

Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis

Studia Geographica 11(2017)

ISSN 2084-5456

DOI 10.24917/20845456.11.11

Małgorzata Szelińska-Kukulak

Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie, Polska

Józef Kukulak

Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie, Polska

Zabytki kolejnictwa Krakowa jako część potencjału turystycznego miasta

Streszczenie

Artykuł ma formę przeglądu zabytkowych obiektów kolejnictwa na terenie miasta Krakowa i ich oceny pod kątem wykorzystania turystycznego. Dokonano tego w oparciu o materiały z wielu publikacji, a przede wszystkim na podstawie własnych obserwacji wybranych obiektów zabytkowych. Przedstawiono szczegółowo siedem obiektów związanych z historycznym rozwojem kolejnictwa Krakowa oraz skrótowo obiekty na Krakowskim Szlaku Techniki. Prezentowane treści zawierają informacje aktualne (rok 2017), jakkolwiek są miejscami wzbogacone o fakty historyczne, związane z postępującym rozwojem kolejnictwa w Krakowie (od połowy XIX wieku).

Starano się uwypuklić te cechy zabytków, które są potencjalnie możliwe do wykorzystania w prezentowaniu atrakcyjności miasta turystom zainteresowanym historycznymi obiektami techniki (m.in. architektura XIX-wiecznego, dawnego budynku Dworca PKP Kraków Główny – uważanego w czasach jego powstania za najwspanialszy dworzec kolejowy Monarchii Austro-Węgierskiej, nowatorskie rozwiązania pierwszego dwupoziomowego skrzyżowania szlaków komunikacyjnych w Krakowie, wykorzystanie dawnego mostu rzeczno do przejazdu kolejaj). Większość prezentowanych obiektów jest skupiona w niewielkiej od siebie odległości, ponadto są one komunikacyjnie łatwo dostępne. Z dokonanego przeglądu obiektów i oceny ich atrakcyjności wynika, że potencjalnie mogą one stanowić dodatkowy walor turystyczny miasta. Mają one charakter specjalistyczny, ale mogą wzbogacić lub zmodyfikować standardowe kierunki tras turystycznych po mieście.

Railway monuments of Cracow as a part of town tourism potential

Abstract

The article is an overview of the railroading objects in Cracow and their evaluation based on their tourism utilization. It was based of the resources from many publications, and mainly on author's own observation of historic facilities. Seven objects connected to the historical development of railroading in Cracow have been described in detail, as well as shortly described objects of Cracow Route of Engineering. Presented pieces of information about the monuments contain current data (2017), although partially supplemented by historical facts, connected to the development of railroading in Cracow (from the half of 19th century onward).

The article emphasizes the aspects of monuments that can be potentially used to present the attractiveness of the city to tourists interested in historical objects of engineering (the architecture of old Main Station building from the 19th century – considered the most majestic one in Austro-Hungarian Monarchy at the time of its creation; innovative solutions used in the first tiered crossroad in Cracow; the usage of the old river bridge for railway travel). The majority of objects in question is concentrated in close proximity to one another, moreover they are easily accessible. The overview of the monuments and of their attractiveness shows that potentially they can become additional tourism advantage of the city. Although having a specialist trait, they can enrich or modify standard layout of tourist routes in the city.

Słowa kluczowe: Krakowski Szlak Techniki; Kraków; turystyka; zabytki kolejnictwa

Keywords: Cracow Technology Trail; Cracow; tourism; railway monuments

Sugerowana cytacja / Suggested citation:

Szeleńska-Kukulak, M., Kukulak, J. (2017). Zabytki kolejnictwa Krakowa jako część potencjału turystycznego miasta. *Studia Geographica*, 11, 166–180.

Wstęp

Wzrost zainteresowania problemami zabytków techniki, do których należą zabytki transportu, w tym transportu szynowego, powoduje rosnącą liczbę opracowań naukowych na ten temat. Ochrona zabytków techniki oraz częściowa adaptacja do nowych sposobów wykorzystywania istniejącej substancji zabytkowej, determinują bowiem w widoczny sposób wzrost atrakcyjności turystycznej miasta lub regionu, a ich udostępnianie, czasem tylko ich istnienie, sprawia, że coraz większa liczba turystów chce je zwiedzać.

Kraków posiada wiele takich obiektów, są one widocznymi elementami w krajobrazie miasta. Mają swoją wartość historyczną, industrialną i technologiczną, zatem ich poznanie może być dla turystów, a także dla znacznej części mieszkańców Krakowa, wyraźnym wzbogaceniem wiedzy o rozległości stanu posiadania zabytkowych obiektów w mieście. Ich obecność w rejestrze zabytków rozszerza spektrum walorów turystycznych miasta, tym samym wpływa na podniesienie jego atrakcyjności turystycznej.

Zasadniczym celem tego opracowania jest przegląd i ocena zabytkowych obiektów kolejnictwa na terenie miasta Krakowa pod kątem jakości ich walorów turystycznych. Starano się uwypuklić te cechy zabytków, które są potencjalnie możliwe do wykorzystania w prezentacji atrakcyjności miasta turystom zainteresowanym historycznymi obiektami techniki. Dokonując takiego ich przeglądu, zamierza się zwrócić uwagę na to, że obecność i historyczna wartość zabytków kolejnictwa może zmodyfikować standardowe kierunki tras turystycznych po mieście lub rozszerzyć profil szlaku specjalistycznego, wiodącego po zabytkach techniki Krakowa. Mając na względzie wysoką rangę Krakowa w ruchu turystycznym kraju, istotną staje się sprawa tego, co miasto ma turystom do zaoferowania. W tym artykule starano się pokazać, że Kraków to nie tylko krakowski rynek na liście UNESCO i inne zabytki architektoniczne, ale także cenne zabytki kolejnictwa, a szerzej – zabytki techniki, w tym techniki transportowej.

Teren objęty tym opracowaniem jest niewielki, dotyczy bowiem tylko miasta Krakowa, głównie jego części centralnej – pogranicze dzielnic Śródmieście (I)

i Grzegórzki (II) oraz dzielnicy: Podgórze (XIII) i Krowodrza (V). Większość prezentowanych zabytków jest skupiona w niewielkiej od siebie odległości (do 1 km), jedynie dwa z nich oddalone są od pozostałych o około 2 km, ale są łatwo dostępne komunikacyjnie. Prezentowane treści o zabytkach zawierają informacje aktualne (rok 2017), jakkolwiek są miejscami wzbogacone o fakty historyczne, związane z postępującym rozwojem kolejnictwa Krakowie (od połowy XIX wieku).

Podjęty temat opracowano w oparciu o materiały z wielu różnych publikacji (branżowych, historycznych, monograficznych, turystycznych, prasowych), a przede wszystkim na podstawie własnych obserwacji obiektów zabytkowych pod względem stanu zachowania, aktualnego ich wykorzystania i możliwości zainteresowania nimi turystów.

Turystyczny kontekst i podstawy prawne ochrony zabytków kolejnictwa w Polsce

Zabytkowe obiekty związane z transportem kolejowym są określane przez Polską Organizację Turystyczną jako część dziedzictwa przemysłowego kraju (Jędrusiak, 2011), które według Macieja Kronenberga (2007) jest częścią dziedzictwa kulturowego o wartościach historycznych, technologicznych i urbanistycznych. W literaturze przedmiotu także termin „potencjał turystyczny” nie jest rozumiany jednoznacznie, ponieważ przyjmuje się przy określaniu zakresu jego znaczenia różne kryteria szczegółowe (Zajadacz, 2004). Generalnie uważa się, że jego treścią są zarówno elementy strukturalne (walory turystyczne i zagospodarowanie turystyczne), jak i elementy funkcjonalne (działalność podmiotów prowadzących działalność turystyczną), które łącznie umożliwiają rozwój turystyki na danym obszarze (Meyer, 2010). Z przeglądu literatury wynika, że podstawowe znaczenie przypisuje się elementom strukturalnym, to one stanowią bazę w kreowaniu regionów jako atrakcyjnych turystycznie. Pospolicie używany termin „atrakcyjność turystyczna” uwzględnia bowiem zarówno warunki środowiskowe (przyrodnicze i antropogeniczne), jak i dostępność komunikacyjną oraz podaż usług (Warszyńska, Jackowski, 1978; Kowalczyk, 2002; Kurek, 2007). Jednocześnie podkreśla się, że podstawą rozwoju regionu (ośrodką) w kierunku turystyki są przede wszystkim jego walory turystyczne i to one wpływają na wzrost potencjału turystycznego danego miejsca (Lijewski i inni, 1985; Kruczek, 2002; Wyrzykowski, 2010).

W kontekście powyższych ustaleń, klasycznym przykładem walorów turystycznych mogą być obiekty zabytkowe techniki (Turystyka w obiektach..., 2004; Szymalski, 2007), w tym przypadku krakowskie zabytki kolejnictwa. Spełniają one zakres ich znaczenia, że „podstawowym warunkiem uznania obiektu (zjawiska) za walor turystyczny, obok cech budzących zainteresowanie turystów, jest jego czytelność w krajobrazie, pozwalająca na percepcję zmysłową” (Lijewski i inni, 1985). Są one tym bardziej wzorcowe, ponieważ mają jakby „od razu”, z racji swej istoty, zapewnioną dostępność komunikacyjną.

Podstawy prawne ochrony zabytków w Polsce, w tym zabytków techniki, a więc również zabytków kolejnictwa, reguluje Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami opublikowana w Dzienniku Ustaw z 2003 r.

Nr 162, poz. 1568, nowelizowana w latach 2014, 2015, 2016 i 2017, określająca m.in. przedmiot, zakres i formy ochrony zabytków oraz zasady opieki nad nimi. W myśl tej ustawy za zabytek uznaje się „nieruchomość lub rzecz ruchomą, ich części lub zespoły, będące dziełem człowieka lub związane z jego działalnością i stanowiące świadectwo minionej epoki bądź zdarzenia, których zachowanie leży w interesie społecznym ze względu na posiadaną wartość historyczną, artystyczną lub naukową”. W odniesieniu do techniki transportowej – art. 6 tej ustawy określa, że „Ochronie i opiece podlegają, bez względu na stan zachowania: 1) „zabytki nieruchome” będące, w szczególności [...] obiektami techniki, a zwłaszcza kopalniami, hutami, elektrowniami i innymi zakładami przemysłowymi, oraz 2) „zabytki ruchome” będące, w szczególności [...] wytworami techniki, a zwłaszcza urządzeniami, środkami transportu oraz maszynami i narzędziami świadczącymi o kulturze materialnej, charakterystycznymi dla dawnych i nowych form gospodarki, dokumentującymi poziom nauki i rozwoju cywilizacyjnego” (Golat, 2004). W przypadku zabytków kolejnictwa ochronie podlegają zarówno obiekty nieruchome (m.in. dworce, wiadukty, tunele), jak i ruchome (m.in. parowozy, wagony) (Historia i ochrona zabytków..., 2002; Zabytki transportu – potencjał..., 2005). Niniejsze opracowanie dotyczy głównie zabytków z tej pierwszej grupy.

Zabytki kolejnictwa w Krakowie

Najwyższą formą ochrony zabytku jest umieszczenie go na Liście Światowego Dziedzictwa Kulturowego i Przyrodniczego UNESCO. Na tej liście znajduje się 15 obiektów z Polski, ale nie ma wśród nich zabytków transportu, a z zabytków techniki są tylko dwa wpisy: z 1978/2013 roku – Królewskie Kopalnie Soli w Wieliczce i Bochni oraz z 2017 roku – Kopalnia rud ołowiu, srebra i cynku wraz z systemem gospodarowania wodami podziemnymi w Tarnowskich Górach. Pomimo iż krakowskie zabytki transportu kolejowego nie należą do wyjątkowych na świecie, to i tak w ocenie krajowej zyskały wysoką rangę swojej wartości. Jest to tym bardziej znaczące, że województwo małopolskie, którego stolicą jest Kraków, pod względem rozwoju funkcji turystycznych, należy – obok województw zachodniopomorskiego i pomorskiego – do trzech najlepiej rozwiniętych województw w Polsce (Lijewski i inni, 1985; Kruczek, 2002) i dysponuje szerokim wachlarzem atrakcji turystycznych. W samym Krakowie doceniono już historyczną wartość i turystyczny walor zabytków techniki (Szelińska-Kukulak, Kukulak, 2016). Od 2006 roku turyści zainteresowani osiągnięciami w tej dziedzinie mogą wędrować po mieście tematycznym szlakiem dziedzictwa przemysłowego, tj. Krakowskim Szlakiem Techniki (Pochwała, 2006; Szelińska-Kukulak, 2015). Został on opracowany, wyznaczony i oznakowany przez Wydział Promocji i Turystyki Urzędu Miasta Krakowa oraz Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie (Pochwała, 2005, 2006). Szlak prowadzi przez 17 obiektów, wiele z nich jest związanych z kolejnictwem (Dyba, 1995; Wieja, Chmura, 2011). Na tym szlaku znajdują się kolejno:

- 1) Stacja kolejowa PKP Kraków Główny (dawny budynek dworca).
- 2) Dawny browar rodziny Götzów przy ul. Lubicz, założony w 1840 roku, rozbudowany w poł. XIX wieku, upaństwowiony w 1946 roku, był czynny do 2001 roku.

- 3) Przekop Talowskiego i wiadukt kolejowy nad ul. Lubicz.
- 4) Elektrownia teatru miejskiego – budynek w stylu neorenesansowym wybudowany w 1893 roku. Elektrownia działała do roku 1906, a od 1976 budynek przeznaczono na Teatr im. J. Słowackiego, mieści się w nim Scena Miniatura.
- 5) Kuźnia Zieleniewskich przy ul. św. Krzyża – najstarsza (z lat 1851–1886) zachowana część Fabryki Zieleniewskiego.
- 6) Strażnica pożarnicza przy ul. Westerplatte – charakterystyczny budynek z czerwonej cegły, w stylu neogotyckim, z lat 1877–1879.
- 7) Wiadukt kolejowy nad ul. Grzegórzecką.
- 8) Przepust drogowy przy ul. Miodowej z ok. 1855 roku.
- 9) Elektrownia krakowska – wybudowana w latach 1904–1905. Rozbudowywana i modernizowana w latach 20. i 30. XX w. W 1957 roku produkowała 45% zużywanej w Krakowie energii elektrycznej. W roku 1976 zaprzestano produkcji energii elektrycznej, a w 1984 roku również ciepła i pary technologicznej.
- 10) Zabytkowa zajezdnia tramwajowa – część kompleksu komunikacyjnego z przełomu wieków XIX i XX, obecnie mieści Muzeum Inżynierii Miejskiej.
- 11) Gazownia Miejska – z lat 1856–1857, produkująca gaz do 1968 roku.
- 12) Most Podgórski – powstał w latach 1844–1850, miał 145 m długości i 6,8 m szerokości, od 1925 roku był zamknięty, do 1936 roku rozebrany, zastąpiony przez most Piłsudskiego.
- 13) Most Piłsudskiego – wybudowany w latach 1926–1931 na przyczółkach betonowych z lat 1911–1913, czynny od 1933 roku, ma 146 m długości i na 10 m szeroką jezdnię.
- 14) Bulwary wiślane – z lat 1907–1913.
- 15) Elektrownia podgórska – wybudowana w latach 1899–1900 dla Podgórza, działała do 1915 roku (do połączenia Podgórza z Krakowem), w 1926 roku budynek adaptowano na Miejski Dom Noclegowo-Kąpielowy dla bezdomnych.
- 16) Fabryka Schindlera przy ul. Lipowej – w latach 1937–1939 działała w tym miejscu Pierwsza Małopolska Fabryka Naczyń Emaliowanych i Wyrobów Blaszanych „Rekord” Sp. z o.o., w 1942 roku zakład przejął Oskar Schindler i prowadził go do 1944 roku, potem fabrykę ewakuowano do Czech.
- 17) Centrum Szkła i Ceramiki Lipowa 3, zajmujące budynki przedwojennej Krakowskiej Huty Szkła, inż. L. Bąkowski, D. Chazan i Ska, która rozpoczęła produkcję butelek w 1932 roku. W czasie II wojny światowej została skonfiskowana przez Niemców, po wojnie upaństwowiona, obecnie prezentowana jest tu stała wystawa „Szkło w Krakowie. Przemysł i sztuka. 1931–1998”, a w zabytkowej hali produkcyjnej (z 1950/1951) odbywają się pokazy ręcznego formowania szkła.

Obiekty oznaczone numerami 1, 3 i 7 na tej liście są uwzględnione w rejestrze zabytków Narodowego Instytutu Dziedzictwa (NID), i jako zabytki kolejnictwa zostaną, wśród innych, opisane poniżej.

Obiekty zamieszczone w rejestrze zabytków

W Krakowie działają dwie placówki muzealne związane z ochroną zabytków techniki transportowej, są to: Muzeum Inżynierii Miejskiej i Muzeum Lotnictwa Polskiego.

Nie ma muzeum kolejnictwa, ale w krajowym rejestrze zabytków nieruchomości Narodowego Instytutu Dziedzictwa znalazły się cztery krakowskie obiekty związane z transportem kolejowym (tab. 1). To i tak stosunkowo dużo, biorąc pod uwagę, że na terenie całego województwa małopolskiego obiektów tego rodzaju jest zaledwie dziesięć.

Tab. 1. Wykaz nieruchomości zabytków kolejnictwa z terenu miasta Krakowa, wpisanych do rejestru zabytków

Lp.	Obiekt	Rok powstania	Nr rejestru
1.	Dworzec PKP Kraków Główny (dawny budynek)	1844–1847	nr rej.: A-704 z 12.07.1986
2.	Most kolejowy z murami oporowymi – ul. Lubicz	1896–1898	nr rej.: A-597 z 15.11.1977
3.	Wiadukt kolejowy – ul. Grzegórzecka	1863	nr rej.: A-820 z 5.09.1989
4.	Kraków-Płaszów – zespół lokomotywowni	1883–1884; 1927	nr rej.: A-1264/M z 13.06.2011

Źródło: opracowanie własne na podstawie rejestru zabytków nieruchomości Narodowego Instytutu Dziedzictwa – stan na 30 września 2016 r.

Dworzec PKP Kraków Główny – dawny budynek

Stacja kolejowa Kraków Główny, z eklektycznym budynkiem dworca kolejowego (fot. 1), była uważana za jeden z najpiękniejszych i najnowocześniejszych dworców monarchii austriackiej. Budynek dworca wzniesiono w połowie XIX wieku przy końcowej stacji Kolei Krakowsko-Górnośląskiej. Uroczyste otwarcie dworca i uruchomienie linii kolejowej z Krakowa do Mysłowic odbyło się 13 października 1847 roku.

Dworzec był przebudowywany w latach 1869–1871, 1892–1894 (wówczas budynek dworca nabrał dzisiejszego wyglądu) oraz w 1920 roku. Budynek starego dworca po prawie 160 latach pełnienia funkcji obsługi pasażerów został zamknięty w 2014 roku. Obsługę pasażerów przejął nowo wybudowany dworzec podziemny, będący częścią powstającego Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego.

Budynek starego Dworca Głównego, pomimo oficjalnego zamknięcia, był nadal wykorzystywany okazjonalnie, np. na wystawy lub podczas Światowych Dni Młodzieży. Planowano także wykorzystanie gmachu dla wielosalowego kina, sali rekreacyjno-bankietowej i miejsca wystawienniczego. Ostatecznie (w 2017 r.) w budynku Dworca Głównego ulokował się „HistoryLand” – interaktywne muzeum historyczne, określane jako „centrum odkrywania historii Polski i Polaków”. Odwiedzający mogą tam oglądać zbudowane z tysięcy klocków Lego makiety i budowle historyczne. Przedstawiają one głównie obiekty lub wydarzenia historyczne z terenu Polski, z różnych okresów tej historii, m.in. osadę w Biskupinie. Są tam również makiety budowli krakowskich – Sukiennice, Wieża Ratuszowa, Katedra Wawelska. Prezentowane obiekty są odwzorowane w skali 1:50, jedynie Drzwi Gnieźnieńskie w całości zbudowano z klocków w skali 1:1, aby pokazać wszystkie detale tego unikatowego zabytku. Planowana jest także wystawa związana z kolejnictwem, z uwagi na miejsce, w którym działa muzeum.

Wiadukt kolejowy nad ul. Lubicz

Zabytkowy wiadukt nad ulicą Lubicz (fot. 2) jest pierwszym najstarszym w Krakowie dwupoziomowym skrzyżowaniem szlaków komunikacyjnych. Wybudowano go w latach 1896–1898 (wg projektu Teodora Talowskiego), obniżając w tym celu nawierzchnię ulicy Lubicz („przekop Talowskiego”) i umacniając brzegi przekopu murami oporowymi z piaskowca ciężkowickiego (wcześniej ul. Lubicz krzyżowała się z torami kolejowymi na jednym poziomie). Przesło wiaduktu ma konstrukcję metalową, wspartą na 16 kamiennych kolumnach ustawionych w dwóch rzędach w obniżonej części ul. Lubicz. Wiadukt ma kute balustrady, na których są monogramy cesarza Franciszka Józefa osadzone w 50. rocznicę objęcia przez niego tronu. Na murze oporowym są zamontowane latarnie elektryczne, na wzór dawnych gazowych. Po obydwu stronach jezdni znajdują się schody do zejścia pod wiadukt z poziomu placu dworcowego i bocznych chodników. Po remoncie w 2007 roku wiadukt został wpisany do rejestru jako zabytek zadbany i był laureatem Konkursu Generalnego Konserwatora Zabytków, co upamiętnia stosowna tabliczka na murze oporowym.

Wiadukt kolejowy nad ul. Grzegórzecką

Obecny wiadukt nad ul. Grzegórzecką (fot. 3) to dawny most kolejowy nad starym korytem Wisły (płynącej od Wawelu wzdłuż dzisiejszej ulicy Dietla). Jest to jeden z najstarszych zachowanych krakowskich mostów. Zbudowano go w latach 1861–1863 na linii kolejowej Kraków–Lwów, zastępując istniejący w tym miejscu most drewniany z lat 1854–1856. Po zasypaniu w latach 1878–1880 starego koryta Wisły stał się on wiaduktem. Ma 98 m długości i 12 m szerokości. Tworzy go 5 przęseł o rozpiętości prawie 11 m i wysokości 7 m, opartych na masywnych kamiennych filarach oraz ceglane, łukowate sklepienia. Wiadukt jest nadal używany dla ruchu kolejowego, a pod nim odbywa się ruch kołowy.

W ramach obecnej (2017 r.) przebudowy wiaduktu zaplanowano, że zdemontowana zostanie elewacja (okładzina z kamienia i cegieł) od strony Hali Targowej. Dzięki temu będzie można poszerzyć przęsła i dobudować konstrukcję dla drugiej pary torów (dotąd wiaduktem mogły jechać pociągi po dwóch torach, pojedą po czterech). Poszerzenie trasy między Dworcem Głównym a Płaszowem o dodatkową parę torów zwiększy przepustowość linii i ułatwi funkcjonowanie Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA). Kamiennie elementy wiaduktu i cegłówki tworzące elewację po jej rozebraniu zostaną poddane renowacji i z powrotem wykorzystane do jej odtworzenia. Wymienione mają być jedynie te elementy, które będą zniszczone. Wiadukt będzie miał identyczny wygląd jak przed remontem, tylko będzie poszerzony. Nowe tory, na odcinku około 800 metrów (od ul. Kopernika do ul. Miodowej), zostaną poprowadzone na estakadzie. Tuż za wiaduktem nad ul. Grzegórzecką, na wysokości Hali Targowej, powstanie nowy przystanek „Kraków Grzegórzki”.

Zespół lokomotywni Kraków-Płaszów

Zabytkowa obecna lokomotywnia powstała w 1927 roku. Znajduje się ona na końcu ulicy Kolejowej, tuż za dworcem Kraków-Płaszów. W skład zespołu zabytkowego wchodzi: hala wachlarzowa z obrotnicą, hala prostokątna, wieża ciśnień,

2 żurawie stalowe do wodowania parowozów. Długi rząd hangarów (16 hal) był dawniej miejscem postoju lub naprawy wagonów i lokomotyw, których większość stoi teraz opuszczona na torach prowadzących do hal. Najciekawszym obiektem lokomotywowni, do niedawna dającym się uruchomić, jest obrotnica z mechanizmem korbowym. Część pomieszczeń jest wynajęta przez prywatne firmy. Lokomotywownia wprawdzie nie jest udostępniona do zwiedzania (teren jest strzeżony przez pracowników Służby Ochrony Kolei), ale jej fragment jest widoczny z okien pociągów jadących z Płaszowa w kierunku Tarnowa.

Obiekty spoza listy

W Krakowie są obiekty związane z kolejnictwem budzące zainteresowanie turystów, ale dotychczas nie ujęte w rejestrze zabytków, choć będące pod opieką konserwatorską, jak np. zabytkowa lokomotywa ustawiona na skwerze na terenie AGH czy blisko stulenia dawna kolejowa wieża ciśnień (wieża wodna) na stacji Kraków Główny (tab. 2).

Tab. 2. Wybrane obiekty zabytkowe Krakowa związane z kolejnictwem, nieuwzględnione w rejestrze zabytków

Lp.	Obiekt	Rok/wiek powstania
5.	Lokomotywa na terenie AGH	1943
6.	Wieża wodna na stacji Kraków Główny Osobowy	lata 20. XX w.
7.	Budynek dawnej stacji Kraków-Podgórze	początek XX w.

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów źródłowych – stan na październik 2017 r.

Lokomotywa na terenie AGH

Na skwerze przed budynkiem Wydziału Inżynierii Metali i Informatyki Przemysłowej (pawilon B-5) Akademii Górniczo-Hutniczej stoi parowóz towarowy Ty2-559 (nazywany „Żyleta”), umieszczony jako obiekt muzealny (fot. 4). Parowóz zbudowano w 1943 roku w fabryce maszyn i lokomotyw w Elblągu, a od 1945 roku był własnością Polskich Kolei Państwowych. Po zakończeniu eksploatacji pod koniec lat 70. XX wieku parowóz rdzewiał na bocznicy w Chojnicach. Uniknął złomowania dzięki inicjatywie krakowskich studentów, którzy sprowadzili go do Krakowa. Parowóz odrestaurowano w Pyskowicach i w 2009 roku przetransportowano na teren AGH. Waży on 115 ton i ma 23 m długości. Towarzyszy mu także sprowadzony tender (wagon na węgiel i wodę) i wagonik wojskowy z pryczami.

Wieża wodna (wieża ciśnień)

Na terenie głównego dworca PKP, przy końcu peronów, w pobliżu ul. Bosackiej i Lubicz, widoczna jest charakterystyczna, cylindryczna sylwetka dawnej wieży ciśnień, kolejnego zabytkowego elementu infrastruktury kolejowej. Zbudowano ją

prawie 100 lat temu (lata 20. XX w.). Żelbetonowy zbiornik na wodę, o przekroju kołowym, ma ok. 400 m³ pojemności. Woda ze zbiornika służyła do zasilania parowozów. Obiekt jest pod ochroną konserwatorską i po modernizacji ma być częścią przyszłego kompleksu biurowego. Co prawda obiekt nie jest udostępniony turystom do zwiedzania, ale jego widok wzbudza zainteresowanie tego typu budowlami.

Budynek dawnego przystanku kolejowego Kraków-Podgórze

Zabytkowym obiektem jest także, pochodzący z początku XX w., dawny budynek przystanku kolejowego Kraków-Podgórze, w części piętrowy, pełniący dziś funkcję mieszkalną. Biegnące obok tory kolejowe zostały rozebrane w latach 70. ubiegłego wieku, ale budynek pozostał. Obecnie pociągi jeżdżą drugą stroną placu, zatrzymując się niemal naprzeciwko dawnego przystanku – na przystanku Kraków-Krzemionki.

Możliwości turystycznego wykorzystania zabytków kolejnictwa

Krakowskie zabytki kolejnictwa są rodzajowo zróżnicowane, tym samym możliwości ich turystycznego wykorzystania są także różnokierunkowe. Co prawda, prawie wszystkie są usytuowane wzdłuż szlaku kolejowego, ale w otoczeniu nieco innych elementów zabudowy i infrastruktury komunikacyjnej miasta, dlatego ich potencjał turystyczny nie jest jednakowy. Najbardziej korzystne warunki do rozwoju funkcji turystycznej ma budynek dawnego dworca PKP Kraków Główny, którego przestrzeń wykorzystuje obecnie „HistoryLand” (co opisano powyżej). Interaktywne centrum odkrywania historii Polski i Polaków zwiedziło już wielu turystów nie tylko krajowych, także zagranicznych, mimo krótkiego czasu od jego otwarcia (IX/X 2017 roku). Doskonała lokalizacja obiektu i duża przestrzeń do zagospodarowania to duże atuty tego obiektu, także dla celów turystycznych. Zabytkowe, cenne obiekty sztuki inżynierskiej – oba wiadukty (nad ul. Lubicz i nad ul. Grzegórzeczką) są celem zwiedzania nie tylko przez zainteresowanych historią budownictwa mostowego i rozwiązań technicznych z zakresu komunikacji, ale także przez pasjonatów sztuki kamieniarskiej, badaczy historii przestrzennych i jakościowych zmian środowiska miasta oraz poszukiwaczy detali architektonicznych z epoki monarchii austro-węgierskiej. Obecnie niewykorzystywana turystycznie jest lokomotywnia w Płaszowie i wieża ciśnień koło Dworca Głównego. Skupisko pojazdów kolejowych i ogrom pomieszczeń jest potencjalnie szansą do zorganizowania tam skansenu na wzór Skansenu Taboru Kolejowego w Chabówce. Wolno stojący parowóz z tendrem i wagonikiem wojskowym są ozdobą jednego ze skwerów na AGH. Dobrze zagospodarowane ich otoczenie jest miejscem chętnie odwiedzanym przez krakowską młodzież i dzieci, dla których ustawione obiekty są wielką atrakcją. Dołącza się do tych funkcji także walor dydaktyczny dla krakowskich uczniów i studentów, który pozwala poznać zabytek nie tylko od strony technicznej, ale też poprzez niego poznawać historię polskiego kolejnictwa.

W 2002 roku w ramach konkursu „Małopolska Gościńska” (organizował go Zarząd Województwa Małopolskiego), zaproponowano turystom większość opisywanych wyżej obiektów zabytkowych, a także inne związane z transportem w obrębie Krakowa. Mogli je zwiedzać wzdłuż jednej z tras komunikacyjnych. Większość

opisanych wyżej zabytkowych obiektów, a także inne związane z transportem w obrębie Krakowa, zostało zaproponowanych turystom do zwiedzania wzdłuż jednej z tras komunikacyjnych zgłoszonej w 2002 roku w ramach konkursu „Małopolska Gościnną” (organizował go Zarząd Województwa Małopolskiego). Wśród sześciu małopolskich szlaków techniki, będących propozycją dla turystów zmotoryzowanych, w ramach programu „Małopolskie szlaki techniki. Obiekty i osobliwości techniki w krajobrazie kulturowym regionu”, znalazły się dwa szlaki komunikacyjne: północno-zachodni (203 km) i południowo-wschodni (345 km). Krakowskie obiekty związane z kolejnictwem włączono do szlaku północno-zachodniego (15 obiektów komunikacyjnych), na którym zdecydowanie dominują ilościowo obiekty związane z historią kolejnictwa w tej części Małopolski.

Szlak ten prowadzi od Olkusza (z linią kolejową przemysłową szerokotorową obok linii normalnotorowej) przez Czerną (z ruinami Mostu Diabelskiego z XVII w.), Krzeszowice (stacja kolejowa i kolejowa wieża ciśnienia z XIX/XX w.), Kraków: kolejowe budynki dworcowe i stacyjne: dworzec główny osobowy, kompleks dworca towarowego przy ul. Kamiennej, stacje kolejowe: Bonarka, Bieżanów, przystanek kolejowy Podgórze (obecnie Krzemionki); mosty: Most Piłsudskiego i przyczółki Mostu Podgórskiego na Wiśle; wiadukty: wiadukt kolejowy na ul. Grzegórzeckiej – pierwotnie most kolejowy nad starym korytem Wisły; wiadukt i przekop kolejowy na ul. Lubicz; wiadukt i przekop przy dworcu towarowym na ul. Kamiennej; muzea komunikacji: Muzeum Lotnictwa Polskiego, Muzeum Inżynierii Miejskiej, Kocmyrzów (stacja kolejowa z ok. 1900 r.) do Proszowic (relikty dawnej linii kolejowej wąskotorowej z 1 poł. XIX w.) oraz z odgałęzieniem z Krakowa do Oświęcimia (Most Piastowski na Sole z 1912–1924) i Zatora (stacja kolejowa z 2 poł. XIX w.).

Do Krakowa z Chabówki przyjeżdża okazjonalnie najpopularniejszy w województwie małopolskim pociąg retro, zestawiany z historycznych lokomotyw i wagonów zgromadzonych w tamtejszym Skansenie Taboru Kolejowego. Na krakowski dworzec wjeżdżał w latach 2006–2009 również Pociąg Papieski. Wprawdzie nie był on zabytkowy, ale turystów cieszyła przejażdżka tym pociągiem i była to wielka atrakcja turystyczna związana z miejscowym kolejnictwem (Kurowska-Ciechańska, Ciechański, 2008). Ten słynny pociąg przez kilka lat niszczał na boczniczy w Suchoj Beskidzkiej, ale po naprawie skład kursował jeszcze sporadycznie między Krakowem a Zakopanem, a zwłaszcza między Krakowem a Wadowicami, jako pociąg zwykły (pozbawiony charakteru „pielgrzymkowego”) lub okazjonalnie z powodu papieskich rocznic.

Podsumowanie

Obecność na terenie miasta zabytków techniki, w tym zabytków kolejnictwa, przyczynia się niewątpliwie do rozwoju turystyki kulturowej – zarówno w zakresie muzealnictwa (np. HistoryLand w budynku dawnego dworca kolejowego PKP w Krakowie), jak i zabytków nieruchomych wpisujących się w przestrzeń kulturową miasta. HistoryLand jest też przykładem ożywienia się w mieście turystyki rodzinnej – dorosłych, dzieci i młodzieży, bowiem tę ekspozycję odwiedzają całe rodziny i każdy w kontakcie z prezentowanymi budowlami i makietami znajduje coś interesującego.

Dzięki obiektom związanym z kolejnictwem rozwija się w Krakowie również turystyka kongresowa, której przykładem była niedawna konferencja „170 lat kolei w Krakowie” (październik 2017 r.) zorganizowana przez Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji. Wzięło w niej udział około 100 uczestników z różnych branżowych ośrodków krajowych i zagranicznych. Konferencje o tematyce związanej z ochroną zabytków techniki transportowej organizowane były także w Krakowie w poprzednich latach, m.in. przez Klub Miłośników Historii i Zabytków Techniki Oddziału Krakowskiego SITK, z licznym udziałem gości krajowych i zagranicznych

Najnowszą, cieszącą się zainteresowaniem wśród młodszego pokolenia formą popularyzacji ochrony zabytków kolejnictwa są blogi w internecie, prowadzone nie przez profesjonalistów, ale przez amatorów-miłośników kolei, odwiedzających różne obiekty kolejowe i potem dzielących się informacjami na ich temat na szerokim forum. Ich przykładem są amatorskie, ale bardzo szczegółowe, opisy i dokumentacje fotograficzne lokomotywowni w Płaszowie (obiekty prawnie niedostępnego dla pasjonatów kolejnictwa).

Kraków można zatem traktować jako ośrodek turystyki krajoznawczej, w którym zabytki kolejnictwa są jednym z jego walorów, jakkolwiek nie w kluczowej roli. Tak duże zainteresowanie miastem i jego zabytkami stwarza okazję, aby w ocenie walorów krajoznawczych miały, i powinny mieć, swój udział także zabytki techniki, jako „nieopatrzony”, nowy element w ofercie miasta, cieszący się coraz większym zainteresowaniem turystów, zgodnie zresztą z trendami rozwoju turystyki industrialnej i postindustrialnej (*Turystyka w obiektach...*, 2004), skierowany być może do turystów o nieco innych zainteresowaniach, niż tylko typowe zabytki budownictwa historycznego miasta. Potwierdza się spostrzeżenie, że „na bazie zróżnicowanych walorów turystycznych możliwe jest wykreowanie produktów turystycznych skierowanych do konkretnych grup odbiorców” (Meyer, 2010).

Literatura/References

- Dyba, O. (1995). Zabytki techniki w Krakowie i na terenie województwa krakowskiego. W: *Zabytki komunikacji w krajobrazie ziemi krakowskiej*. Europejskie Dni Dziedzictwa Kulturowego. Kraków, 16–17 września 1995. Kraków: Regionalny Ośrodek Studiów i Ochrony Środowiska Kulturowego w Krakowie, 1–4.
- Golań, R. (2004). *Ustawa o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Komentarz*. Kraków: Zakamycze.
- Historia i ochrona zabytków w transporcie* (2002). *Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej Oddział w Krakowie*, 51(100).
- Jędrzyński, T. (2011). Turystyka kulturowa w obiektach przemysłowych – zagadnienia ogólne. *Turystyka Kulturowa*, 6, 17–35.
- Kowalczyk, A. (2002). *Geografia turystyki*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN SA.
- Kronenberg, M. (2007). Turystyka dziedzictwa przemysłowego – próba sprecyzowania terminologii. W: *Dziedzictwo przemysłowe jako strategia rozwoju innowacyjnej gospodarki*, T. Burzyński (red.), Materiały IV Międzynarodowej Konferencji Naukowo Praktycznej, Zabrze, 6–7.09.2007. Katowice: Wydawnictwo GWSH, 33–42.

- Kruczek, Z. (2002). *Polska. Geografia atrakcji turystycznych*. Kraków: Proksenia.
- Kurek, W. (red.) (2007). *Turystyka*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Kurowska-Ciechańska, J., Ciechański, A. (2007). *Koleje*. Warszawa: Wydawnictwo Carta Blanca.
- Lijewski, T., Mikułowski, B., Wyrzykowski, J. (1985). *Geografia turystyki Polski*. Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne.
- Meyer, B. (red) (2010). Potencjał turystyczny. Zagadnienia przestrzenne. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego* nr 590, *Ekonomiczne Problemy Usług* nr 52. Szczecin: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego.
- Pochwała, S. (2005). Krakowski szlak techniki. W: *Zabytki transportu – potencjał kulturowy i turystyczny. Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej Oddział w Krakowie*, 74(125), 93–106.
- Pochwała, S. (2006). *Małopolskie Szlaki Techniki*. Kraków: Małopolskie Forum Edukacji Europejskiej.
- Szelińska-Kukulak, M. (2015). Monuments of Technology as Objects of Industrial Tourism in Poland, with Particular Emphasis on Malopolska Region. W: *Natural and cultural heritage: interdisciplinary researches, preservation and development* (319–330). Sankt-Petersburg, Russia: Herzen State Pedagogical University of Russia.
- Szelińska-Kukulak, M., Kukulak, J. (2016). Ochrona zabytków techniki transportowej w południowo-wschodniej Polsce. *Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis 221 Studia Geographica*, 10, 223–243.
- Szymalski, W. (2007). Kolejowe atrakcje turystyczne. *Zielone Światło. Biuletyn Centrum zrównoważonego Transportu*, 11.
- Turystyka w obiektach przemysłowych* (2004). Warszawa: Polska Organizacja Turystyczna.
- Warszyńska, J, Jackowski, A. (1978). *Podstawy geografii turystyki*. Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.
- Wieja, T., Chmura, J. (2011). Krakowski szlak techniki – pierwsza postindustrialna miejska trasa turystyczna w Polsce. *Analecta. Studia i Materiały z Dziejów Nauki*, t. 20, 2(39), 173–189.
- Wyrzykowski, J. (2010). Potencjał turystyczny w ujęciu geograficznym. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego* nr 590, *Ekonomiczne Problemy Usług* nr 52, 33–42.
- Zabytki transportu – potencjał kulturowy i turystyczny (2005). *Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej Oddział w Krakowie, seria: materiały konferencyjne*, nr 74 (125).
- Zajadacz, A. (2004). *Potencjał turystyczny miast na przykładzie wybranych miast Sudetów Zachodnich*. Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.



Fot. 1. Budynek dawnego dworca PKP Kraków Główny (fot. J. Kukulak)



Fot. 2. Most (wiadukt) kolejowy nad ul. Lubicz z murami oporowymi (fot. J. Kukulak)



Fot. 3. Wiadukt kolejowy nad ul. Grzegórzecką (fot. J. Kukulak)



Fot. 4. Wolnostojący zabytkowy parowóz na terenie Akademii Górniczo-Hutniczej (fot. J. Kukulak)

Notka biograficzna o autorze: mgr inż., pracownik naukowo-techniczny w Instytucie Geografii Uniwersytetu Pedagogicznego w Krakowie; wykonuje prace pomocnicze w badaniach naukowych i procesie dydaktycznym oraz zajmuje się sprawozdawczością naukową Instytutu, członek Polskiego Towarzystwa Geograficznego oraz Krajowego Klubu Miłośników Historii i Zabytków Transportu Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP.

Biographical note of author: technical and scientific worker at the Institute of Geography of the Pedagogical University of Cracow; conducts ancillary work in scientific research and didactical process, and handles the scientific reports of the Institute, a member of the Polish Geographical Society and National Association of History and Monuments of Transportation Polish Association of Engineers and Technicians of Transportation.

Adres/address:

Małgorzata Szelińska-Kukulak
Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie
Instytut Geografii
ul. Podchorążych 2, 30-084 Kraków, Polska
e-mail: małgorzata.szelińska-kukulak@up.krakow.pl

Notka biograficzna o autorze: dr hab., prof. UP, zajmuje się geomorfologią i geologią, głównie Podhala i Bieszczadów, autor monografii regionalnych i opracowań z zakresu turystyki, współpracuje z wieloma ośrodkami naukowo-badawczymi, członek m.in. Komisji Nauk Geograficznych oddziału PAN w Krakowie oraz Stowarzyszenia Geomorfologów Polskich.

Biographical note of author: working on the fields of geomorphology and geology, mainly Podhale and Bieszczady regions, author of regional monographs and descriptions of touristic fields, cooperates with the scientific-research centers, a member of i.a. Committee on Geographical Sciences of the Polish Academy of Sciences division in Krakow and the Association of Polish Geomorphologists.

Adres/address:

Józef Kukulak
Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie
Instytut Geografii
ul. Podchorążych 2, 30-084 Kraków, Polska
e-mail: jozef.kukulak@up.krakow.pl