaangażowaniu pracowników gazowni, udało się pomimo licznych trudności utrzymać jej działanie przez okres okupacji i działań wojennych w czasie II wojny światowej. Produkcji gazu zaprzestano 30 czerwca 1968 roku. Gazownia z przedsiębiorstwa produkcyjnego stała się przedsiębiorstwem dystrybucyjnym.*

*W 1971 roku zainstalowano pod Wawelem zasilaną gazem rzeźbę Bronisława Chromego przedstawiającą wawelskiego smoka. Rok 1982 przyniósł zaprzestanie zasilania gazem koksowniczym. Zastąpił go wysokometanowy gaz ziemny.*

*Sama gazownia została wybudowana w latach 1856-1857. przez inżyniera Sezig dla Niemieckiego Kontynentalnego Towarzystwa Gazowego. Produkowała amoniak oraz gaz węglowy i wodny, miała własne ujęcie wody, wieżę ciśnień i bocznice kolejową prowadzącą do stacji Grzegórzki. Początkowo wytwarzała gaz jedynie na potrzeby oświetlenia miasta. Znacznie później zaczęto wykorzystywać gaz do gotowania i ogrzewania mieszkań. Produkcji zaprzestano w 1968 r. Ze starej gazowni zachowały się budynki administracyjne, budynek mieszkalny z ogrodem, dawna świetlica robotnicza, laboratorium, tzw. nowa kotłownia i fabryka gazu wodnego.*

### ***Elektrownia krakowska (ul. Dajwór 27)***



*Wybudowana w latach 1904-1905. Rozbudowywana i modernizowana w latach 20. i 30. XX wieku. W 1957 r. produkowała 45% zużywanej w Krakowie energii elektrycznej. Początkowo była częścią gazowni miejskiej, która długo nie chciała dopuścić do Krakowa konkurencyjnego dla siebie prądu. Elektrownia posiadała najpierw dwa zespoły, składające się z prądnic prądu stałego napędzanych silnikami spalinowymi, ale już w 1906 r. sprowadzona przetwornica wirująca umożliwiła produkcję prądu zmiennego trójfazowego, a dalsza rozbudowa doprowadziła wkrótce do elektryfikacji miasta. W 1913 r. uruchomiono pierwsze elektryczne oświetlenie uliczne (w obrębie Plant). W 1976 r. elektrownię przekształcono w ciepłownię (pracowała do 1984 r.). Zachowała się pierwotna architektura elektrowni - budynek administracyjny, hale maszyn z 1904 i 1914 r., nastawnia z rozdzielnią oraz w głębi kotłownia, warsztaty i resztki chłodni.*

### **Zabytkowa zajezdnia tramwajowa (ul. św. Wawrzyńca 12-15)**

*Stanowi część kompleksu komunikacyjnego wzniesionego na przełomie XIX i XX w. Jest to prawdziwy unikat, jedyna zachowana w Polsce kompletna zajezdnia tramwajowa ery industrialnej. Tworzą ją zajezdnie tramwaju konnego i elektrycznego (w tym wąskotorowego), stajnie dla koni (przebudowane na zaplecze administracyjno-socjalne), garaże autobusowe, dyspozytornie oraz zespół kotłowni, generatorni i akumulatora. Na początku lat 60, urządzono w nich wówczas warsztaty autobusowe i magazyny.*



*Założenie zajezdni ukształtowało się w 4 fazach rozwoju:*

- 1. 1882-1900: zajezdnia tramwaju konnego, budowana od lata 1882 r. (według niektórych danych 1882-1888), prawdopodobnie według projektu L.(H.?) Gerona. Wozownia była rozbudowana w 1896 r. według projektu biura architektonicznego Zygmunta Hendla i Tadeusza Stryjeńskiego. Założenie z wjazdem dla tramwajów z ul. Gazowej składało się z trzech budynków głównych: wozowni z kuźnią (czterotorowa hala czołowa, budynek parterowy, konstrukcja ryglowa, tzw. mur pruski, z dachem drewnianym), stajni ze skrzydłem administracyjnym (budynek półtorakondygnacyjny, murowany), stajni koni chorych (jednokondygnacyjny z wysokim poddaszem, murowany), nieokreślonych mniejszych obiektów pomocniczych, zapewne drewnianych oraz ozdobnego ogrodu zakładowego;*
- 2. 1900-1912: zajezdnia tramwaju elektrycznego wąskotorowego; powstała przez rozbudowę zespołu w 1900 r. według projektu Karola Knausa o wielofunkcyjny blok zabudowy, składający się z: hali tramwajów elektrycznych (sześciotorowej czołowej, z wjazdem z ul. Gazowej), hali warsztatów, elektrowni zakładowej; blok miał konstrukcję ceglana z dachami drewnianymi. Trzy dotychczasowe główne obiekty zostały adaptowane i przebudowane: wozownia tramwaju konnego na warsztat, stajnia głównie pod administrację, stajnia koni chorych na pomocnicze zaplecze (socjalne?). Front bloku Knausa, zwłaszcza wozownia, uzyskał bogaty, monumentalny wystrój architektoniczny o stylizację historyzującą luźno nawiązującą głównie do neorenesansu. Ogród zakładowy został przecięty komunikacją wewnętrzną;*
- 3. 1912-1923: zajezdnia normalno- i wąskotorowego tramwaju elektrycznego; w 1912 r. zespół został uzupełniony halą wozowni normalnotorowej (czterotorowej czołowej na 12 wagonów, usytuowanej w osi równoległej do ul. Św. Wawrzyńca, z wjazdem z tejże ulicy); tzw. II wozownia (teren został też dogęszczony mniejszymi budynkami i dobudówkami pomocniczymi). Obiekt ten i tę funkcję przyjęto jako tymczasową, więc budynek był półprowizoryczny, a konstrukcji ryglowej, z dachem drewnianym na łukowatych drewnianych kratownicach (system tzw. "Stephansdach"). W 1913 roku tę tymczasową funkcję rozszerzono na nowozbudowaną część założenia na terenie wynajętym od Zakonu XX. Kanoników Laterańskich (ul. Św. Wawrzyńca 12), którego*

trzonem była wozownia czołowa sześciotorowa, tzw. III wozownia, wykonana w tej samej technice, co II wozownia;

4. 1923-1938: zajezdnia tramwajowa i autobusowa; po zbudowaniu stacji paliw z podziemnym zbiornikiem w 1923 r. wzniesiono w 1928 r. budynek garaży autobusowych z myjnią i warsztatem przy ul. Gazowej (parterowy, ryglowy z dachem pulpitem drewnianym), zrealizowany przez firmę Eugeniusz Ronka i S-ka według własnego projektu; zabudowa zajezdni była dogęszczana obiektami pomocniczymi m.in. na terenie ogrodu zakładowego, a tę fazę zamknęło wykupienie narożnej kamienicy przy ul. Św. Wawrzyńca 13 i jej adaptacja do funkcji biurowej.

Po uruchomieniu nowej zajezdni w Podgórzu w 1939 r. zajezdnia przy ul. Św. Wawrzyńca i Gazowej nie podlegała już istotnym zmianom przestrzennym. Stopniowo, jako niefunkcjonalna traciła na znaczeniu, wyprowadzano z niej kluczowe funkcje (likwidacja tramwaju wąskotorowego w 1953 r., likwidacja normalnotorowego do 1960 r.), zlikwidowano większość detalu architektonicznego, przekształcano wnętrza, wprowadzano przybudówki i wiaty, ostatecznie zlikwidowano pozostałości ogrodu zakładowego, zlikwidowano niektóre nowsze budynki. Po opuszczeniu przez MPK w poł. lat 90. XX w. zwrócono zakonowi część północną z 1913 r. (Św. Wawrzyńca 12), wyłączono narożny budynek pozostawiając funkcje administracyjne, a w najstarszej części zespołu Gmina M. Krakowa utworzyła w 1998 r. Muzeum Inżynierii Miejskiej.



Oprócz zabytków techniki podziwialiśmy też inne piękne obiekty krakowskie jak budynki mieszkalne i publiczne z XIX wieku oraz współczesną kładkę dla pieszych i rowerów przez Wisłę, posadowioną na starych przyczółkach mostu podgórskiego. Pełni wrażeń, ale też zmęczeni wróciliśmy już tramwajem do Hotelu.

Tutaj w miłej koleżeńskej atmosferze zasiedliśmy do wspólnej kolacji w „Jadłodajni u Kolejarzy” wraz z panią Prezes Oddziału SITK w Krakowie i dyrektorem Muzeum Inżynierii Miejskiej.



\*\*



Na drugi dzień pobytu w Krakowie, zaplanowaliśmy równie bogaty program.

Po śniadaniu, autobusem udaliśmy się do Łagiewnik, dzielnicy Krakowa, gdzie powstaje **Centrum Jana Pawła II „Nie lękajcie się”**. Pilotem oraz przewodnikiem wyjazdu był nasz klubowy kolega z Krakowa – Marian Dudek, który od momentu wyruszenia autobusu zapoznawał nas z problematyką „światowej turystyki pielgrzymkowej” do Krakowa i Małopolski oraz przybliżył historię budowy Centrum JP II w Krakowie.



Obecnie jest już gotowy kompleks sakralny i wolnostojąca wieża- dzwonnica. Pozostałe obiekty są w budowie.



***Centrum Jana Pawła II „Nie lękajcie się”** – ośrodek poświęcony życiu i twórczości papieża Jana Pawła II działający w Krakowie. Centrum ma pełnić funkcje wotum dziękczynnego narodu za pontyfikat Karola Wojtyły. Nazwa Centrum nawiązuje do słów Ojca Świętego wypowiedzianych w 1978 r. podczas inauguracji pontyfikatu: Nie lękajcie się. Otwórzcie, otwórzcie na oścież drzwi Chrystusowi! Centrum ma za zadanie upowszechnianie i twórcze rozwijanie dziedzictwa Jana Pawła II, promowanie duchowości, kultury i tradycji związanej z Jego osobą, a także działalność naukowa i edukacyjna oraz pomoc potrzebującym.*



*Obecnie jest w budowie siedziba Instytutu w pobliżu Sanktuarium Bożego Miłosierdzia na terenie tzw. Białych Mór (poeksploatacyjne tereny dawnych zakładów Solvay, w pobliżu granicy Borku Fałęckiego i Łagiewnik). Budowa została oficjalnie zainaugurowana 11 października 2008 roku. Autorem projektu zabudowań jest krakowski architekt Andrzej Mikulski. Projekt obejmuje: kościół bł. Jana Pawła II, dom (w którego skład wchodzić mają muzeum, instytut z biblioteką, kaplica i oratorium oraz centrum konferencyjne), centrum rekolekcyjne, centrum szkolenia wolontariatu, obiekty hotelowe, amfiteatr na otwartej przestrzeni, plenerowa droga krzyżowa, kładka piesza, parkingi i inne obiekty.*

*Od 12 czerwca 2011 w dolnej kaplicy Sanktuarium Jana Pawła II znajduje się relikwia bł. Jana Pawła II.*



Następnie po krótkim odpoczynku z kawą i „papieską kremówką” zaserwowaną w kawiarni, udaliśmy się pieszo przez park do **Sanktuarium Bożego Miłosierdzia Św. Faustyny**.

*Sanktuarium mieściło się najpierw w obiekcie klasztorным Zgromadzenia Sióstr Matki Bożej Miłosierdzia. W okresie międzywojennym w tym klasztorze żyła i zmarła s. Faustyna Kowalska (1905-1938), przez którą Chrystus Pan przekazał Kościołowi i światu orędzie o Bożym miłosierdziu. W 1943 roku został poświęcony pierwszy obraz Jezusa Miłosiernego pędzla A. Hyły, ofiarowany jako wotum za ocalenie rodziny z wypadków wojennych. Obraz szybko zastąpił łaskami, dlatego z roku na rok zwiększała się liczba pielgrzymów, którzy nawiedzali także grób zmarłej w opinii świętości Siostry Faustyny.*

*Bardzo dynamiczny rozwój kultu Miłosierdzia Bożego nastąpił po beatyfikacji i kanonizacji (30 kwietnia 2000) Siostry Faustyny, a także dzięki pielgrzymkom Papieża Jana Pawła II do Łagiewnik (1997 i 2002). Spowodował on rozbudowę sanktuarium, m.in. wzniesienie nowego*

kościół - bazyliki, którą w 2002 roku konsekrował JP II. Obecnie zespół bazyliki składa się m. in. z dwupoziomowej świątyni, wolnostojącej wieży widokowej, drogi krzyżowej z płaskorzeźbami Cz. Dźwigaja z 1996 r. oraz zaplecza duszpastersko - socjalnego, w tym parkingów i pasaży z częścią handlową.



Świątynia została wybudowana w kształcie łodzi i składa się z kościoła górnego, mogącego pomieścić około 4 tysięcy wiernych oraz części dolnej. W dolnej części bazyliki mieści się kaplica centralna poświęcona św. Faustynie oraz cztery boczne kaplice narodowe. W kaplicy bazyliki umieszczono czczony na całym świecie wizerunek Jezusa Miłosiernego, pod obrazem zaś spoczęły relikwie św. Faustyny Kowalskiej.



Przed świątynią znajduje się **wieża widokowa** o wysokości 77 m, licząca 315 schodów, z galerią widokową na poziomie 41,60 m. Wieża stanowi najwyższy punkt w Krakowie, z którego przy dobrej widoczności można zobaczyć Tatry.

I właśnie tam na wieży byliśmy, a ponieważ pogoda była doskonała i słoneczna, podziwialiśmy wspaniałe widoki Krakowa i okolic oraz piękną architekturę obiektów Bazyliki Miłosierdzia Bożego i Centrum JP II.

\*\*\*

Spotkanie członków Krajowego Klubu Miłośników Historii i Zabytków Transportu zakończyło się wspólnym obiadem w Domu Pielgrzyma przy Sanktuarium Bożego Miłosierdzia, skąd powróciliśmy autobusem do Hotelu KTK przy ulicy Filipa w Krakowie, gdzie nastąpiło pożegnanie uczestników.

**Kolegom organizatorom z Oddziału SITK w Krakowie, a szczególnie przewodniczącemu Klubu Jerzemu Hydzikowi oraz kol. Marianowi Dudkowi, składam wyrazy uznania i koleżeńskie podziękowania za wkład pracy w organizację całego spotkania wraz z seminarium oraz za dostarczenie nam nietypowych przeżyć duchowych w obydwu Sanktuariach, w drugim dniu pobytu.**

**Specjalne podziękowania kieruję do współorganizatora naszego seminarium Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie w osobie Dyrektora Muzeum pana Marka Golonko.**

**A panu Iwo Wachowiczowi, pracownikowi Muzeum, za przygotowanie i wygłoszenie referatu na temat „mikrosamochodów” oraz panu Waldemarowi Brzoskwini za wielce interesujące poprowadzenie nas po „krakowskim szlaku techniki”, również serdecznie dziękujemy.**

**Uczestnicy seminarium**

Dziękujemy wszystkim i każdemu z osobna członkom KKMHiZT za przybycie do Krakowa i aktywne uczestniczenie w zebraniu plenarnym, seminarium i wycieczkach technicznej i kulturowej.

Mamy nadzieję na spotkanie się ponownie, na kolejnym klubowym seminarium w 2014 roku.

Sekretarz  
Anna Bryksy

Przewodniczący  
Jerzy Hydzik