

Spacery po Krakowskim Szlaku Techniki w popandemicznej muzealnej rzeczywistości

Katarzyna Zielińska

katarzyna.zielinska@mim.krakow.pl

Uniwersytet Rzeszowski, Wydział Socjologiczno-Historyczny

Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie

Jadwiga Marchwica

jadwiga.marchwica@mim.krakow.pl

Uniwersytet Jagielloński, Wydział Historyczny

Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie

Streszczenie: Krakowski Szlak Techniki (KST) to siedemnaście punktów na mapie Krakowa, które są podstawą do poznawania inżynierskiej historii miasta. Szlak powstał w 2006 roku z inicjatywy Muzeum Inżynierii Miejskiej (MIM) i Urzędu Miasta Krakowa, a jego renesans przypada na lata 2020-2021. Wzrost zainteresowania KST wiąże się z czasem pandemii COVID-19, która uniemożliwiła uczestniczenie w kulturze i ograniczyła dostęp do rozwijania pasji, urozmaicania czasu wolnego. Wychodząc naprzeciw tym potrzebom wśród mieszkańców Krakowa i powracających stopniowo turystów, MIM postanowiło wzmocnić i dopracować unikatową ofertę edukacyjną, jaką są spacery tematyczne Krakowskim Szlakiem Techniki. Niniejszy artykuł przybliży korzyści, jakie płyną z oferty spacerowej i przedstawiania historii związanej z tematyką placówki właśnie poprzez prezentowanie jej na realnie funkcjonujących w mieście „eksponatach”. Artykuł prezentuje również postaci, które w sposób szczególny zapisały się w historii rozwoju Krakowa i są „ojcami” Krakowskiego Szlaku Techniki.

Słowa kluczowe: Krakowski Szlak Techniki, inżynieria miejska, Kraków, pandemia, nowoczesne muzealnictwo

Wpływ pandemii COVID-19 na rzeczywistość kulturową w Polsce

W 2020 roku epidemia COVID-19 zamknęła w domach społeczeństwa na całym świecie, ograniczyła dostęp do kultury masowej i wysokiej, zatrzymała rozwój konsumpcjonizmu i kazała wszystkim skupić się wyłącznie na zdrowiu. Kolejne tzw. *lockdowny* uświadomiły nam, jak bardzo jesteśmy przyzwyczajeni do dostępności poznawania otaczającego nas świata i jak bardzo potrzebujemy codziennego kontaktu z ludźmi. W Polsce powolny powrót do znanej nam od lat „codzienności” dyktowany jest ostrożnym łagodzeniem przez rząd kolejnych obostrzeń, przy jednoczesnym zachowaniu minimalnych zasad rygoru sanitarnego (zakrywanie ust i nosa, częsta dezynfekcja rąk i powierzchni użytkowych, zmniejszenie ilości osób korzystających w jednym momencie z tego samego pomieszczenia). Ograniczenia te wpłynęły na społeczne poczucie bezpieczeństwa i swobody, skłaniając nas wszystkich do zweryfikowania swoich działań i sposobu egzystencji. Nasze codzienne przyzwyczajenia i drobne przyjemności zostały

wystawione na szereg prób - organizacyjnych, finansowych, a nawet - o czym wcześniej mało kto myślał - sanitarnych. Od marca 2020 roku, społeczeństwo polskie musiało poddać się ograniczeniom w zakresie korzystania z usług związanych z kulturą i rozrywką, wzmożyć higienę osobistą, poświęcić więcej uwagi na planowanie domowego budżetu zwłaszcza pod kątem usług z branży *beauty* (fryzjer, kosmetyczka, masażysta), nie mówiąc o przyspieszonym „kursie” życia online. Zwłaszcza to ostatnie, jak wynika z rozmów ze znajomymi, ale także z odbiorcami oferty Muzeum Inżynierii Miejskiej (MIM), okazało się szczególnie uciążliwe. Nauka, sztuka, kultura, rozwijanie pasji, spotkania towarzyskie prowadzone online nie dają tak dobrych efektów, jak te prowadzone na żywo. Dlatego też, wychodząc naprzeciw potrzebom socjalizacji, rozwoju zainteresowań, poznawania świata i historii, w roku 2021 Dział Edukacji i Obsługi Wystaw (DEW) MIM w pierwszej kolejności postawił na edukację poprzez spacerów tematycznych, których realizacja przynajmniej częściowo uwolniona była od rygorystycznych obostrzeń sanitarnych.

W społeczeństwie krakowskim, co obserwujemy od kilku już lat, wzrasta zainteresowanie i chęć udziału w takich wydarzeniach edukacyjnych i kulturalnych, które nie tylko stanowią nietuzinkową formę spędzania wolnego czasu, ale także zmuszają jego uczestników do zapoznania się z ważnymi miejscami, postaciami czy samymi źródłami historycznymi. Sytuacje trudne i kryzysowe, takie jak pandemia, która wciąż jest obecna w naszym życiu, które spowodowały, iż społeczeństwa musiały zwolnić tempo życia, spędzać więcej czasu w domach, są szansą nie tylko na nadrobienie zaległości w relacjach z najbliższymi, ale także czasem w którym wręcz konieczne jest rozwijanie nowych pasji, poznawanie tego, co dotychczas było poza naszym zasięgiem, dzięki tworzonemu na potrzeby nowej, niespodziewanej sytuacji rozwiązaniom.

Przedłużające się i coraz bardziej restrykcyjne obostrzenia wprowadzone w Polsce od marca 2020 roku, a następnie przywrócone jesienią 2020 roku, praktyczne wycięcie z życia społecznego i potrzeb społecznych rozrywek i działań kulturowych (podczas *lockdownów* placówki kulturowe zamykane były przez rząd w pierwszej kolejności i w ostatniej - udostępniane do ponownego użytkowania) uniemożliwił wielu instytucjom realizowanie nawet w części najważniejszych misji, jakimi są upowszechnianie i edukowanie. Jednym z najważniejszych zadań każdej instytucji kultury jest stworzenie odbiorcom możliwości aktywnego uczestnictwa w kulturze, co w czasie pandemii stało się - delikatnie rzecz ujmując - sporym wyzwaniem. Doświadczenie płynące z działania

instytucji w sytuacji *lockdownu* i konieczności znajdowania zajęć zastępczych, realizowanych *online* lub w formie opisowej, wpłynęło na nowe sposoby planowania scenariuszy warsztatów, projektów animacyjnych, wydarzeń kulturalnych, działań edukacyjnych, przedstawień czy koncertów. W program instytucji kultury na stałe weszły działania takie, w których uczestnicy stają się kreatorami wydarzenia, w których to oni sprawiają, że ma się coś wydarzyć, modelują „sytuacje twórcze” z wykorzystaniem swoich i zewnętrznych zasobów [Krajewski 2011, s. 29].

Po roku zamknięcia spowodowanego pandemią wirusa SARS-CoV-2 (koronawirusa), pod koniec kwietnia 2021 roku możliwe było ponowne otwarcie instytucji kultury z zachowaniem rygoru sanitarnego. Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie podjęło wówczas decyzję o wznowieniu oferty spacerów edukacyjnych po Krakowskim Szlaku Techniki obok udostępnienia wystaw czasowych, czyli oferty muzealnej w tradycyjnej formie. Ten specjalny cykl charakteryzuje się nie tylko innowacyjnością w zakresie edukacyjnym, ale także założeniem integracji pokoleń i różnych grup odbiorców. Forma spaceru odpowiada na potrzebę powrotu do żywego obcowania z kulturą w sytuacji pandemicznej i postpandemicznej. Spacerory edukacyjne są sposobem, na przywrócenie zaangażowania i tworzenia bezpośredniej relacji pomiędzy placówką historyczną, jaką jest MIM, a odbiorcami, o których uwagę i pamięć należy nieustająco zabiegać. Sytuacja epidemiologiczna w Polsce wpłynęła na decyzję rządu o utrzymaniu obostrzeń, o których mowa była wcześniej, co dotknęło szczególnie placówki oświatowe i kulturalne w tym muzea. Obostrzenia takie znacznie utrudniały i zniechęcały do spędzania czasu wolnego w instytucjach przedstawiających ofertę w pomieszczeniach zamkniętych [Dulicz, Mazurczak 2020]. Nic więc dziwnego, że dużo większym zainteresowaniem zaczęły cieszyć się aktywności na wolnym powietrzu w towarzystwie bliskich znajomych i rodziny.

Taką właśnie ofertę zaprezentowało Muzeum Inżynierii Miejskiej, które po rozeznaniu się w możliwościach organizacyjnych i zainteresowaniu zwiedzających wystawy czasowe otwarte 4 maja 2021 roku, wprowadziło na stałe od czerwca 2021 roku do swojego programu edukacyjnego spacerory tematyczne, których trasy oparte są na punktach Krakowskiego Szlaku Techniki. Oferowana tematyka spacerów zgodna jest z kolekcją zbiorów i obiektów muzealnych MIM. Zwiedzający po zapoznaniu się z interakcyjnymi wystawami poświęconymi historii elektryki i techniki komputerowej,

rozbudowywali doświadczenie obcowania z Muzeum o nietypową formę „wykładu - *storytelling'u*” odbywającego się w przestrzeni miejskiej. Wielokrotnie przeprowadzane przez pracowników działów promocji, edukacji i rezerwacji Muzeum rozmowy z odwiedzającymi zarówno mieszkańcami Krakowa i Małopolski oraz Polski, jak i turystami zagranicznymi, potwierdzały zainteresowanie tą nową formą edukacyjną. Zebrany wywiad środowiskowy wśród opiekunów wycieczek szkolnych, organizatorów zajęć wakacyjnych dla dzieci i młodzieży, ale także starszych odbiorców korzystających ze zorganizowanych wycieczek miejskich, zaowocowały rozbudowaniem oferty spacerów w sezonie letnim. Poza spacerami przygotowanymi przez zawodowego przewodnika po Krakowie, MIM w lipcu i sierpniu zaproponowało także spacery związane z Dniem św. Wawrzyńca czy tematyką funkcjonowania miasta w okresie letnim. Dla najmłodszych Muzeum zaproponowało spacer opowiadający dzieje króla Kraka, który... jeździł po mieście tramwajem. Każda stworzona trasa wykorzystywała w swoim programie punkty z Krakowskiego Szlaku Techniki, traktując go jak kanwę do przedstawiania kolejnych, ciekawych dla odwiedzających MIM zagadnień.



Ryc. 1. Kolejka do obejrzenia wystaw w Muzeum Inżynierii Miejskiej podczas Nocy Muzeów 21 maja 2021 roku pokazała, jak bardzo odbiorcy spragnieni są kontaktu z kulturą
Źródło: Archiwum Muzeum Inżynierii Miejskiej

Nowoczesne podejście do idei muzealnictwa, które zaczęło być widoczne po drugim *lockdownie* (jesień 2020 roku), wymaga stosowania nowych metod zarządzania instytucją, która składa się z różnorodnych zasobów i działa w określonym środowisku. Zestawienie tych czynników wymusza różnorodne podejścia do rzeczywistości, aby historia, przedstawiana przez jednostkę, nie stała się nudną lekcją, ale przysgodą edukacyjną i kulturalną, która budując tożsamość, potrafi nauczyć rozumienia przyszłości. By także nie stała się pretekstem do nadmiernego „przefajnienia” i „disneylandyzacji” kultury [Mikos v. Rohrscheidt 2011, s. 362]. Takie rozumienie idei muzealnictwa coraz częściej stosują instytucje paramuzealne w świecie, co daje im sukces komercyjny, mierzony liczbą i rozmiarem (strukturą) odbiorców.

Niniejszy artykuł został podzielony na trzy części. W pierwszej poruszony jest temat nowej formy edukacyjnej jaką jest spacer. Stała się ona bardziej widoczna w programach wielu instytucji kulturalno-oświatowych (w Krakowie m.in. Muzeum - Miejsce Pamięci KL Płaszów, Miejskie Centrum Kultury, Krakowskie Biuro Festiwalowe, Centrum Kultury Podgórze i inne), ponieważ daje szansę przeprowadzenie zadania edukacji w sposób innowacyjny. W drugiej części przedstawiony został Krakowski Szlak Techniki i poszczególne jego punkty. I wreszcie na koniec zaprezentowane zostały sylwetki trzech niezwykłych postaci - krakowskich innowatorów, urbanistów i wizjonerów XIX-wiecznego Krakowa, dzięki którym dziś realnie możemy zaobserwować historię rozwoju miasta i miejskiej myśli technicznej i inżynierskiej. Warto zaznaczyć, że takie postaci, jak Józef Dietl, Juliusz Leo czy Ludwik Zieleniewski, to realni budowniczowie kawałka historii Krakowa, której efekty wpływają na dzisiejsze codzienne życie mieszkańców. Ich dorobek i wkład w rozwój miasta był ogromny, co umyka nam w naszej nowoczesnej rzeczywistości. Niniejszy artykuł oraz odnoszenie się do ich dorobku podczas spacerów Krakowskim Szlakiem Techniki, to szansa zwrócenia uwagi na te osobowości oraz ich pomysły, projekty, dokonania i rozwiązania urbanistyczne.

W artykule zostały wykorzystane publikacje dotyczące samego Krakowskiego Szlaku Techniki i artykuły dotyczące poszczególnych postaci. Pomocne okazały się także publikacje historyków przedstawiane w pracach zbiorowych, jak i prace naukowe czy katalogi wystaw m.in. *100-lecie energetyki w Krakowie – katalog wystawy w Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie*, które pozwalają na dogłębną analizę poprzez dobór odpowiednich materiałów, jak i podnoszą wartość merytoryczną niniejszego opracowania.

Spacer, jako popandemiczna forma edukacyjna

Muzeum to nie tylko miejsce spędzenia wolnego czasu, ale przede wszystkim bardzo ważna instytucja edukacyjno-kulturalna [Ustawa z dnia 21 listopada 1996 r. o muzeach]. Nazwa tego rodzaju instytucji wywodzi się z greckiego słowa *mouseion* oznaczającego miejsce lub świątynię muz, opiekujących się różnymi gałęziami sztuki [Encyklopedia PWN, hasło „Muzeum”]. W starożytności muzea były także ośrodkami naukowymi, gromadzącymi nawet zbiory pisane (jak Biblioteka Aleksandryjska), co tylko unaocznia szeroką funkcję edukacyjną obok tej gromadzącej i badawczej. Obserwacje przemian cywilizacyjnych każą wysnuć wniosek, że jeśli muzeum nie chce stać się zmurszałym sanktuarium przeszłości, musi uwzględnić dynamikę tychże przemian, które zaprzęgają ją w wewnętrzny mechanizm swych struktur, w strategię zarządzania i technikę komunikacji [Batko, Kotowski 2011, s. 15]. „(...) W wirze nieustannych przekształceń, muzeum musi, kierując się nową strategią zarządzania swoimi zasobami, spełnić postulat myślenia menadżerskiego, musi działać otwarcie, pluralistycznie i z należytą szybkością reagować na tempo przemian” [Matt 2006, s. 14].

Nowe formy aktywizujące oraz widoczne zmiany, podyktowane rozwojem technologii i przemianami społecznymi, pojawiły się na przestrzeni ostatnich kilku lat także w nauczaniu. Aby przyciągnąć i - co najważniejsze - utrzymać uwagę, a następnie osiągnąć zamierzone efekty u dzieci i młodzieży, konieczna staje się edukacja międzypokoleniowa, czyli integracja młodzieży z seniorami. W edukacji regionalnej, zwłaszcza w odniesieniu do grupy dzieci, młodzieży i osób z niepełnosprawnością umysłową czy fizyczną, niezbędnym elementem jest wzbudzanie przynależności do miejsca, poznanie i stworzenie więzi z „Małą Ojczyzną” - jej dziejami, kulturą, która jest osadzona w społeczności lokalnej. Wprowadzenie uczestników projektu do życia społecznego we własnym regionie pozwala na poszerzanie wiedzy o nim, lepsze jego zrozumienie i poczucie sprawczości. Dokonując tej obserwacji, Muzeum Inżynierii Miejskiej zdecydowało się na wprowadzenie do bloku edukacyjnego spacerów edukacyjnych, które pozwoliły na zaproszenie do udziału w ofercie edukacyjnej różnych środowisk i grup wiekowych. To z kolei wpłynęło na stworzenie interkulturowego modułu, który wyznaczać będzie nowy trend w edukacji muzealnej. Grupy dzieci i młodzieży wspólnie z dorosłymi, osobami z niepełnosprawnościami w różnym wieku oraz seniorami

mogą poznawać nie tylko siebie i swoje możliwości, ale również przełamywać stereotypy funkcjonujące w społeczeństwie. Nie można zapominać o tym, że Kraków to miasto, którego dzieje niezwykle wyraźnie odzwierciedlają przemiany narodu polskiego, a równocześnie wielkie tysiącletnie dziedzictwo narodowej kultury [Urząd Miasta Krakowa, 2012, s. 4]. Dlatego podczas spacerów Krakowskim Szlakiem Techniki proces poznawania wybitnych krakowskich architektów, budowniczych, inżynierów i naukowców zostaje połączony z procesem „uczenia się miasta”. Proces ten dotyczy wszystkich mieszkańców, niezależnie od wieku, przynależności do grupy społecznej czy fizycznej lub umysłowej sprawności. Mieszkając, żyjąc i ucząc się w mieście musimy nabrać nawyku lepszego poznawania go, co przekłada się na zrozumienie i aktywny udział w jego tworzeniu.



Ryc. 2. Spacer tematyczny prowadzący przez dzielnice Kazimierz i Podgórze, realizowany w ramach Nocy Muzeów 21 maja 2021, w tle - Most im. Józefa Piłsudskiego
Źródło: Archiwum Muzeum Inżynierii Miejskiej

Aktywność edukacyjna, jaką jest spacer edukacyjny (kierowany, tematyczny) to obecnie najlepsza forma przekazywania i zdobywania wiedzy, nauki dobrych praktyk, a dla Muzeum Inżynierii Miejskiej - upowszechniania wiedzy o rozwoju miasta i wielu

dziedzinach inżynierii, takich jak budownictwo, gazownictwo, ciepłownictwo czy komunikacja. Na podstawie historii miejsc, fabryk, mostów możliwe jest pokazanie dorobku wybitnych postaci związanych z najważniejszymi wydarzeniami historii miasta.

Aktywna i interdyscyplinarna forma zdobywania i poszerzania wiedzy o kształtowaniu się Krakowa w wymiarze lokalnym jest o wiele bardziej atrakcyjna i cenna od tradycyjnej, stacjonarnej, opartej o doświadczenia wyłącznie wzrokowe i przyswajanie wiedzy w sposób bierny. Muzeum Inżynierii Miejskiej poprzez przygotowanie i realizację spacerów Szlakiem Techniki chce wyjść naprzeciw potrzebie odkrywania, poznawania i budowania jeszcze silniejszych więzi z miastem i jego mieszkańcami, przy jednoczesnym spędzaniu jakościowo czasu z przyjaciółmi czy rodziną. Poznawanie ciekawych historii, często w formie łatwych do zapamiętania anegdot i przypowieści, wartości i haseł, które nieodłączne są spacerom, wpływają na kształtowanie postaw patriotyzmu.

Projekt cyklu spacerów Krakowskim Szlakiem Techniki ma za zadanie stworzenie atrakcyjnej i bogatej oferty organizacji czasu wolnego połączonego z odkrywaniem piękna „Małej Ojczyzny” - miasta Krakowa, z naciskiem na obszar historycznych dzielnic Krakowa, w obrębie których położone jest Muzeum Inżynierii Miejskiej. Opowiadając o punktach na Szlaku, nacisk położony jest na wiadomości mało znane, przedstawiane w lekkiej łatwo przystępnej formie, z miejscem na pytania i odpowiedzi, a nawet wątpliwości. Zabieg ten pozwala na budowanie obrazu miasta Krakowa, jako wspólnoty wielopłaszczyznowej i wielokulturowej, która należy do wszystkich jej mieszkańców. Spacery edukacyjne prowadzone przez Muzeum to próba budowania nowoczesnego modelu społeczeństwa wielokulturowego otwartego na siebie i innych, co w przypadku młodych ludzi jest obecnie bardzo ważne.

Od momentu powrotu oferty spacerów edukacyjnych w Muzeum Inżynierii Miejskiej w okresie wychodzenia z pandemicznej rzeczywistości, zainteresowanie tą formą edukacji i rozwijania swojej wiedzy oraz obcowania z Muzeum wzrasta. Cykl zainaugurował spacer „Muzealnym szlakiem techniki” zorganizowany 21 maja 2021 roku, w ramach krakowskiej Nocy Muzeów. W popołudniowym spacerze udział wzięło dwadzieścioro uczestników, którzy pomimo zmiennej pogody i konieczności przestrzegania zasady bezpiecznego dystansu, z zaangażowaniem wysłuchali opowieści o podgórskich i kazimierskich zabytkach techniki. Od czerwca do sierpnia 2021 roku, Muzeum wprowadziło do programu wydarzeń edukacyjnych weekendowe spacery poświęcone konkretnym

zagadnieniom inżynierskim, jak kolej i komunikacja miejska, przemysł, gazownictwo, ciepłownictwo, architektura i budownictwo. Podczas spacerów, obok historii związanych z konkretnymi zabytkami nie brakuje informacji o ludziach, którzy stali za ich stworzeniem i rozwojem. W wydarzeniach tych brały udział grupy od pięciu do piętnastu osób. Dodatkowo Dział Edukacji proponował swoim odwiedzającym spacer o tematyce okazjonalnej. W ramach „Wakacji w MIM” powstały scenariusze spacerów przygotowanych dla młodszych uczestników, o tematyce historycznej i pomagającej w poznawaniu Krakowa, zwłaszcza dzielnic Podgórze i Kazimierza. W ramach wydarzeń weekendowych powstał też autorski scenariusz spaceru „Od fontanny do fontanny” prezentujący unikatowe zabytki tzw. małej architektury, jakimi są miejskie fontanny. Muzeum we współpracy z Festiwałem Kultury Żydowskiej przeprowadziło także spacer przedstawiający w unikatowy sposób tematykę kultury żydowskiej, a ramach obchodów Dnia św. Wawrzyńca (10 sierpnia) powstały dwa scenariusze przybliżające kwestie nazewnictwa kazimierskich i podgórszych ulic oraz bohaterów i ważnych osobistości, które przysłużyły się do ich powstawania. Frekwencja podczas tych wydarzeń również wahała się między pięcioma a piętnastoma osobami i często podyktowana była warunkami pogodowymi oraz efektem promocji wydarzeń, która w okresie rozbudowanej oferty działań miejskich okazała się sporym wyzwaniem.

Zainteresowanie spacerami tematycznymi po Krakowskim Szlaku Techniki nie osłabło nawet z nastaniem jesieni i nagłym obniżeniem temperatur i pogorszeniem pogody. Już z końcem sierpnia 2021 roku MIM ogłosiło program kolejnych spacerów, który spotkał się z zainteresowaniem, co zaowocowało przedłużeniem oferty aż do grudnia 2021 roku. I tak, podobnie jak w miesiącach wiosennych i letnich, Dział Edukacji zaplanował na okres jesieni 2021 roku ofertę spacerów szlakiem KST oraz spacerów dodatkowych, związanych ze specjalnymi wydarzeniami, jak chociażby rocznica urodzin Stanisława Lema (12 września). Przedłużenie oferty spacerów oraz stopniowe osadzenie jej w świadomości krakowskich odbiorców kultury znacząco wpłynęło na utrzymanie Muzeum Inżynierii Miejskiej w pamięci krakowian. Zestawienie frekwencji udziału odbiorców w ofercie edukacyjnej MIM za miesiące lipiec i sierpień, okazało się niezwykle satysfakcjonujące, a wpływ na nią niewątpliwie miała oferta spacerów tematycznych.

Wyciągając wnioski z bogatego w spotkania z odwiedzającymi Muzeum sezonu letniego, instytucja z dobrymi przeczuciami planuje program na nowy 2022 rok, oczekując

na otwarcie nowej wystawy stałej. Oferta zajęć zewnętrznych, których realizacja nie będzie uwarunkowana prawdopodobnymi kolejnymi obostrzeniami sanitarnymi związanymi z jesienną i zimową falą pandemii COVID-19, będzie dla Muzeum nie tylko szansą na utrzymanie kontaktu ze swoimi odbiorcami, ale także poszerzenie zakresu tematycznego, pobudzenie do odkrywania miasta i zaszczepienie zainteresowań związanych z inżynierią miejską tak przecież obecną w naszym codziennym życiu.

Krakowski Szlak Techniki - charakterystyka i historia szlaku

Krakowski Szlak Techniki (KST) został założony w 2006 roku przez Wydział Promocji i Turystyki Urzędu Miasta Krakowa oraz Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie i stał się pierwszym w Polsce miejskim szlakiem dziedzictwa przemysłowego. Jego trasa obejmuje najcenniejsze obiekty lokalnego dziedzictwa przemysłowego, które usytuowane są w ścisłym centrum miasta i w jego bliskim sąsiedztwie. Na Szlaku znajduje się siedemnaście budowli i kompleksów o wyjątkowych walorach historycznych i architektonicznych, związanych z przemysłem, komunikacją, energetyką, gazownictwem oraz ochroną przed pożarem i powodzią. Zabytki te powstały w XIX i XX wieku według projektów najwybitniejszych w tym czasie polskich architektów, konserwatorów i budowniczych, takich jak Tadeusz Stryjeński, Franciszek Mączyński, Zygmunt Hendel, Karol Knaus, Maciej Moraczewski, Teodor Talowski, Jan Zawiejski czy Jan Rzymkowski.



Ryc. 3. Punkty na Krakowskim Szlaku Techniki oznaczane są specjalnie zaprojektowanymi tablicami informacyjnymi, składającymi się z dwóch kół zębatach. Znajduje się na nich informacja o przynależności danej budowli do KST oraz opis konkretnego punktu z rysunkiem historycznym i tłumaczeniem na język angielski; fot. Jadwiga Marchwica

Źródło: Archiwum Muzeum Inżynierii Miejskiej

Na szlaku zlokalizowanych jest siedemnaście istotnych w historii Krakowa obiektów¹:

1. Stacja kolejowa (pl. Jana Nowaka-Jeziorańskiego) z II poł XIX w., obecnie budynek wystawowy.
2. Browar rodziny Götzów (ul. Lubicz 13-17) założony w 1840 r.
3. Przekop Talowskiego i wiadukt kolejowy (ul. Lubicz) z końca XIX w.
4. Elektrownia Teatru Miejskiego (pl. Św. Ducha 2) z końca XIX w., obecnie Scena Miniatura Teatru im. Juliusza Słowackiego.
5. Kuźnia Zieleniewskich (ul. św. Krzyża 16) powstała w poł. XIX w., obecnie budynek nieużywany.

¹ Informacje o KST na stronie internetowej Muzeum Inżynierii Miejskiej: www.mim.krakow.pl/krakowski-szlak-techniki [21.07.2021].

6. Strażnica pożarnicza (ul. Westerplatte 19) powstała w latach 70. XIX w., obecnie reprezentacyjny budynek Straży Pożarnej w Krakowie.
7. Wiadukt kolejowy (ul. Grzegórzecka) z lat 60. XIX w.
8. Przepust drogowy (ul. Miodowa) powstały w latach 50. XIX w.
9. Elektrownia krakowska (ul. Św. Wawrzyńca 25) wybudowana w latach 1904-1905., obecnie budynek nieużywany.
10. Zajeżdźnia tramwajowa (ul. Św. Wawrzyńca 15) z przełomu XIX i XX w., obecnie siedziba Muzeum Inżynierii Miejskiej.
11. Gazownia Miejska (ul. Gazowa 16) powstała w latach 50. XIX w., obecnie siedziba jednego z oddziałów Karpackiej Spółki Gazownictwa Sp. z o.o. w Tarnowie.
12. Most Podgórski (u wylotu ulic Mostowej i K. Brodzińskiego) istniejący od lat 40. XIX w. do roku 1936.
13. Most im. Józefa Piłsudskiego (łączy ulice Krakowską i Legionów Piłsudskiego) wybudowany w latach 1926-1931 na przyczółkach betonowych z lat 1911-1913.
14. Bulwary wiślane (na lewym brzegu od ujścia Rudawy do mostu kolejowego w Zabłociu, na brzegu prawym - od ul. Szwedzkiej do mostu kolejowego w Zabłociu) wykonane na początku XX w.
15. Elektrownia podgórska (ul. Nadwiślańska 4) wybudowana na początku XX w., obecnie Muzeum Tadeusza Kantora oraz siedziba Ośrodka Dokumentacji Sztuki Tadeusza Kantora – CRICOTEKA.
16. Fabryka Schindlera (ul. Lipowa 4) - w latach 1937-1939 - Małopolska Fabryka Naczyń Emaliowanych i WYROBÓW BLASZANYCH „REKORD” Sp. z o.o., obecnie przekształcona na jeden z oddziałów Muzeum Krakowa.
17. Centrum Szkła i Ceramiki Lipowa 3 (ul. Lipowa 3) - czyli budynki przedwojennej „Krakowskiej Huty Szkła, inż. L. Bąkowski, D. Chazan i Ska”. Centrum prowadzi zajęcia edukacyjne i udostępnia część budynków zwiedzającym.

Wszystkie te miejsca pozwalają poznać miasto Kraków z trochę innej perspektywy - niemalże dotykając historii jego rozwoju i przemian urbanistycznych. Spacerując po Szlaku możemy dowiedzieć się wielu ciekawostek dotyczących budowy krakowskich mostów czy wielkich fabryk. Zadaniem Szlaku jest ukazanie historii Krakowa, przy jednoczesnym skupieniu się na aspekcie licznych zmian zachodzących na przełomie wieków w mieście. Szlak uzmysławia także, jak wielkie kiedyś zakłady produkcyjne

zmieniały swoje oblicze i nadawały innego znaczenia miastu. Jak dzięki budowaniu mostów Kraków miał nie tylko szansę na połączenie dwóch brzegów Wisły, ale także na rozwinięcie handlu i przepływ myśli technicznej. Nie ma lepszego sposobu „uczenia się miasta” niż poprzez spacerowanie po jego ulicach.

Udajmy się zatem w podróż po dawnym Krakowie, w którym od połowy XIX wieku zaczęły zachodzić ogromne zmiany, i który wraz z rozwojem techniki i możliwości inżynierskich, dzięki wybitnym naukowcom, architektom, inżynierom, budowniczym i w końcu prezydentom i radnym miasta, przekształcił się z podupadającego zniszczonego biedą i sytuacją rozbiorów miasta u stóp Wzgórza Wawelskiego, w Wielki Kraków, godny miana „Miasta Królów”. Nasz spacer rozpoczynamy od krakowskiej Stacji Kolejowej, zlokalizowanej w bezpośrednim sąsiedztwie Plant i Rynku Głównego. 12 października 1844 roku został wmurowany kamień węgielny pod budowę Dworca Kolei Krakowsko-Górnośląskiej przy ul. Lubicz. Budynek zaprojektowany przez Piotra Rosenbauma ukończono w 1847 roku. Dworzec składał się z pięciu piętrowych pawilonów połączonych parterowymi pasażami. Kilkakrotnie przebudowywany, ostateczną formę uzyskał w 1920 roku [Komorowski 1997]. Wyremontowany został na początku XIX wieku, co czyni go bardziej nowoczesnym, ale mimo to pozostaje budowlą historyczną. Ze Stacji skierujmy się na ul. Lubicz, pod budzący zainteresowanie budynek browaru rodziny Götzów. Browar istnieje tu od 1840 roku. Jego założycielem był Rudolf Jenny, później zakład został przyjęty przez zięcia Juliusza Augusta Johna. Ostatecznie został sprzedany baronowi Janowi Götz-Okocimskiemu. Funkcjonuje obecnie jako zakład przemysłowy od 2001 roku. Będąc na ul. Lubicz, warto odwrócić się i spojrzeć w kierunku Przekopu Talowskiego i wiaduktu kolejowego, czyli pierwszego w Krakowie dwupoziomowego skrzyżowania. Wiadukt znajduje się w bliskiej odległości od Dworca Głównego i aby go zrealizować, ul. Lubicz została specjalnie obniżona. Wiadukt oświetlały lampy gazowe [Autor NN 1898], a na kutych balustradach wiaduktu z okazji 50. rocznicy objęcia tronu przez Franciszka Józefa I - monarchy szczególnie ważnego w historii Szlaku Techniki - umieszczono po obydwu stronach monogramy i koronę cesarza [Podkop...]. Kolejny punkt szlaku, który zachwyca nie tylko mieszkańców Krakowa, ale także turystów z całego świata to budynek elektrowni Teatru Miejskiego (dziś Teatru im. Juliusza Słowackiego) z 1893 roku. Działała do 1906 roku, a aktualnie znajduje się tam Scena Miniatura obecnego Teatru. Budynek, zaprojektowany przez Jana Zawiejskiego

w specyficznym stylu secesyjnym, krył w swoim wnętrzu zarówno elektrownię i urządzenia do produkcji energii, jak i znaczną część komina [Brzoskwinia 2004]. Niedaleko tego zabytku architektury znajduje się Kuźnia Zieleniewskich, której poświęcimy więcej uwagi w dalszej części artykułu z racji ważnej roli, jaką jej właściciel odegrał w historii rozwoju krakowskiej inżynierii. W tym miejscu zwrócimy tylko uwagę, że fabryka ta produkowała maszyny i urządzenia dla górnictwa oraz wyposażenie dla browarów i rafinerii, a jako Cesarsko–Królewska Uprzywilejowana Fabryka Maszyn Rolniczych i Narzędzi Ludwika Zieleniewskiego, zdobywała liczne medale na wystawach krajowych i międzynarodowych [Wyka, Krzaczyńska 2000, s. 18-24]. Idąc Plantami w kierunku Poczty Głównej dotrzemy do neogotyckiej strażnicy pożarniczej z 1879 roku, zaprojektowanej przez Macieja Moraczewskiego. Strażnica zachowała się do dzisiaj w prawie niezmienionym układzie, z przylegającym do ulicy budynkiem głównym z czerwonej cegły i z trzema symetrycznie rozmieszczonymi bramami.

Pozostawiamy teraz za sobą Stare Miasto i zmierzamy w kierunku Kazimierza. Tu znajduje się drugi na Szlaku ważny i ciekawy wiadukt kolejowy - powstały w latach 60. XIX wieku nad dzisiejszą ul. Grzegórzecką, w tamtych czasach przerzucony był nad starym korytem Wisły, dlatego zaliczany jest do najstarszych mostów krakowskich [Adamczewski 1997, s. 300]. Wiaduktem stał się w latach 80., po zasypaniu bocznej odnogi rzeki. Nieco wcześniej przy ul. Miodowej powstał przepust drogowy - pierwotnie zbudowany z samych bloków piaskowca, z czasem wzmocniony został betonem. Idąc od ulicy Starowiślnej, skręcając w Miodową możemy zobaczyć go dokładnie. Będąc na krakowskim Kazimierzu, nie można ominąć dawnego budynku elektrowni krakowskiej przy zbiegu ulic Dajwór i św. Wawrzyńca. Dokładnie 18 lutego 1905 roku, Kraków rozpoczął nową erę zasilania miasta prądem elektrycznym [Autor NN 1905b]. Elektrownię wyposażono w prądnice napędzane silnikami na gaz z pobliskiej gazowni. Mimo ceny prądu, który był droższy od gazu, elektrownia przyniosła duże zyski. Oferowano specjalne taryfy dla sklepów, organizowano pokazy racjonalnego korzystania z energii elektrycznej oraz prowadzono sklep z urządzeniami elektrycznymi. W pierwszej połowie ubiegłego wieku było to jedno z głównych źródeł energii w mieście i dlatego też poświęcimy mu sporo miejsca w dalszej części tekstu. Kolejne, znajdujące się w pobliżu punkty Krakowskiego Szlaku Techniki są szczególnie ważne dla mieszkańców Krakowa - mowa o zabytkowej zajezdni tramwajowej oraz gazowni miejskiej. Znajdują się one w samym centrum Kazimierza i razem

z elektrownią stanowią wybitny tryptyk omawianego Szlaku. Początkowo gazownia produkowała gaz jedynie na potrzeby oświetlenia miasta. Pierwsze w Krakowie uliczne lampy gazowe zapłonęły w 1857 r. Od lat 80. XIX w. gazownia zaczęła promować także inne sposoby wykorzystania gazu - do gotowania i do ogrzewania mieszkań [Muzeum Inżynierii Miejskiej 2001]. Znajdujący się tuż obok kompleks historycznej zajezdni tramwajowej wybudowano w 1882 roku (według projektu H. Gérona), a rozbudowano w 1896 roku (według projektu Tadeusza Stryjeńskiego i Zygmunta Hendla). Budynek ma rzadką w Krakowie drewnianą konstrukcję z ceglany wypełnieniem (forma tzw. „muru pruskiego”). Przez następnych kilka lat zajezdnia rozbudowywała się i stała się miejscem stacjonowania tramwajów, znajdowały się tu także dyspozytornie i warsztaty [Zajezdnia...].

Wspominaliśmy o architekturze wodnej, bo i jej elementy znajdują się na szlaku. Będąc na Kazimierzu, warto poznać historię nieistniejącego już dziś Mostu Podgórskiego, który zaprojektował w połowie XIX wieku Tomasz Kutschera [Hebda 2017]. Jeszcze przed II wojną światową uległ rozbiórce, a na zachowanych przyczółkach dziś opiera się kładka pieszo-rowerowa im. O. Bernatka. Funkcję mostu łączącego Kraków z Podgórzem przejął w tej okolicy Most Piłsudskiego, który jest kolejnym punktem na szlaku, a co ciekawe - jego powstanie zawdzięczamy wspomnianym już Zakładom Zieleniewskiego [Rożek 2002]. Funkcjonuje on od 1933 roku, ma 146 m długości i 10 m szerokości. Pomiędzy mostami zaobserwować możemy doskonale funkcjonujące Bulwary Wiślane z murami oporowymi, schodami dla pieszych i brukowanymi pochylniami dla ruchu kołowego [Ingarden 1916]. Przez Kładkę przechodzimy już do kolejnej dzielnicy Krakowa - Podgórza. Tutaj ważnym i ciekawym historycznie punktem jest Elektrownia Podgórska z 1900 roku, która później pełniła funkcję Miejskiego Domu Noclegowo-Kąpielowego dla bezdomnych, a obecnie mieści się tutaj Muzeum Tadeusza Kantora oraz siedziba Ośrodka Dokumentacji Sztuki Tadeusza Kantora - CRICOTEKA. Kończąc spacer Szlakiem Techniki, dochodzimy do umiejscowionej w tej dzielnicy Fabryki Schindlera - dziś niezwykle muzeum i świadka historii pogromu Żydów w czasach II wojny światowej. Zakład ten powstał jako Pierwsza Małopolska Fabryka Naczyń Emaliowanych i Wyrobów Blaszanych Rekord Sp. z o.o. Został założony przez Izraela Kohna, Wolfa Luzera Glajtmanna i Michała Gutmana w 1937 roku. Po przejęciu Fabryki przez Oskara Schindlera, w zakładzie produkowano naczynia emaliowane, a od roku 1943 uruchomiono także dział

produkcji zbrojeniowej, gdzie wykonywano menażki dla Wehrmachtu, łuski i zapalniki do pocisków artyleryjskich oraz lotniczych.



Ryc. 4. Zabytkowa zajezdnia tramwajowa przy ul. św. Wawrzyńca 15, obecnie siedziba Muzeum Inżynierii Miejskiej, fot. Paweł Suder

Źródło: Archiwum Muzeum Inżynierii Miejskiej

Krakowski Szlak Techniki, po którym oprowadzają mieszkańców miasta i turystów pracownicy Muzeum Inżynierii Miejskiej i przewodnicy miejscy, jest doskonałą propozycją dla turystów miejskich, zainteresowanych rozwojem i historią budynków, które bardzo często mijamy w drodze do szkoły, pracy czy w czasie weekendowych spacerów. Nie możemy zapominać, że za historią każdego z tych budynków budynku stoją ludzie - ważni działacze bardzo silnie związani z Krakowem. W dalszej części artykułu opisane zostały trzy sylwetki wielkich Krakowian, którzy działali, tworzyli i przekształcali to miasto tak, aby przyszłym pokoleniom żyło się lepiej. Nie byłoby dzisiejszego Wielkiego Krakowa gdyby nie Józef Dietl, Juliusz Leo czy Ludwik Zieleniewski.

Dietl, Leo, Zieleniewski - trzech ojców Krakowskiego Szlaku Techniki

XIX wiek to na całym świecie czas wielkich przemian. Dotyczyły one zarówno rozwoju technologicznego, a co za tym idzie zmian w handlu czy sposobie przemieszczania się, jak i przemian społecznych i kulturowych. Zaledwie od początku wieku powstały: oświetlenie gazowe, światło elektryczne i żarówka elektryczna, lokomotywa parowa, żyroskop, czy silnik spalinowy. Komunikację międzyludzką usprawniły telefon i faks, powstał system druku Braille'a, Morse opatentował telegraf. Do domostw zaczęły trafiać pralki i zmywarki, powstały pierwsze fotografie, a pod koniec wieku nawet zaczęto używać przenośnych aparatów [Najważniejsze...]. Gwałtowny rozwój technologiczny i inżynierski wpływał na życie ludzi zarówno w miastach jak i na wsiach. Produkcja fabryczna zaczęła stopniowo wypierać mniejsze zakłady rzemieślnicze, co wpłynęło na powstawanie nowych grup społecznych, jak robotnicy i właściciele fabryk. Powstawały nowe zawody (maszynista kolejowy, telegrafista) i nowe duże budynki (fabryki, dworce, zajezdnie). Wraz z rozwojem przemysłu zmieniał się też sposób spędzania wolnego czasu - chętnie chodzono do teatru i kina, słuchano muzyki z gramofonu, a przyspieszenie przekazywania informacji (co zawdzięczamy także usprawnieniu maszyn prasowych) wpłynęło na wzrost zainteresowania podróżami. Powoli zaczęło powstawać zjawisko turystyki, a wraz z nim - kolejne gałęzie gospodarki.

XIX wiek obfitował w pomysły, działania i potrzebę rozwoju. Nie ominęły one także Krakowa, który musiał stopniowo wyjść ze swojej stagnacji i narastającej gnuśności. Przedstawiamy postaci trzech wybitnych działaczy, którzy w XIX wieku wpłynęli na rozwój Krakowa i dzięki którym z ważnych rozwiązań technologicznych, inżynierskich a nawet społecznych korzystamy do dziś.

Józef Dietl (1804 - 1878)

Krakowski Szlak Techniki to aż siedemnaście wyjątkowych punktów związanych z rozwojem inżynierii miejskiej w Krakowie, a jednak ciężko oprzeć się wrażeniu, że gdyby nie wytrwała działalność jednego człowieka, miejsc tych byłoby znacznie mniej. A może wręcz w ogóle nie moglibyśmy poznawać historii rozwoju myśli technicznej na przykładzie budowli funkcjonalnych, a przy tym architektonicznie wybitnych.



Ryc. 5. Józef Dietl

Źródło: Archiwum Muzeum Inżynierii Miejskiej, domena publiczna

Józef Dietl niewątpliwie był wizjonerem, a przy tym był człowiekiem upartym, rozsądnym i wierzył przede wszystkim w naukę. Urodził się na terenie Ukrainy, jako syn austriackiego urzędnika i polskiej szlachcianki. Młody Józef najpierw uczył się na Ukrainie, następnie w Tarnowie i Nowym Sączu, a w końcu uzyskał tytuł doktora medycyny na uniwersytecie w Wiedniu. Pochodzenie i wychowanie, a także lata intensywnej nauki w języku niemieckim, które przypadły na okres trwających zaborów i panującej w Galicji okupacji austriackiej sprawiły, że Dietl po polsku mówił bardzo słabo. Nie mniej, kiedy w roku 1851 objął stanowisko profesora i kierownika Katedry Medycyny Wewnętrznej i Kliniki Lekarskiej Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie, dużą wagę

przykładał do prowadzenia wykładów w języku polskim, obok niemieckiego [Dziedzic 2013]. Czy chodziło o popularyzację języka polskiego na uczelniach, czy o lepsze zrozumienie wykładanych tematów, czy może o wiarę, w odzyskanie niepodległości - o to musielibyśmy zapytać samego Dietla. Grunt, że pomimo, iż sam cesarz Franciszek Józef I wydalil Józefa Dietla z uczelni w 1865 roku, po tym, jak doktor odbył kadencję rektorską, Józef Dietl nie porzucił misji edukacyjnej. Jeszcze w tym samym roku opublikował tekst pod tytułem *Stanowisko szkoły. Rada szkolna krajowa. Język wykładowy* [Dietl 1865], którego postulaty pomogły w stworzeniu Rady Szkolnej Krajowej. Reforma edukacji, zadzierzgnięta przez Dietla poszła nieomal lawinowo - w szkołach krajowych wprowadzono po latach jako wykładowy język polski i ukraiński, wypierając język okupanta, a w 1867 roku sam cesarz Franciszek Józef musiał już zatwierdzić ustawę Sejmu galicyjskiego, dzięki której w szkołach ludowych i średnich weszło prawo do wyboru języka wykładowego według narodowości miejscowej ludności [Dietl...]. Nic dziwnego - w latach 60. XIX wieku Galicja zaczęła odzyskiwać autonomię i zmiany na rzecz przywracania „polskości” były nieuniknione.

Wydawać by się mogło, że w kontekście Krakowskiego Szlaku Techniki, edukatorskie zamiłowanie i medyczne talenty Dietla nie mają większego znaczenia. Nic bardziej mylnego. To właśnie szeroka wiedza i naukowe doświadczenie wpłynęły na zupełnie nowatorskie podejście do kwestii prezydentury. Dietl nie usiadł długo na emeryturze, na którą odesłał go sam cesarz. Mieszkał w Krakowie już od dłuższego czasu i obserwował miasto, któremu daleko było do oczekiwanego od „Miasta Królów” splendoru i przepychu. Być może lata spędzone w pięknym Wiedniu, austriacka krew i umysł naukowca i medyka stworzyły z Dietla człowieka-urbanistę, który nie tylko obserwował niszczące ulice, ale też analizował, jakie skutki może mieć zwykłe niechlujstwo i niedbalstwo. We wrześniu 1866 roku, Józef Dietl objął urząd pierwszego prezydenta autonomicznej Galicji i od razu rozpoczął intensywne działania. Ze swoich obserwacji wyciągnął dwa istotne wnioski. Po pierwsze - brak rozwiązań kanalizacyjnych przyczynia się do wzrostu zachorowań na ciężkie choroby (nad Krakowem wisiała wizja rozwoju epidemii cholery), a po drugie - dopóki mieszkańcy miasta nie zaczną się z nim utożsamiać, dopóty będzie ono niszczyć i tracić na swej historycznej wartości [Radłowska 2018].

W kwestii pierwszego wniosku, Józef Dietl od początku swojej prezydentury rozpoczął zdecydowane działania. Wymusił na mieszkańcach sprzątanie ulic i podworców

w swoim otoczeniu oraz utrzymywanie czystości wychodków. Osobiście też wizytował różne miejsca, aby sprawdzić, jak mieszkańcy wywiązują się z tego nakazu. Chcąc zakończyć proceder załatwiania potrzeb fizjologicznych na ulicach, rozpoczął program budowania miejskich toalet. Kazał podzielić szpitale tak, aby chorzy nie zarażali się od siebie nawzajem, dzięki czemu znacznie ograniczył rozprzestrzenianie się chorób zakaźnych. Na koniec - to właśnie Józef Dietl zainicjował zasypanie starego koryta Wisły prowadzącego - uogólniając - dzisiejszą ulicą Dietla, które w tamtym czasie bardziej służyło do odprowadzania nieczystości i niewiele miało wspólnego z Królową Polskich Rzek. To właśnie w zanieczyszczonej wodzie prezydent-wizjoner widział też źródło chorób i siedlisko bakterii. Z obserwacją wody wiąże się też inna działalność Józefa Dietla - jako naukowiec i medyk, badał wody lecznicze w uzdrowiskach takich, jak Szczawnica czy Krynica i zalecał Krakowianom wyjazdy na leczenie do tych miejscowości. Dietl w ogóle w swojej medycznej działalności skupiał się na powietrzu i wodzie, dlatego też zainicjował i doprowadził do budowy sieci wodociągowej, aby Kraków nie musiał pobierać wątpliwej jakości i czystości wody z zaledwie dziewięciuset studni.

Drugi wniosek z obserwacji życia miasta przez Dietla wpłynął na działania czysto urbanistyczne. Przede wszystkim, to właśnie on doprowadził do uporządkowania Plant, tak aby stały się „salonem Krakowa”. Ciężko powiedzieć, czy w otoczeniu centrum miasta pasem zieleni Dietl dopatrywał się wartości tlenowych, niewątpliwie jednak do dziś możemy mu być wdzięczni za ten dodatkowy pas powietrza, który umożliwia przebywanie w mocno zabudowanym centrum zwłaszcza podczas letnich upałów. Dietl zauważył też, że Kraków w sposób nieskoordynowany obrósł w budki, stajnie, stragany, których część pamiętała jeszcze lata świetności z XVI wieku, kiedy to handel odbywał się właściwie wyłącznie na Rynku Głównym. Patrząc na Rynek dwieście lat później, prezydent widział rozsypujące się i gnijące drewniane budy, a w tle - rozpadające się Sukiennice, które przecież powinny być mieszczańską wizytówką miasta. Sukiennice poddano więc oględzinom i przygotowano plan odbudowy i renowacji, wyburzono budy oraz budynek Wielkiej Wagi, będący znakiem zmieniających się przyzwyczajień i możliwości handlowych. Rynek zyskał nowe brukowe utwardzenie, a tereny zielone wzięła pod lupę Rada Miasta. Wśród ważnych instytucji, które prezydent zainicjował, należy wymienić jeszcze Akademię Sztuk Pięknych i Miejską Straż Ogniową. Neogotyckie budzące respekt budynki zaprojektował Maciej Moraczewski, podobnie jak dumny i charakterystyczny

budynek Szkoły Miejskiej i zabudowy Rzeźni Miejskiej (teren dzisiejszej Galerii Kazimierz). Zapoczątkowane przez Dietla zmiany i radykalne ustalenia, kontynuował m.in. Mikołaj Zybkiewicz, Ferdynand Weigel czy Juliusz Leo. To jednak Józefa Dietla uznaje się za najważniejszego prezydenta, który podźwignął Kraków z ruiny i wytyczył kierunek jego rozwoju.

Dla Krakowskiego Szlaku Techniki, Józef Dietl ma znaczenie ogromne. Choć to nie on był bezpośrednim budowniczym niektórych jego elementów, to jego myśl techniczna i urbanistyczna wpłynęła na dzisiejszy kształt i działanie Krakowa. Wymienić tu raz jeszcze należy podwojenie miejskich dochodów bez nakładania na miasto nowych ciężarów podatkowych, oczyszczenie koryta Starej Wisły, uporządkowanie Plant i murów wokół Starego Miasta, przygotowanie planu odbudowy i konserwacji Sukiennic, rozwinięcie sieci wodociągów, utworzenie Miejskiej Straży Ogniowej, przejęcie w zarząd szkół w mieście i powstanie Szkoły Sztuk Pięknych. Wszystkie te osiągnięcia miały bezpośredni wpływ na rozwój techniki i inżynierii miejskiej w Krakowie i do dziś są widoczne w funkcjonowaniu miasta. Bliskie położenie Muzeum Inżynierii Miejskiej do ulicy Dietla jest każdorazowo podkreślane w spacerach tematycznych organizowanych przez Muzeum, a nazwisko prezydenta z II poł XIX wieku (działającego w latach 1866 - 1874) - wymieniane, jako niewątpliwego inicjatora myśli urbanistycznej.

Juliusz Leo (1861 - 1918)

Udając się z Muzeum Inżynierii Miejskiej w przeciwnym kierunku, niż na ul. Dietla, bo ulicą Gazową w kierunku Wisły, poznajemy historię innego krakowskiego prezydenta, który podobnie, jak Józef Dietl miał bardzo odważne, a wręcz przełomowe wizje rozwoju miasta.

Juliusz Leo przyszedł na świat w ukraińskim Stebniku, ale jeszcze jako dziecko z rodzicami przeniósł się do podkrakowskiej Wieliczki. Kształcił się w kierunku prawniczym na krakowskim Uniwersytecie Jagiellońskim, gdzie później przez ponad dekadę wykładał jako profesor, oraz na Uniwersytecie Ekonomicznym w Berlinie. Karierę akademicką łączył z zaangażowaniem w życie miasta - aktywne uczestnictwo w Radzie Miasta przyniosło mu nominację na zaszczytną funkcję wiceprezydenta Krakowa, a po rezygnacji Józefa Friedleina - samego prezydenta. Co ciekawe, jego nominację zatwierdził

cesarz Franciszek Józef I, który przecież osobiście 40 lat wcześniej zaprotekował na stanowisko Józefa Dietla.



Ryc. 6. Juliusz Leo

Źródło: Archiwum Muzeum Inżynierii Miejskiej, domena publiczna

Juliusz Leo - prawnik i ekonomista, który lata spędził ze studentami na uczelni, co niewątpliwie zapewniło mu gibkość umysłu, zdolność dostrzegania faktów i projektowania celnych planów, był idealnym kandydatem do funkcji prezydenta Krakowa. Jaki Kraków przejmował Leo po reformach i wielkich zmianach Dietla i jego następców? Mikołaj Zybkiewicz poprowadził renowację Sukiennic, wybudował Muzeum Narodowe, zainicjował powstanie Krypty Zasłużonych w Kościele Na Skałce i wybudował kompleks budynków dla straży ogniowej. Ferdynand Weigel dokończył budowę wodociągów i wprowadził na krakowskie ulice tramwaj konny. Feliks Szlachetowski mógł pochwalić się rozbudową Krakowa w kierunku kulturowym - za jego prezydentury wybudowano Teatr Miejski (dziś Teatr im. Juliusza Słowackiego), Uniwersytet Jagielloński otrzymał nowy

budynek Collegium Novum, Drukarnia Uniwersytecka przeniosła się do nowego własnego budynku przy ul. Czapskich, na Wawel do Katedry sprowadzono prochy Adama Mickiewicza, powstał też Park Miejski im. dr. Henryka Jordana. W kontekście Krakowskiego Szlaku Techniki warto tu też wspomnieć, że właśnie w czasach Szlachtowskiego wykupiono z rąk Towarzystwa Dessauskiego miejską gazownię i zaczęto prowadzić ją na własny rachunek. Powstał też gmach urzędu pocztowego (obecna Poczta Główna). Z kolei Józef Friedlein skupił się na komunikacji i edukacji - zelektryfikował sieć tramwajową, rozbudował szkolnictwo oraz kontynuował dzieło Dietla w zakresie budowy wodociągów i unowocześnienia szpitali. Po tak intensywnych działaniach poprzedników, zasiadający na urzędzie trzy kadencje z rządu Leo poszedł w kierunku prezydentury rozbudowy Krakowa i jego komunikacji z okolicznymi gminami. Celem Juliusza Lea było działanie ekspansywne.

Przez półtora wieku, część dzisiejszej dzielnicy Krakowa Podgórze była Wolnym Królewskim Miastem Podgórze. Dziś Podgórze obejmuje aż sześć dzielnic Krakowa, ale w czasach Juliusza Lea, tereny te były dumną autonomiczną jednostką, która nie zamierzała połączyć się z Krakowem, a pierwsze wzmianki na ten temat spotkały się z dużym niezadowoleniem². Nic dziwnego - historia Wolnego Królewskiego Miasta Podgórza sięga jeszcze 1784 roku, kiedy to po I rozbiorze Polski władze austriackie zdecydowały o utworzeniu nowego ośrodka administracyjnego na terenach wówczas mało zagospodarowanych, u stóp Góry Lasoty. Cesarz Józef II, od którego imienia miasto nazwano Josefstadt, szybko zapewnił terenowi rozwój. Josefstadt jawi się w dawnych zapisach, jako miasto utopijne. Sam cesarz nadał mieszkańcom przywileje gwarantujące daleko idącą swobodę osobistą, chociażby poprzez zwolnienie ich ze służby wojskowej i zapewnienie wolność wyznania. Grunty przydzielane były nowym mieszkańcom bezpłatnie, co więcej - nie musieli oni płacić podatków, a wręcz uzyskiwali cesarskie wsparcie finansowe. Na koniec, samo położenie Josefstadt było niezwykle atrakcyjne – zaraz u brzegu spławnej rzeki, na zbiegu szlaków handlowych. Po zaledwie kilku latach, Josefstadt zaczęło stanowić poważną konkurencję handlową dla Krakowa [Chmurkowski 1914].

² Liczne materiały prasowe na ten temat prezentuje w swoich zbiorach Muzeum Podgórze w Krakowie.

Podgórze zostało wcielone do Miasta Królewskiego za ledwie na pięć lat w 1810 roku, co było wynikiem centralistycznej polityki po III rozbiorze Polski. Po Kongresie Wiedeńskim, Podgórze wróciło do Austrii, a Wisła znów stała się granicą oddzielającą Galicję od Wolnego Miasta Krakowa. Podgórze zyskało swoje fortyfikacje, wzmocniono Kopiec Krakusa, a kroniką życia mieszkańców było wydawane od 1900 roku czasopismo „Podgórzanin”³. W tym samym roku w Podgórzu właśnie uruchomiono elektrownię komunalną, przy dzisiejszej ul. Nadwiślańskiej [Elektrownia podgórska]. Elektrownia składała się z generatorni, akumulatorni i kotłowni oraz dwukondygnacyjnego budynku mieszkalnego. Elektrownię wspierały trzy maszyny parowe, trzy prądnice prądu stałego oraz bateria akumulatorów. Wszystkie te maszyny pozwoliły na uruchomienie efektywnego oświetlenia ulicznego i zelektryfikowania podgórskich zakładów przemysłowych, urzędów, szpitali, miejskiej hali targowej i chłodni oraz gospodarstw domowych jeszcze w tym samym roku. Tymczasem stojący po drugiej stronie Wisły prezydent Leo tonął w mroku krakowskiej nocy, obserwując rozwój i nowoczesność swoich sąsiadów. Być może doświadczenie z Podgórza lub potrzeba dorównania Galicji wpłynęły na przyspieszenie robót w Krakowie - elektrownię przy ul. św. Wawrzyńca 25 otwarto w 1905 roku [Autor NN 1905b, s. 2], co nastąpiło długo po otwarciu elektrowni Teatru Miejskiego i elektrowni Zajezdni Tramwajowej. Wbrew obawom - elektrownia nie stała się konkurencją dla gazowni umiejscowionej za ledwie na sąsiedniej ulicy.

W 1913 roku Juliusz Leo, będący już prezydentem Krakowa blisko dekadę, określił Podgórze mianem „perły wśród gmin otaczających Kraków” [Wosion-Czoba 2016] wprowadzając na powrót na wokandę Rady Miasta projekt połączenia obu miast. Połączenia i stworzenia zarazem „Wielkiego Krakowa” [Klimas, Lesiak-Przybył, Sokół 2010] udało się dokonać w 1915 roku. Dla Krakowskiego Szlaku Techniki, wydarzenie to ma niewątpliwie ogromne znaczenie i to nie tylko ze względu na rozwój handlu, połączenie kulturowe i architektoniczne dwóch wielkich miast skumulowanie działań związanych z elektryfikacją. Idea połączenia Podgórza z Krakowem nabierała kształtu od dawna, a w czasach prezydentury Juliusza Lea był to kształt... mostu. W 1908 roku ulicę Starowiślną w Krakowie z ulicą Słowackiego w Podgórzu połączył most nazwany imieniem Krakusa. Potężna żelazna konstrukcja zapadła się pod naporem ruszającego na Wiśle lodu

³ Numery dostępne w zbiorach Jagiellońskiej Biblioteki Cyfrowej: <https://jbc.bj.uj.edu.pl/dlibra/publication/592/edition/446/content> [21.07.2021].

w lutym 1911 roku. Zaledwie kilka miesięcy po tej katastrofie, krakowska firma Ludwika Zieleniewskiego rozpoczęła wydobycie żelaznych elementów mostu z rzeki, których zresztą była konstruktorem [Autor NN 1911a], a na zachowanych przyczółkach i filarach postanowiono zrekonstruować most. Nastąpiło to w 1913 roku, a otwarcie tzw. III Mostu na Wiśle połączono z poprowadzeniem nowej, normalnotorowej linii tramwajowej od Mostu aż do Salvatora. Cztery lata później, przez most przejechał pierwszy tramwaj łączący Rynek Podgórski z Krakowem [Krakowskie...].

III Most na Wiśle (dziś Most Powstańców Śląskich [Autor NN, 1917]) miał elegancką formę, przypominającą żelazne kratownicowe mosty budapesztańskie. Było to więc idealne miejsce, bo także nacechowane symboliką, na oficjalne uroczystości połączenia Podgórza z Krakowem. W połowie mostu 4 lipca 1915 roku spotkał się prezydent Krakowa Juliusz Leo z ostatnim burmistrzem Podgórza - Franciszkiem Maryewskim, przypieczętowując tym spotkaniem połączenie miast [Szymczewska, Drożdż, Stachnik 2015]. Dziś Juliusz Leo „spogląda” z Podgórza w kierunku Krakowa - jego pomnik stanął na ul. Nadwiślańskiej w okolicach Kładki Bernatka. Trudno o bardziej symboliczne i odpowiednie miejsce dla upamiętnienia budowniczego Wielkiego Krakowa.

Juliusz Leo przez trzy kadencje prezydenckie (1904 - 1918) doprowadził także do ostatecznego odkupienia od Austriaków Zamku na Wawelu i rozpoczął prace renowacyjne zabytku, zajął się także problemem regulacji brzegów Wisły i przesunięciem koryta Rudawy. Nie zaniedbał też wciąż obecnego problemu kanalizacji i sieci wodociągowej. Dzięki niemu także rozbudowała się krakowska sieć komunikacyjna o nowe linie tramwajowe. Po Józefie Dietlu, Juliusz Leo jawi się w historii Krakowskiego Szlaku Techniki jako jeden z najbardziej aktywnych i efektywnych prezydentów Krakowa, dzięki któremu wiele rozwiązań miejskich funkcjonuje do dziś, a miasto niewątpliwie z nich korzysta. Elektrownia, rozbudowa sieci tramwajowej, przyłączenie Podgórza, a co za tym idzie wzmocnienie handlu i w końcu powstanie jednego z najważniejszych krakowskich mostów - Juliusz Leo niewątpliwie zasługuje na miejsce na podium Krakowskiego Szlaku Techniki.

Ludwik Zieleniewski (1819 - 1885)

Nazwisko Ludwika Zieleniewskiego - konstruktora, wynalazcy, pioniera przemysłu maszyn rolniczych w Galicji - pojawiło się już na tych stronach. To właśnie Zakładom

Budowy Maszyn i Aparatury Ludwika Zieleniewskiego powierzono konstrukcję żelaznych elementów III Mostu na Wiśle, według projektu pochodzącego z Wiednia Edwarda Zittera. Most przypominał te budapesztańskie, z łukowatymi sklepieniami i wieżyczkowymi wykończeniami na przęsłach. Mieszkańcy Krakowa i Podgórze wyczekiwali połączenia dwóch miast nad wartkim korytem Wisły. Niestety - zima 1911 roku okazała się sroga, a rzekę skuł mocny lód. W lutym potężne tafle zaczęły niespodziewanie się ruszać i wypiętrzać wodę, przez co ustawione przy budowanym wciąż moście rusztowania runęły do wody wraz z nieumocowanymi jeszcze dokładnie elementami konstrukcji. „Ciężar tych przęseł wynosi, wedle przybliżonych obliczeń, około 200 000 kg w jednej sztuce. Podnoszenie z wody tak wielkiego ciężaru potrwa około 4-5 dni, do wyciągnięcia będą użyte cztery windy hydrauliczne” - donosił „Kurier Lwowski” w kwietniu 1911 roku [Autor NN 1911b]. Tym właśnie jakże trudnym zadaniem zajęły się zakłady Zieleniewskiego. Konsekwencji ani od konstruktorów, ani od budowniczych nie wyciągnięto i nad dokończeniem prac działał dokładnie ten sam zespół specjalistów. Do otwarcia mostu o ostatecznej długości 145 metrów doszło w końcu 20 stycznia 1913 roku. Uroczystość otwarcia była bardzo podniosła - most udekorowano, a wśród gości, którzy dostąpili potem zaszczytu przejazdu nową linią tramwajową znalazł się m.in. wiceprezydent Krakowa, burmistrz podgórski, dyrektor elektrowni miejskiej i dyrektor wodociągu miejskiego [Autor NN 1913]. Jak widać - wydarzenie było istotne nie tylko w kontekście połączenia miast, ale miało także wydźwięk milowego kroku w rozwoju inżynierii miejskiej, życia handlowego oraz rozwoju urbanistycznego. „Pewną przeszkodą w ruchu przez ten most stanowić będzie przekraczający drogę nań tuż przy wjeździe tor przemysłowy z gazowni miejskiej do stacji kolejowej na Grzegórkach. Pomimo to most wpłynie niewątpliwie dodatnio na ruch między Krakowem a Podgórzem i rozwój w pobliżu leżących dzielnic obu miast” - pisano dzień po otwarciu w „Ilustrowanym Kurierze Codziennym” [Autor NN 1913b].



Ryc. 7. Most Krakusa, ok. 1937 roku

Źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe, domena publiczna

Jak jednak do tworzenia konstrukcji żelaznych mostu zaangażowano zakłady zajmujące się produkcją maszyn rolniczych? Ludwik Zieleniewski urodził się, jako syn Antoniego - warszawskiego kowala. Chociaż kształcił się w kierunku aptekarskim, to lata spędzone na asyście ojcu w pracy, zdecydowanie ukształtowały jego zamiłowania. Sam Antoni fach zdobywał na początku XIX wieku w kuźni Pawła Nowakowskiego, a po jego śmierci - ożenił się z wdową po pracodawcy przejmując zakład. Dopiero dwa lata później zdobył tytuł magistra sztuki kowalskiej, który to fakt jest o tyle istotny, że wykonane na egzamin cechowy drąg, oś i resor do karety są uważane za pierwsze dzieła zakładu Zieleniewskich, który działa nieprzerwanie od ponad dwustu lat. Antoni zmarł zostawiając kuźnię młodziutkiemu Ludwikowi, który w dwadzieścia lat później przekształcił ją w Fabrykę Narzędzi Gospodarczo-Rolniczych i Machin Przemysłowych. Trzeba przyznać Ludwikowi, że inspirowany licznymi zmianami w mieście i potężnym rozwojem przemysłowym, nie zostawał w tyle ze świadczonymi usługami. Niespełna 30-letni Zieleniewski podjął się w swoim zakładzie, oprócz typowych napraw i produkcji powozów,

procesu wytwarzania maszyn rolniczych. Dążąc do rozwoju zakładu, Zieleniewski zadłużył się zakładając fabrykę przy ul. św. Marka i wyposażając ją w pierwszy w Krakowie kocioł parowy i pierwszą maszynę parową, a niedługo po tym do fabryki sprowadzono pierwszą w Galicji odlewnię żelaza z modelarnią i piecem do topienia metali⁴.

Pionierstwo w dziedzinie konstrukcji i tworzenia maszyn i konstrukcji żelaznych, dało Ludwikowi Zieleniewskiemu i jego synom, z którymi prowadził Fabrykę, należyty szacunek i rozgłos. Kotły parowe, armaty dla Powstańców Styczniowych, maszyny parowe dla kopalni węgla, czy sprzęty do wydobywania ropy naftowej - to tylko niektóre z zamówień składanych przez konstruktora lampy naftowej i posiadacza pierwszej w świecie kopalni ropy naftowej, Ignacego Łukasiewicza. Zieleniewski zaczął nie tylko poważną produkcję, ale też wszedł do panteonu osobowości wyprzedzających myślą techniczną i inżynierską swoje czasy. Sam Ludwik Zieleniewski niestety nie dożył budowy III Mostu na Wiśle, tak ważnego dla Krakowa, osobiście jednak nadzorował budowę linii kolejowej z Żywca do Husiatyna na Ukrainie, a w 1881 - budowę pierwszej konstrukcji mostowej.

Po śmierci Ludwika, rozwój zakładów przeszedł na jego wychowanków synów - Leona i Edmunda, których chrzest bojowy nadszedł niezwykle szybko. Po pożarze w fabryce na ul. św. Marka zakład z pomocą Miasta został przeniesiony na ul. Krowoderską, a do początku XX wieku większość produkcji stanowiły już wyroby kolejowe. „Zieleniewski” - jak skrótowo określano zakład - w tym czasie zasłynął z produkcji wielkich konstrukcji mostowych, a zakłady stoczniowe świetnie radziły sobie z budową okrętów. Jednocześnie z intensywnymi pracami przy III Moście na Wiśle, „Zieleniewski” przyjął zlecenia na stworzenie stoczni rzecznej dla Krakowa, ale także remontu więźby dachowej Zamku na Wawelu. Fabryka o tak ogromnym doświadczeniu i kapitale nie mogła ujść uwadze podczas rodzącej się powoli I wojny światowej - produkowano tu działa artyleryjskie i samochody wojskowe. Podczas II wojny sytuacja stała się jeszcze bardziej dramatyczna, ponieważ zakłady zaliczono do producentów broni dla wojsk niemieckich. Pracownicy zakładów rozpoczęli wówczas działalność konspiracyjną, wspierając sprzętem polskie podziemie, za co wielu z nich otrzymało wyrok śmierci. Po wielu latach działalności, w latach 70. XX wieku za dyrekcji Wiktora Zieleniewskiego, prawnuka Ludwika, przywrócono zakładom nazwisko założyciela w oficjalnym tytule firmy. W 2008 roku

⁴ Historia Fabryki Zieleniewskiego na stronie wynajmu apartamentów w Pałacu Zieleniewskich przy ul. św. Marka, www.palaczieleniewskich.pl/nasza-historia-1 [22.07.2021].

Zakłady Budowy Maszyn i Aparatury im. Ludwika Zieleniewskiego zostały przeniesione do Niepołomic na tereny byłej garbarni.



Zdj. 8. Tabliczki znamionowe na Moście im. Józefa Piłsudskiego - u góry tabliczka wykonawcy budowy - Zjednoczonych Fabryk L. Zieleniewski-Fitzner-Gamper S.A. Kraków, poniżej - wykonawcy przebudowy w latach 2019-2020 - Polwar Gdańsk; fot. Jadwiga Marchwica
Źródło: Archiwum Muzeum Inżynierii Miejskiej

Historia zakładów Zieleniewskiego wzbudza podziw i jest niewątpliwie jedną z najbardziej solidnych - jeśli chodzi o wytrwałość twórców - wśród tych opowiadanych podczas spacerów Krakowskim Szlakiem Techniki. Dziś trudno nam wyobrazić sobie, jak ogromnego postępu świadkami byli pracownicy Zakładów Zieleniewskiego jeszcze w połowie XIX wieku. Wychodząc z kuźni i prostych napraw, rodzina Zieleniewskich doszła do czasów współczesnych produkując w czasie swej nieprzerwanej działalności tory i wagony kolejowe, okręty, parostatki, maszyny parowe, sprzęt do wydobywania ropy naftowej, a więc do pracy przy ogromnym ciśnieniu, wreszcie sprzęt wojskowy, samochody i wiele innych maszyn. Dziś stojąc przy dość już zrujnowanym i grożącym zawaleniem budynkiem dawnej Kuźni Zieleniewskich, o jej historii możemy dowiedzieć się właściwie

wyłącznie dzięki charakterystycznej tablicy informacyjnej w kształcie dwóch kół zębatach - tablicy Krakowskiego Szlaku Techniki. Bardziej uważni znajdą też tabliczkę znamionową na Moście im. Józefa Piłsudskiego, którego konstrukcji Zakłady Zieleniewskiego podjęły się w 1933 roku. Ważną misją działalności krakowskiego Muzeum Inżynierii Miejskiej, jaką jest organizacja spacerów tematycznych, jest przedstawianie historii tak ważnych osób, pionierów w swojej dziedzinie, jak Ludwik Zieleniewski. To dzięki nim Kraków powstawał i rozwijał się w konkretnym kierunku i to z ich pracy i osiągnięć korzystamy do dziś.

Zakończenie (Przyszłość Szlaku)

Nie ma lepszej drogi do poznania historii miasta jak poprzez postaci, które go tworzyły i ich dzieła, które możemy dziś zaobserwować i ocenić ich wartość z perspektywy czasu. Celem niniejszego artykułu było przedstawienie takich właśnie postaci w kontekście ich dokonań i ukazanie, jak historyczna przeszłość, kształtuje naszą teraźniejszość. Spacer po Krakowskim Szlaku Techniki są ważne dla Muzeum Inżynierii Miejskiej nie tylko dlatego, że każdy z punktów jest świadkiem zmieniającej się historii Krakowa, ale także dlatego, że za każdym z nich stoi niezwykle człowiek. Ktoś, kto zmienił na kolejne dziesięciolecie wizerunek tego miasta, jego funkcjonowanie, kto wpłynął na rozwój myśli technicznej i inżynierskiej, kto sprawił, że do dziś mówi się o nim na arenie międzynarodowej.

Kraków uzyskuje kolejne nagrody i wyróżnienia w prestiżowych konkursach - tylko od stycznia 2021 roku Kraków uzyskał m.in.:

- pierwsze miejsce w rankingu europejskich miast najlepszych do pracy zdalnej;
- drugie miejsce, wśród miast wojewódzkich, w rankingu „Miejsca Edukacyjnych Szans”;
- tytuł „Gmina na 5!” oraz „Złota Gmina na 5!” przyznawane na podstawie wyników corocznych badań prowadzonych w Instytucie Przedsiębiorstwa przy Kolegium Nauk o Przedsiębiorstwie SGH w Warszawie;
- drugie miejsce w rankingu najlepszych miast do życia w Polsce przygotowanym przez tygodnik „Newsweek”;
- tytuł lidera dobrych praktyk w obszarze zdrowia i opieki w rankingu „Perły Samorządu 2021”, organizowanym przez „Dziennik Gazetę Prawną”;

- piąte miejsce na świecie i trzecie w Europie w rankingu najbardziej zielonych miast globu, stworzonym przez Husqvarna Urban Green Space Index;
- drugie miejsce w czterech kategoriach, a piąte miejsce w kategorii „efektywność kosztowa” w rankingu najlepszych polskich miast przyszłości fDi Intelligence 2019/2020, przygotowanym przez ekspertów branżowego magazynu należącego do The Financial Times;
- trzecie miejsce w zestawieniu dużych miast w Polsce pod względem czystości wg. opublikowanego 26 stycznia raportu badań bakteriologicznych przeprowadzonych przez zespół badawczo-analityczny PSG Polska we współpracy z Centrum Badań Mikrobiologicznych i Autoszczepionek z Krakowa⁵.

Nowatorska popandemiczna oferta spacerów po Krakowskim Szlaku Techniki, uwzględniająca przedstawienie historii różnych części miasta, jego rozwoju, zmian w funkcjonowaniu na poziomie komunikacji, inżynierii wodnej, architektury, a nawet handlu czy kultury w połączeniu z prezentowaniem wciąż funkcjonujących w mieście budowli, będących realnym dowodem na te zmiany, dają najokazalszy obraz Krakowa. Obraz, który każdego roku przyciąga wielu turystów z Polski i ze świata.

Krakowski Szlak Techniki jest w tym sensie źródłem wiecznym - bez względu na sytuację epidemiczną czy zmiany w podejściu do poznawania dziedzictwa kulturowego, spacerowanie nakierowane na poznawanie i doświadczanie miejsc, które są realnym świadkiem rozwoju urbanistyczno-społecznego, zawsze będą spełniać swoją rolę żywej i ciekawej lekcji historii. Jak powiedział Alexander Dumas „Cóż to jest historia? To gwoździ, na którym wieszam moje powieści” [Glenskowie, 2000, s. 103]. Krakowski Szlak Techniki jest takim właśnie „gwoździem” na którym edukatorzy i przewodnicy Muzeum Inżynierii Miejskiej rozwieszają historie ludzi, miejsc, rozwoju i przyszłości.

Bibliografia

- Adamczewski J., 1997, *Mała Encyklopedia Krakowa*, Wanda, Kraków
- Autor NN, 1898, *Podkop na ulicy Lubicz w Krakowie*, „Czasopismo Towarzystwa Technicznego Krakowskiego”, nr 12
- Autor NN, 1905a, *Oświetlenie elektryczne*, „Czas” z 18.02.1905, nr 40, s. 2, www.mbc.malopolska.pl/dlibra/docmetadata?id=38456&from=publication [21.07.2021]

⁵ Informacje za Biuletynem Informacji Publicznej: www.bip.krakow.pl/?dok_id=136824 [23.07.2021].

- Autor NN, 1905b, *Elektrownia miejska*, „Czas” z 20.02.1905, nr 41, s. 2, www.mbc.malopolska.pl/dlibra/docmetadata?id=38457&from=publication [20.07.2021]
- Autor NN, 1911a, *Runięcie mostu na Wiśle*, „Kuryer Lwowski (Lemberger Courier)” z 20.02.1911, nr 81, s. 1, www.anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=klw&datum=19110220&query=%22trzeciego+mostu%22&ref=anno-search&seite=1 [21.07.2021]
- Autor NN, 1911b, *Trzeci most na Wiśle*, „Kuryer Lwowski (Lemberger Courier)” z 28.04.1911, nr 192, s. 9, <https://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=klw&datum=19110428&seite=9&zoom=33&query=%22most%2Bna%2Bwisle%22&ref=anno-search> [21.07.2021]
- Autor NN, 1913a, *Nowy most – nowy tramwaj*, „Czas” z 20.01.1913, nr 31, s. 2, www.mbc.malopolska.pl/dlibra/docmetadata?id=43227&from=publication [20.07.2021]
- Autor NN, 1913b, *Otwarcie trzeciego mostu*, „Ilustrowany Kurier Codzienny” z 21.01.1913, nr 16, s. 4, www.mbc.malopolska.pl/dlibra/plain-content?id=74245 [20.07.2021]
- Autor NN, 1914, *Miasto, którego nie będzie. (Połączenie Podgórze z Krakowem)*, „Nowości Ilustrowane” z 28.03.1914, nr 13, s. 2–4, <https://jbc.bj.uj.edu.pl/dlibra/publication/424518/edition/399759/content> [21.07.2021]
- Autor NN, 1917, *III most otrzyma imię Powstańców Śląskich*, „Dziennik Polski” z 19/20.09.1917, nr 223, s. 8, <http://mbc.malopolska.pl/dlibra/docmetadata?id=55016&from=publication> [21.07.2021]
- Batko R., Kotowski R., 2011, *Nowoczesne muzeum, Dziedzictwo i współczesność*, Muzeum Narodowe w Kielcach, Kielce
- Bąk-Koczarska C., 1986, *Juliusz Leo - Twórca Wielkiego Krakowa*, Ossolineum, Wrocław
- Bieniarzówna J., Małecki J. M., 1985, *Dzieje Krakowa*, t. 3, Wyd. Literackie, Kraków
- Brzoskwinia W., 2004, *Krakowskie elektrownie*, [w:] *100-lecie energetyki w Krakowie – katalog wystawy w Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie*, Kraków, s. 23-35
- Chmurkowski S. (red.), 1914, *Miasto, którego nie będzie. (Połączenie Podgórze z Krakowem)*, „Nowości Ilustrowane” z 28.03.1914, nr 13, s. 2–4
- Dietl J., 1865, *Stanowisko szkoły. Rada szkolna krajowa. Język wykładowy*, Z. 1, Uniwersytet Jagielloński, Kraków
- Dziedzic S., 2013, *Józef Dietl. Rektor i prezydent*, [w:] tegoż, *Portrety niepospolitych*, Petrus, Kraków, s. 282-306
- Glenskowie Cz. i J., 2000, *Myślę więc jestem*, ANTYK Marek Derewiecki, Kęty
- Hebda M., 2017, *Wybrane Mosty Krakowa*, opracowanie dla Muzeum Inżynierii Miejskiej, Kraków
- Homola-Skąpska I., 1993, *Józef Dietl i jego Kraków*, Wydawnictwo Literackie, Kraków
- Ingarden R., 1916, *Ochrona Krakowa przed powodzią Wisły. Odczyt wygłoszony w streszczeniu na ogólnym zebraniu VI-ego zjazdu Techników Polskich w Krakowie 14.09.1912*, odbitka z Pamiętnika VI Zjazdu Techników Polskich, Kraków
- Klimas M., Lesiak-Przybył B., Sokół A., 2010, *Wielki Kraków. Rozszerzenie granic miasta w latach 1910-1915. Wybrane materiały ze zbiorów Archiwum Państwowego w Krakowie*, Kraków
- Komorowski W., 1997, *Stacja kolejowa Kraków Główny Osobowy*, „Rocznik Krakowski”, T. LXIII, s. 89-117
- Krajewski M., 2011, *Instytucje kultury a uczestnicy kultury. Nowe relacje. Przykład: MS² w Łodzi*, [w:] Śliwa M. (red), *Strategie dla kultury. Kultura dla rozwoju. Zarządzanie strategiczne instytucją kultury*, Kraków, s. 26-37

- Matt G., 2006, *Muzeum jako przedsiębiorstwo. Łatwo i przystępnie o zarządzaniu instytucją kultury*, Aletheia, Warszawa
- Mikos v. Rohrscheidt A., 2011, *Poznańskie muzea w kontekście standardów i potrzeb współczesnej turystyki kulturowej*, [w:] Mikos v. Rohrscheidt A. (red), *OBCY W POZNANIU. Historyczna metropolia jako ośrodek turystyki kulturowej*, Kultour.pl, PROKSENIA, Poznań/Kraków
- Muzeum Inżynierii Miejskiej, 2001, *Krakowska Gazownia Miejska: 1856-1950*, Katalog wystawy 3 grudnia 2001 - 31 marca 2002, Kraków, Muzeum Inżynierii Miejskiej - Zakład Gazowniczy, Kraków
- Orłowski B. (red.), 1984, *Słownik polskich pionierów techniki*, Wydawnictwo Śląsk, Katowice
- Pochwała S., 2005, *Elektrownia podgórska - przemiany funkcjonalno-użytkowe*, mps w zb. Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie, Kraków
- Porada Z. Strzałka J., 2017, *Elektrycy krakowscy i krakowskie elektrownie do roku 1939*, „Maszyny Elektryczne - Zeszyty problemowe”, nr 4 (116), s. 219-222
- Rożek M., 2002, *Mosty Krakowa*, Wydawnictwo Baran i Suszczyński, Kraków
- Salwiński J. (red.), 2004, *Podgórze: przewodnik po Podgórzu, prawobrzeżnej części Krakowa*, Kraków
- Siwek A., 2004, *Sto lat elektrowni miejskiej w Krakowie*, „Biuletyn Techniczny Oddziału Krakowskiego Stowarzyszenia Elektryków Polskich”, nr 25
- Stachowski A. H. (red.), 2000, *Encyklopedia Krakowa*, PWN, Warszawa
- Urząd Miasta Krakowa, 2012, *Muzea – Oferta Spotkań. Muzea inspirują spotkania*, Kraków, s. 4 i 18
- Woźniak W., 1991, *Penetracja zabytków techniki i urządzeń inżynierskich na terenie m. Krakowa w obrębie ul. Nadwiślańskiej*, mps Kraków
- Wyka E., Krzaczyńska B., 2000, *Zieleniewscy i ich zakłady 1804-1945*, Katalog wystawy Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie, Kraków
- Żółciak J. (red.), 1996, *Wolne Król. Miasto Podgórze-Płaszów-Rybitwy-Przewóz, Zarys przemian historycznych*, Rada Dzielnicy XIII, Kraków

Dokumenty

Ustawa z dnia 21 listopada 1996 r. o muzeach (Dz.U. z 2020 r. poz. 902)

Źródła internetowe

- Dietl Józef Konrad, Encyklopedia PWN, <https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/;3892634> [21.07.2021]
- Dulinicz T., Mazurczak J., 2020, *Spędzanie czasu wolnego w okresie pandemii koronawirusa*, www.silesia-sot.pl/wp-content/uploads/2020/10/SPECIFICA-raport-z-badan-dot.-spedzania-czasu-wolnego-w-okresie-pandemii-koronawirusa.pdf [02.09.2021]
- Elektrownia podgórska*, https://web.archive.org/web/20090201092444/http://krakow.pl/turystyka/trasy/krakowski_szlak_tekniki/?id=15.html [21.07.2021]
- Fabryka Zieleniewskiego* - historia na stronie wynajmu apartamentów w Pałacu Zieleniewskich przy ul. Św. Marka, www.palaczieleniewskich.pl/nasza-historia-1 [21.07.2021]
- <https://dzieje.pl/aktualnosci/100-lat-temu-polaczily-sie-krakow-i-podgorze> [21.07.2021]

- Jakubowski K., 2014, *Dietl, Leo i inni. Kraków miał wielkich prezydentów*, „Gazeta Wyborcza” (online) z 1 listopada 2014, https://krakow.wyborcza.pl/krakow/7,44425,16894192,dietl-leo-i-inni-krakow-mial-wielkich-prezydentow.html?token=UF9LuW3ojvzWd2nAIzZhHB7teQ_hioEn__s3vJNEOrboUWBo5FO-2_-7c97cBcUX [21.07.2021]
- Krakowski Szlak Techniki* - opisy na stronie internetowej Muzeum Inżynierii Miejskiej, www.mim.krakow.pl/krakowski-szlak-techniki [21.07.2021]
- Krakowskie tramwaje (lata 1882-1945)*, Encyklopedia Krakowskiej Komunikacji, <https://web.archive.org/web/20100323164541/http://www.komunikacja.krakow.pl/tramwaje/> [21.07.2021]
- Muzeum*, Encyklopedia PWN, <https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/muzeum;3944738.html> [20.07.2021]
- Najważniejsze wynalazki XIX wieku*, <https://webprojektor.pl/najwazniejsze-wynalazki-xix-wieku/> [21.07.2021]
- Podkop Talowskiego i wiadukt kolejowy*, https://web.archive.org/web/20090202152121/http://krakow.pl/turystyka/trasy/krakowski_szlak_tekniki/?id=03.html [20.07.2021]
- Radłowska R., 2018, *Józef Dietl miał wizję, jak pchnąć Kraków do przodu*, „Gazeta Wyborcza” (online) z 15.10.2018, https://wyborcza.pl/alehistoria/7,121681,24030187,jozef-dietl-mial-wizje-jak-pchnac-krakow-do-przodu.html?token=h1ZwlOPd4-A4mj4vJFHsGR7teQ_hioEn__s3vJNEOrboUWBo5FO-2_-7c97cBcUX [21.07.2021]
- Szymczewska P., Drożdż M. Stachnik P., 2015, *Jak Podgórze stało się częścią Wielkiego Krakowa Juliusza Leo*, *DziennikPolski24.pl* z 4.07.2015, <https://dziennikpolski24.pl/jak-podgorze-stalo-sie-czescia-wielkiego-krakowa-juliusza-leo/ar/c3-3924595> [21.07.2021]
- Wielki prezydent Krakowa*, www.cracovia-leopolis.pl/index.php?pokaz=sylwetki&id=1416 [21.07.2021]
- Wosion-Czoba M., 14.07.2016, *100 lat temu połączyły się Kraków i Podgórze* - wywiad z Melanią Tutak, *Dzieje.pl – PAP* z 14.07.2016, <https://dzieje.pl/aktualnosci/100-lat-temu-polaczily-sie-krakow-i-podgorze> [21.07.2021]
- Zajeżdźnia Tramwajowa*, <https://www.mim.krakow.pl/zajezdnia-tramwajowa> [20.07.2021]

Walking Tours on The Krakow Industrial Heritage Route in a post-pandemic museum reality

Abstract: The Krakow Industrial Heritage Route (KST) comprises seventeen points on the map of Kraków, which are the basis for learning about the city's engineering history. The route was created in 2006 on the initiative of the Museum of Urban Engineering (MIM) and the City Hall, and its renaissance falls in the years 2020-2021. The growing interest in KST is related to the COVID-19 pandemic, which made participation in culture impossible and limited access to developing passions and diversifying leisure time. In order to meet these needs among the inhabitants of Krakow and gradually returning tourists, MIM decided to strengthen and refine the unique educational offer, which are thematic walks along the Krakow Industrial Heritage Route. This article presents the benefits of the offer of thematic walks and presenting the history related to the subject of the facility by presenting it on real „exhibits” functioning in the city. The article also introduces people who have gone down in a special way in the history of Krakow's development and are the „fathers” of the Industrial Heritage Route.

Keywords: The Krakow Industrial Heritage Route, urban engineering, Krakow, pandemic, modern museology