DZIEKANAT
Wydziału Historycznego UJ
wpłynęło 21.07.2022

Streszczenie rozprawy doktorskiej

Autor: Dominik Lulewicz
Tytuł: Krakowski węzeł kolejowy. Ewolucja funkcjonalno-przestrzenna w latach 1847-1939
Promotor: dr hab. Konrad Wnęk, prof. UJ
Data sporządzenia: 22 czerwca 2022 r.

Kolej żelazna stanowiła jeden z kluczowych wynalazków doby rewolucji przemysłowej, którego dynamiczny rozwój trwale odmienił oblicze cywilizacji XIX i XX w. Ewolucji tego środka transportu towarzyszyło wykształcenie się szeregu nowych, niezbędnych do jej funkcjonowania struktur: linii oraz zespołów stacji kolejowych. Przez dekady na rozwój kolei oddziaływały czynniki natury geograficznej, politycznej, ekonomicznej, strategicznej, technicznej i estetycznej. Proces ten zachodził w określonym czasie postępując na ogół od form mniej do bardziej złożonych. Obecnie fenomen rozwoju kolei stanowi przedmiot refleksji badawczej historii i nauk pokrewnych pozwalając na określenie jej miejsca w procesie kształtowania się współczesnego świata.

Celem rozprawy jest wyodrębnienie i scharakteryzowanie faz ewolucji funkcjonalno-przestrzennej krakowskiego węzła kolejowego w latach 1847-1939. Zakresem terytorialnym ujęto, leżące w granicach Krakowa i wybranych miejscowości, linie kolejowe wraz ze stacjami i przystankami. Chronologicznie praca obejmuje okres od zarania krakowskich kolei do wybuchu II wojny światowej. W celu nakreślenia kontekstu omówiono projekty z lat 30. XIX w., pomijając struktury powstałe po 1939 r. Przyczyną podjęcia przedmiotowych badań był niekompletny stan wiedzy na temat historii kolei w Krakowie i niski stopień świadomości odnośnie jej miejsca w przestrzeni historyczno-kulturowej miasta XIX i XX w.

Rozprawę przygotowano w oparciu o (nierzadko unikatowe) źródła archiwalne, drukowane, kartograficzne i ikonograficzne, posiłkując się także dostępnymi opracowaniami. Poza tym, jako zasób źródłowy potraktowano identyfikowalne w terenie obiekty kolejowe. W efekcie została odtworzona topografię przeobrażeń sieci dróg żelaznych na omawianym terenie. Scharakteryzowano także procesy powstawania i przekształceń historycznych obiektów i struktur kolejowych. Określono kształtujące je czynniki zewnętrzne, tam gdzie było to konieczne omawiając relację kolei z przestrzenią miejską. Kwerendą objęto akta prywatnych i państwowych zarządów kolejowych, zdeponowane w archiwach w: Krakowie, Lwowie, Warszawie oraz Wiedniu. Zanalizowano również dokumentację z archiwów PKP. Praca ma charakter monografii, a jej zasadniczą część tworzą, następujące po wprowadzeniu, rozdziały analizujące poszczególne etapy ewolucji dróg żelaznych.

Rozdział pierwszy obejmuje lata 1847-1858. Na początku omówiono działalność władz Wolnego Miasta Krakowa uwieńczoną otwarciem Kolei Krakowsko-Górnośląskiej (Kraków-Mysłowice) w październiku 1847 r. Następnie przedstawiono inwestycje austriackiej Wschodniej Kolei Państwowej: rozbudowę stacji Kraków i czynny od 1856 r. szlak do Dębicy. Rok 1858 wyznacza, wymuszone kryzysem, przekazanie majątku państwowego podmiotom prywatnym. Linię z Krakowa do Wiednia objęła Kolej Północna Cesarza Ferdynanda, a szlak w kierunku Lwowa z odnogami Bieżanów – Wieliczka i Podłęże – Niepołomice przejęła Kolej Galicyjska Karola Ludwika.

Rozdział drugi, obejmujący lata 1858-1884 koncentruje się na inwestycjach obu wspomnianych przedsiębiorstw. Na początku przedstawiono tu rozbudowy stacji Kraków: powiększenie dworca i budowę magazynów, realizację zaplecza trakcyjnego i obiektów mieszkalnych. Omówiono przekształcenia węzłowych stacji Bieżanów i Podłęże oraz wymianę prowizorycznych mostów wiślanych na obiekty stałe w latach 1863 i 1864. Scharakteryzowano linie użytku niepublicznego z czynną od 1861 r. wielicką koleją salinarną

na czele. Zwrócono także uwagę na godzące w gospodarkę Krakowa i regionu deficyty w sferze kolejowej infrastruktury towarowej: brak magazynów na zboże i stacji ładunkowej dla bydła. Nie pominięto też zabiegów samorządów i kół gospodarczych na rzecz realizacji określonych budów, jak np., prowadzone od 1856 r. starania o stację w Podgórzu.

W rozdziale trzecim scharakteryzowano, obfitujący w inwestycje etap trzeci, obejmujący lata 1884-1918 r. Punkt wyjścia stanowi tu powołanie C.K. Kolei Państwowych, osiągających niebawem prymat na kolejowej mapie Austrii. Ich dziełem były m.in. odcinki kolei transwersalnej z Oświęcimia i Suchej do węzłowej stacji Podgórze Płaszów z pomocniczym węzłem w Skawinie. To przy tej inwestycji uwidoczniło się na dużą skalę zjawisko wdrażania projektów typowych dla budynków i urządzeń. Sama stacja Płaszów, w obrębie której powstały nowoczesne warsztaty, w XX w. stała się drugim ważnym kompleksem na omawianym terenie. W tej fazie Koleje: Karola Ludwika i Cesarza Ferdynanda straciły swoją pozycję, by w latach 1892 i 1907 przejść na własność państwa. W latach 90. XIX w. druga ze spółek gruntownie przebudowała dworzec w stacji Kraków. Natomiast ponad dekadę później, już jako państwowa Kolej Północna, wzniosła Dworzec Towarowy, zaspokajający potrzeby transportowe „Wielkiego Krakowa".

W latach 1888-1911 funkcjonowała kolej cyrkumwalacyjna, obiegająca miasto po wale fortecznym, a którą zniesiono w związku z rozszerzaniem jego granic. Na tym etapie modernizowano też ważne szlaki do Wiednia i Lwowa budując stacje i przystanki: Łobzów, Mydlniki, Prokocim i Węgrzce Wielkie. Z kolei w horyzont budowy linii lokalnych wpisywała się zrealizowana w latach 1898-1900 kolej Kraków-Kocmyrzów. Szlak ten przyczynił się do przeobrażenia wschodnich przedmieść Krakowa w dzielnice przemysłowe. Potrzeby podgórskiego przemysłu zaspokajała natomiast, czynna od 1910 r., ładownia Podgórze Wisła. Ówczesna dynamika industrializacji przełożyła się na wzrost liczby kolei niepublicznych z ośmiu w 1884 r. do 47 w 1918 r. Użytkowały je głównie zakłady branży mineralnej i chemicznej, spożywczej oraz maszynowej. Z bocznic korzystało także wojsko, administracja rządowa (Wydział Krajowy i Dyrekcja Dróg Wodnych), gmina Kraków i magazyny prywatne. W trzeciej fazie pojawiły się koncepcje, które z powodu braku funduszy i wybuchu I wojny światowej nie zostały zrealizowane. Najciekawszą z nich była, projektowana od 1907 r., nowa stacja osobowa w centrum miasta.

W kolejnym rozdziale omówiono etap czwarty związany z II Rzeczpospolitą, tj. z latami 1918-1939. W tej fazie chroniczne kryzysy i pilniejsze potrzeby odrodzonej Rzeczypospolitej opóźniały i wymuszały redukcję części przedsięwzięć. Najważniejszą ówczesną inwestycję, linię Kraków – Miechów sfinalizowano dopiero w 1934 r., a planowaną latami modernizację stacji Kraków ukończono dwa lata później i to w niepełnym zakresie. Na większości linii prowadzono podstawowe remonty i rozbudowy wybranych obiektów na stacjach. Powstały też nowe przystanki w: Bieżanowie, Niepołomicach, Prokocimiu i Wieliczce. Wyrazem niespełnionych ambicji doby międzywojennej były koncepcje: modernistycznego dworca osobowego, kolei obwodowej i łącznicy w Podgórzu. Towarzyszyły im niezrealizowane, dość oryginalne projekty kolei elektrycznych do Dąbrowy Górniczej i do Zakopanego.

Na końcu rozprawy zamieszczono rozdział podsumowujący. Zebrano w nim dotychczasowe ustalenia i wnioski tyczące się ewolucji i specyfiki krakowskich dróg żelaznych w XIX i XX w. Rozprawę uzupełnia aneks, na który składają się: tabele, rekonstrukcje struktury przestrzennej i ilustracje, stanowiące wybór z wykorzystanego do jej przygotowania, materiału źródłowego.

Dominik Ludwig

DZIEKANAT
Wydziału Historycznego UJ
wpłynęło 21.01.2022

Summary of the PhD dissertation

Author: Dominik Lulewicz
Title: Krakow railway junction. Functional and territorial development between 1847 and 1990
Promoter: dr hab. Konrad Wnęk, prof. UJ
Date of summary's preparation: 22 June 2022

The railway was one of the key inventions of the Industrial Revolution period, and its dynamic development permanently changed the face of 19th and 20th century civilization. The evolution of this mode of transport was accompanied by the development of a number of new structures necessary for its operation: lines and complexes of railway stations. For decades, the development of the railway was influenced by factors of a geographical, political, economic, strategic, technical and aesthetic nature. This process took place over a period of time, generally progressing from less to more complex forms. At present, the phenomenon of railway is the subject of research reflection in history and related sciences, making it possible to define its place in the process of shaping the modern world.

The aim of the thesis is to distinguish and characterise the phases of the functional-spatial evolution of Krakow's railway junction in the years 1847-1939. The territorial scope of the thesis includes railway lines within the boundaries of Krakow and selected towns, together with stations and stops. Chronologically the work includes the period from the dawn of the Krakow railway to the outbreak of World War II. In order to set the context, projects from the 1830s are discussed, omitting the structures built after 1939. The reason for undertaking this research was the incomplete state of knowledge on the history of Krakow's railways and a low level of awareness of their place in the historical and cultural space of the city in the 19th and 20th centuries.

The dissertation was prepared on the basis of (often unique) archival, printed, cartographic and iconographic sources, also making use of available publications. In addition, preserved railway objects were used as source resource. As a result, the topography of the transformation of the railway network was reconstructed. The processes of creation and transformation of historical objects and railway structures were also characterized. The external factors shaping them were identified, and where necessary the relationship between the railway and the urban space was discussed. The query covered records of private and state railway administrations deposited in archives in: Krakow, L'viv, Warsaw and Vienna. Documentation from PKP (Polish State Railways) archives was also analysed. The dissertation takes the form of a monograph, and its essential part consists of chapters analysing particular stages in the evolution of railways.

The first chapter covers the years 1847-1858, beginning with a discussion of the activities of the authorities of the Free City of Krakow, crowned by the opening of the Krakowsko-Górnośląska (Krakow-Mysłowice) Railway in October 1847. The year 1858 marked the transfer of state assets to private entieties, forced by the crisis. The line from Krakow to Vienna was taken over by the Emperor Ferdinand Northern Railway, and the route towards L'viv with its side lines: Bieżanów – Wieliczka and Podłęże – Niepołomice was taken over by the Galician Railway of Archduke Charles Louis.

The second chapter, including the years 1858-1884, focuses on the investments of these two companies. Firstly, it presents the extensions of the Krakow station: the enlargement of the station and the construction of warehouses, traction facilities (locomotive depots) and residential buildings. The transformation of the junction stations of Bieżanów and Podłęże is discussed, as well as the replacement of temporary Vistula bridges with permanent structures in 1863 and 1864. Lines for non-public use are characterised, with the Wieliczka

Salinar Railway operating since 1861 at the forefront. Attention was also drawn to the deficits in the sphere of railway freight infrastructure which were detrimental to the economy of Krakow and the region: the lack of grain storage facilities and of a cattle loading station. The efforts of local authorities and business circles to realise selected construction projects were not ignored. An example of this were the efforts made since 1856 for a station in Podgórze

Chapter Three characterises the third stage, abounding in investment, covering the years 1884-1918. The starting point here is the establishment of the Imperial Royal State Railways, which soon achieved supremacy on the railway map of Austria. Their work included sections of the Galician Transversal Railway from Oświęcim and Sucha to the Podgórze Płaszów junction station with an auxiliary junction station in Skawina. It was with this investment that the large-scale implementation of designs for typical buildings and installations became apparent. The Płaszów station itself, where modern rolling stock workshops were built, became the second important complex in the Krakow junction in the early 20th century. During this phase the Charles Louis and Emperor Ferdinand Railways lost its position and became state property in 1892 and 1907. In the 1890s the second company thoroughly rebuilt the reception building at Krakow station. And over a decade later, already as the state-owned Northern Railway, it erected the Freight Station, serving the transportation needs of "Greater Krakow".

Between 1888 and 1911 there was a circumferential railway that circled the town along the fortress rampart, but which was removed when the town boundaries were extended. In this phase important routes to Vienna and L'viv were modernised by building stations and stops: Łobzów, Mydlniki, Prokocim and Węgrzce Wielkie. In turn, the Krakow – Kocmyrzów railway, built in the years 1898-1900, was part of the horizon for the construction of local lines. This route contributed to the transformation of the eastern suburbs of Krakow into industrial districts. The requirements of the Podgórze industry were fulfilled by the Podgórze Wisła loading station, which was opened in 1910. The dynamics of industrialisation at the time translated into an increase in the number of non-public railways from 8 in 1884 to 47 in 1918. They were used mainly by mineral, chemical, food and machine industry plants. The sidings were also used by the army, the government administration (the Galician National Department and the Waterways Directorate), the municipality of Krakow and private warehouses. In the third phase there were concepts which were not realised due to lack of funds and the outbreak of the First World War. The most interesting of these was, planned from 1907, a new passenger station in the city centre.

The next chapter discusses the fourth stage related to the Second Polish Republic, i.e. the years 1918-1939. In this phase, chronic crises and more urgent needs of the reborn Republic delayed and forced the reduction of some projects. The most important investment, the Kraków – Miechów line, was not completed until 1934, and the modernisation of the Kraków station, which had been planned for years, was only completed two years later and to an incomplete extent. In addition, basic repairs and extensions to station buildings were carried out on most railways. New stops were also built in: Bieżanów, Niepołomice, Prokocim and Wieliczka. The unfulfilled ambitions of the interwar period were expressed in the concepts of a modernist passenger station, a circuit railway and a rail link in Podgórze. These were accompanied by unrealised, original projects of electrified railways to Dąbrowa Górnicza and Zakopane.

A concluding chapter is included at the end of the dissertation. It brings together the findings and conclusions concerning the evolution and specificity of Krakow's railways in the 19th and 20th centuries. The dissertation is supplemented by an appendix containing tables, reconstructions of the territorial structure and illustrations, which are a selection from the source material used in its preparation.

Dominik Salenica