

Matylda Wdowiarz-Bilska\*

orcid.org/0000-0002-7832-3550

## Rewaloryzacja zajezdni tramwajowej a kształtowanie przestrzeni publicznej w ciągu ulicy św. Wawrzyńca w Krakowie. Wybrane fragmenty

### Tramway Depot Complex Restoration and Shaping the Public Space along św. Wawrzyńca Street in Cracow: Selected Fragments

**Słowa kluczowe:** rewitalizacja Kazimierza, przestrzeń publiczna, rewaloryzacja, zajezdnia tramwajowa, ulica św. Wawrzyńca

**Keywords:** revitalization of Kazimierz, public space, revalorization, tramway depot, św. Wawrzyńca Street

#### Wprowadzenie

Krakowski Kazimierz, jako historyczny zespół urbanistyczny objęty ochroną konserwatorską<sup>1</sup>, statusem pomnika historii<sup>2</sup> i wpisany na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO<sup>3</sup>, stanowi jedną z najbardziej niezwykłych przestrzeni miejskich o wysokich walorach kulturowych, pięknej architekturze i osobliwej atmosferze, w której przenikają się ślady mieszkających obok siebie przez ponad 400 lat społeczności dwóch kultur i religii. Aż do lat dziewięćdziesiątych XX wieku wiele rejonów tej dzielnicy przeżywało regres, a jej substancja budowlana była poważnie zaniedbana, zagrożona czy wręcz zniszczona [Krasnowolski 1992b, s. 24]. Działania rewitalizacyjne planowane od połowy lat osiemdziesiątych i podejmowane stopniowo od lat dziewięćdziesiątych przyczyniły się do znacznego ożywienia, odnowy i komercjalizacji Kazimierza, przede wszystkim w obszarze dawnego miasta żydowskiego<sup>4</sup>. Niejako na ubożcu tego procesu znalazła się pozostała część Kazimierza, w tym historyczna zabudowa przemysłowa, obejmująca pierwszą gazownię, elektrownię i zajezdnię tramwajową – świadków XIX-wiecznej tożsamości i rozwoju nowoczesnego Krakowa. Tereny te po ustaniu dział-

#### Introduction

Cracow's Kazimierz, as a historical urban complex, is under statutory conservation.<sup>1</sup> It has the status of a monument to history,<sup>2</sup> and is on the UNESCO World Heritage List,<sup>3</sup> as a most extraordinary urban space, of high cultural value, beautiful architecture and unique atmosphere. It is replete with traces of two communities, each with a different culture and religion, that had lived side by side for over 400 years. Until the 1990s, many areas of this district were in a regression, and its structural substance was heavily neglected, endangered, or outright destroyed [Krasnowolski 1992b, p. 24]. Revitalization efforts planned since the mid-1980s and gradually taken since the 1990s contributed to a significant revival, renewal and commercialization of Kazimierz. It was primarily in the area of the old Jewish town.<sup>4</sup> The remaining part of Kazimierz, which featured historical post-industrial development that included the first gas plant, power plant and tramway depot complex—witnesses of Cracow's nineteenth-century identity and modern development—had found itself on the sidelines of this process. These areas, after the cessation of indus-

\* dr hab. inż. arch., prof. PK, Wydział Architektury Politechniki Krakowskiej

\* D.Sc. Ph.D. Eng. Arch., University Professor, Faculty of Architecture, Cracow University of Technology

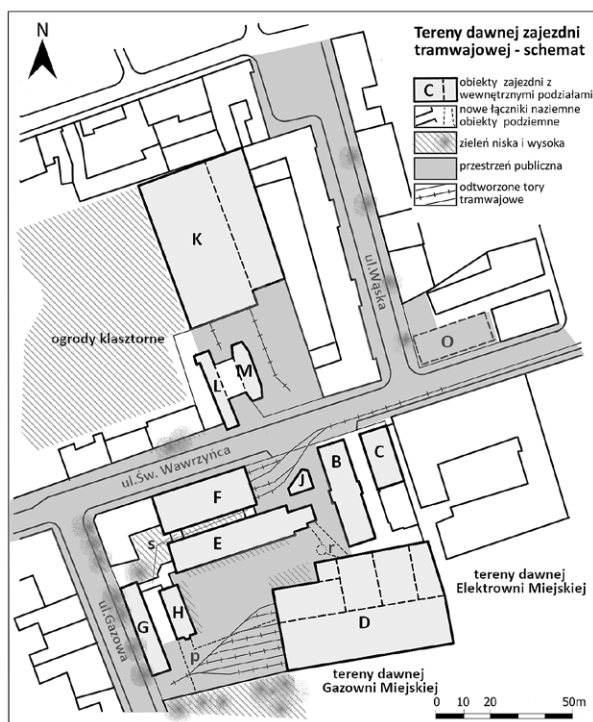
**Cytowanie / Citation:** Wdowiarz-Bilska M. Tramway Depot Complex Restoration and Shaping the Public Space along św. Wawrzyńca Street in Cracow: Selected Fragments. *Wiadomości Konserwatorskie – Journal of Heritage Conservation* 2022, 71:94–106

**Otrzymano / Received:** 7.02.2022 • **Zaakceptowano / Accepted:** 1.06.2022

**doi:** 10.48234/WK71TRAMWAY

Praca dopuszczona do druku po recenzjach

Article accepted for publishing after reviews



Ryc. 1. Schemat zagospodarowania obszaru dawnej zajezdni przy ulicy św. Wawrzyńca w Krakowie, 2022; oprac. M. Wdowiarz-Bilska.

Fig. 1. Scheme of the development of the old depot at św. Wawrzyńca Street in Cracow, 2022; by M. Wdowiarz-Bilska.

ności przemysłowej przeznaczono pod funkcje ogólnomiejskich usług kultury<sup>5</sup> oraz zabudowy mieszkaniowej.

Celem artykułu jest ukazanie rewaloryzacji zabytkowego zespołu zajezdni tramwajowej przy ulicy św. Wawrzyńca w Krakowie, która jako inwestycja strategiczna<sup>6</sup>, tjęta w kolejnych edycjach Wieloletnich Planów Inwestycyjnych [Wieloletni Plan 2010, s. 39–54], stała się impulsem rozwoju, odnowy i transformacji funkcjonalnej przestrzeni publicznej Kazimierza. Wartości historyczne i niezwykła architektura tego kompleksu odgrywają znaczącą rolę w procesie reurbanizacji poprzez kreację atrakcyjnych miejsc, placów i przejść. Adaptacje historycznych poprzemysłowych zespołów na funkcje usługowe stanowią ważny element w procesie zachowania zabytku oraz tworzeniu nowej jakości rozwiązań w strukturze miasta [Kobyłarczyk et al. 2020; Gyurkovich 2019; Wdowiarz-Bilska 2018]. Na podstawie studiów literaturnych, archiwalnych materiałów kartograficznych, dokumentacji planistycznej i projektowej oraz własnych wieloletnich badań terenowych przedstawiono kształtowanie się układu urbanistycznego ulicy św. Wawrzyńca i założenia zajezdni od jego powstania do czasów współczesnych, ze szczególnym uwzględnieniem procesów zachodzących w tkance miasta na początku XXI wieku.

### Ulica św. Wawrzyńca – przemiany struktury

Historia ulicy św. Wawrzyńca jest doskonałym przykładem ewolucji w życiu miasta. Od lokacji Krakowa od-



Ryc. 2. Budynek B stanowiący ścianę wewnętrznej uliczki, przed rewaloryzacją w 2009; fot. [www.artforum.net.pl/realizacje/kamien?p=3](http://www.artforum.net.pl/realizacje/kamien?p=3) (dostęp: 1 II 2022).

Fig. 2. Building B, which acts as a wall of an internal street, prior to the revalorization in 2009; photo from [www.artforum.net.pl/realizacje/kamien?p=3](http://www.artforum.net.pl/realizacje/kamien?p=3) (accessed: 1 II 2022).

trial activity, were repurposed for citywide cultural services<sup>5</sup> and housing.

The objective of this paper is to present how the revalorization of the historical complex of the tramway depot complex at św. Wawrzyńca Street, which, as a strategic project<sup>6</sup> featured in successive editions of Long-Term Development Plans [Wieloletni Plan 2010, p. 39–54], became an impulse for the development, renewal and functional transformation of Kazimierz's public space. The complex's historical values and extraordinary architecture play a significant role in the reurbanization process by creating attractive places—squares and passages. The adaptive reuse of post-industrial complexes as commercial spaces is an important element in preserving monuments and creating a new quality of solutions in a city's structure [Kobyłarczyk et al. 2020, Gyurkovich 2019, Wdowiarz-Bilska 2018]. Based on a review of the literature, as well as archival cartographic materials, planning and design documentation, and many years' worth of original field research, the process of the development of the urban layout of św. Wawrzyńca Street and the depot ensemble is presented. This process is discussed from its inception to the present, with a particular focus on changes that took place in the city's tissue in the early twenty-first century.

### Św. Wawrzyńca Street – structure transformation

The history of św. Wawrzyńca Street is an excellent case of evolution across the process of a city's life. Since the beginning of the then-town's charter period it had considerable significance in Kazimierz's linkage network.<sup>7</sup> Its structural and functional role, although not it was not reflected in the street's width,<sup>8</sup> resulted from its location and spatial relationships. The street, which extended from the northeast corner of the Market



Ryc. 3. Uliczka prowadząca do Muzeum w hali D z widokiem na plac przed restauracją Stara Zajezdnia w hali K, 2022; fot. M. Wdowiarz-Bilska.

Fig. 3. Street leading to the Museum in plant building D, with a view of the square in front of the Stara Zajezdnia restaurant in plant building L, 2022; photo by M. Wdowiarz-Bilska.



Ryc. 4. Kameralny zaulek pomiędzy budynkami E i J, z widokiem na nowy szklany łącznik odbijający otaczającą architekturę, 2022; fot. M. Wdowiarz-Bilska.

Fig. 4. A camera back alley between buildings E and J, with a view of the new glazed corridor that reflects the surrounding architecture, 2022; photo by M. Wdowiarz-Bilska.

grywała znaczenie w sieci powiązań Kazimierza<sup>7</sup>. Jej rola strukturalno-funkcjonalna, choć nieodzwierciedlona w szerokości ulicy<sup>8</sup>, wynikała z położenia i relacji przestrzennych. Ulica, wychodząc z północno-wschodniego rogu Rynku, w bezpośrednim sąsiedztwie fary Bożego Ciała, biegła wzdłuż muru cmentarnego i bramy gospodarczej klasztoru, a dalej, w części wschodniej, prowadziła dawnym traktem wsi Bawół w kierunku kościoła św. Wawrzyńca. W części zachodniej, wytyczonej w ramach lokacji, stanowiła łącznik sprzężonego układu dwuplacowego [Architektura 1995, s. 116; Krasnowolski 1992b, s. 157–158] Rynku Wielkiego i Rynku Bydłęcego<sup>9</sup>. Łącząc główne elementy struktury funkcjonalnej i dominanty przestrzenne, mogła stanowić kontynuację osi sakralno-symbolicznej Kazimierza<sup>10</sup>. Po „potopie” szwedzkim zniszczeniu uległa większość zabudowy, zarówno wzdłuż ulicy św. Wawrzyńca, jak i wokół Psiego Rynku [Krasnowolski 2017, s. 26], a opustoszałe działki przekształcano w ogrody uprawne [Plan Kofłatajowski 1785]. Odbudowę ulicy rozpoczęto w latach osiemdziesiątych XIX wieku wzdłuż nowo wytyczonych, prostych linii regulacyjnych<sup>11</sup>. Intensywny ruch budowlany, wznoszenie kamienic czynszowych i lokalizacja przedsiębiorstw komunalnych: zajezdni tramwajowej w 1882 i elektrowni w 1904, sąsiadujących z istniejącą od 1856 gazownią, przesądziły o mieszkaniowo-przemysłowym charakterze ulicy i jej oryginalnym walorze architektonicznym. Kształtowanie wnętrza ulicy zostało praktycznie zakończone w połowie lat trzydziestych XX wieku [Gminna Ewidencja 2021]. Obecność miejsc pracy oraz pętli tramwajowej wraz z przystankami sprawiała, że ulica była bardzo ruchliwa. Na przełomie lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych, po zamknięciu niefunkcjonalnych obiektów przemysłowych<sup>12</sup>, opustoszała, a większość ramującej ją zabudowy, od lat niere-montowana, była coraz bardziej zaniedbana.

### Zajezdnia tramwajowa – historia i rewaloryzacja

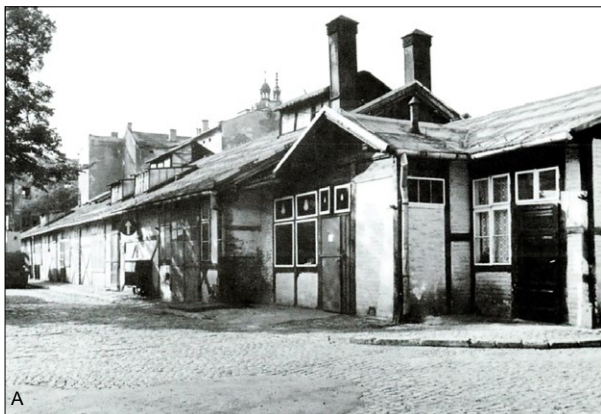
Dawna zajezdnia tramwajowa na Kazimierzu, ulokowana po obu stronach ul. św. Wawrzyńca, składa się z zespołu wolno stojących, jednokondygnacyjnych

Square, in the immediate vicinity of the Parish Church of Corpus Christi, ran along a cemetery wall and service gate of a monastery, and further in the eastern section it ran along the old main road of Bawół village towards the Church of St. Lawrence. In the western section, delineated as a part of the charter foundation, it acted as a link of a two-square layout [Architektura 1995, p. 116; Krasnowolski 1992b, p. 157–158] formed by the Large Market and the Cattle Market.<sup>9</sup> Linking the main elements of the functional structure and spatial landmarks, it could act as a continuation of the religious and symbolic axis of Kazimierz.<sup>10</sup> After the Swedish Deluge, most of the development was destroyed, both along św. Wawrzyńca Street and around the Dog Market [Krasnowolski 2017, p. 26], and empty lots were converted into vegetable gardens [Plan Kofłatajowski 1785]. The street's redevelopment began in the 1880s, along newly outlined, straight regulation lines.<sup>11</sup> Intensive construction activity, the erection of tenement houses and the siting of municipal facilities: a tramway depot in 1882 and a power plant in 1904, which abutted a gas plant that had been built in the area in 1856, defined the residential and industrial character of the street and its original architectural expression. The development of the street's interior came to a practical end in the mid-1930s [Gminna Ewidencja 2021]. The presence of workplaces and the tramway depot complex and its stops turned the street into a busy route. Towards the end of the 1980s and in the beginning of the 1990s, after the closing of non-functional industrial facilities,<sup>12</sup> it became almost deserted and most of its development, unrenovated for years, became increasingly dilapidated.

### Tramway depot complex – history and revalorization

The former tramway depot complex in Kazimierz, situated on both sides of św. Wawrzyńca Street, consists of a complex of detached, single-story plant and ancillary buildings erected in the years 1882–1928. The complex, which is a listed site,<sup>13</sup> is unique in all of Europe





Ryc. 5. Dziedziniec między halami E i D; A – przed rewaloryzacją z widokiem na halę E; fot. J. Duda 1995; B – po rewalorytacji z widokiem na halę E i w głębi H, 2022; fot. M. Wdowiarz-Bilska.

Fig. 5. Courtyard between plant buildings E and D; A – prior to the revalorization, with a view of plant building E; photo by J. Duda 1994; B – post-revalorization, with a view of plant buildings E and H deeper in the photo, 2022; photo by M. Wdowiarz-Bilska.

hal i budynków pomocniczych wzniesionych w latach 1882–1928. Wpisany do rejestru zabytków<sup>13</sup> kompleks stanowi unikat w skali europejskiej z uwagi na zachowanie w jednym miejscu obiektów charakterystycznych dla poszczególnych faz ewolucji i rozwoju transportu miejskiego. Zabudowa zajezdni odzwierciedla ewolucję form architektonicznych, która towarzyszyła modernizacji systemów komunikacji miejskiej, od prostych obiektów parterowych z dachem dwuspadowym po wieloprzestrzenne hale z przekryciem kolebkowym opartym na oryginalnych, drewnianych więzarach kratowych. Zachowana we wnętrzach drewniana kratowa lub wieszarowa konstrukcja więźby dachowej i osiowych świetlików, wsparta na ozdobnych żeliwnych kolumnach, stanowi świadectwo ówczesnej myśli technicznej i sztuki jej wykonawców. Zespół o wysokich walorach architektonicznych w większości został zbudowany w rzadko spotykanej w Krakowie konstrukcji ryglowej z wypełnieniem z cegły ceramicznej i silikatowej.

Pierwsze obiekty zajezdni wąskotorowego tramwaju konnego zostały wzniesione w roku 1882 według projektu Henriego Gérona<sup>14</sup>. Zajezdnia, obsługiwana z ulicy Gazowej, składała się z pary równoległych stajni B i C oraz remizy E, rozbudowanej w 1896 według projektu Zygmunta Hendla i Tadeusza Stryjeńskiego. Sukces i elektryfikacja nowej sieci transportowej przyczyniły się do systematycznego powiększania zajezdni. W roku 1900 na podstawie projektu Karola Knausa wystawiono zespoloną halę D<sup>15</sup>, mieszczącą wozownię taboru wąskotorowego, warsztaty i elektrownię, a także nadbudowano i przekształcono stajnie pod funkcje biurowe. W 1913 po obu stronach ulicy św. Wawrzyńca wzniesiono dwie hale dla tramwajów normalnotorowych F i K, dwie dyspozytornie J i M oraz budynek gospodarczy L [Dawna zajezdnia 1984b]. Ostatnim etapem rozwoju zajezdni była budowa w 1928, według projektu inżyniera Eugeniusza Ronki, garaży G dla obsługi wprowadzanego taboru autobusowego. W latach dwudziestych XX wieku powstały także warsztaty

due to the preservation of buildings distinctive for each phase of the evolution and development of municipal transport all in one place. The depot's development reflects the evolution of architectural forms that accompanied the modernization of public transport systems, from simple single-story buildings with a gabled roof to large plant-buildings with barrel vaults based on original wooden trusses. The wooden planar and hanging-post trusses that survived in their interiors, coupled with axial skylights, are supported by cast-iron columns and are a testament to the engineering thought of their time and the mastery of their builders. The complex, which is of high architectural value, was mostly built using a half-timbered structural system with ceramic and silicate brick infills, which is in itself a rarity in Cracow.

The first buildings of the narrow-gauge horse-drawn tramway depot were built in 1882 to a design by Henri Géron.<sup>14</sup> The depot, accessible from Gazowa Street, consisted of a pair of parallel stables marked B and C, and a fire station marked E, which was extended in 1896 to a design by Zygmunt Hendl and Tadeusz Stryjeński. The success and electrification of the new transport grid contributed to the systematic extension of the depot. In 1900, based on a design by Karol Knaus, a composite hall was built, marked D,<sup>15</sup> which housed the coach house for the narrow-gauge tram cars, workshops and a power plant, and the stables were vertically extended to house office spaces. In 1913, two plant buildings for normal-gauge trams, marked F and K, two control rooms, marked J and M, and outbuilding L, were constructed on both sides of św. Wawrzyńca Street [Dawna zajezdnia 1984b]. The last development stage of the depot was the construction of garages—marked G—in 1928 for the then-newly-introduced buses, with Engineer Eugeniusz Ronka being the designer. The 1920s also saw the construction of garages marked H [Dawna zajezdnia 1984b], the extension to plant K [Dawna zajezdnia 1984d] and the no-longer-existing garages (O) on the corner of Wąska Street, dated to 1929 [Dawna zajezdnia 1984c].

Lata	Obiekt	Funkcja docelowa	Projekt	Uwagi
1997	Budynek G	Restauracja		Rewaloryzacja – środki SKOZK
1999	Budynek H	Pracownie i biura		Rewaloryzacja
2003–2004	Hala D	Sala wystawiennicza	PZK Arkona, 1998	Adaptacja, wymiana pokrycia dachowego i wzmocnienie więźby
2005	Dyspozytornia J	Portiernia, kasa, sklepik	PZK Arkona, 2004	Rewaloryzacja obiektów
2006–2007	Hala tramwaju konnego z kuźnią E	Sala wystawiennicza	Kwartal św. Wawrzyńca – budowa centrum kulturowego na krakowskim Kazimierzu – projekt rewitalizacji 2007–2010, finansowany ze środków UE EFRR/MPRO 2007–2013 / WPI 2007–2016,	Nagroda im. prof. Janusza Bogdanowskiego za rewaloryzację zabytkowego obiektu w 2007
2005–2007	Hala zajezdni D	Sala wystawiennicza		Rewaloryzacja i adaptacja kompleksu z rekonstrukcją tympanonów hali D1 i D2
2007–2009	Hala zajezdni F	Sala wystawiennicza		
2007–2009	Budynki B i C	Biura i sale edukacyjne		
2009–2010	Dziedziniec i place	Przestrzeń publiczna		
2009–2010	Elewacje obiektów E, H, F, J			Konserwacja techniczna i estetyczna
2010–2012	Hala zajezdni K, dyspozytornia M, budynek L	Restauracja i browar Stara Zajezdnia Kraków by DeSilva	Biuro Projektów i Ekspertyz Archikon dla inwestora prywatnego: DE SILVA HOUSE SA	Nagroda: Modernizacja roku 2012 w kategorii obiekty zabytkowe
2010–2011	Budynek O	Rozbiórka		Nadpalona konstrukcja dachu
2013–2014	Działka po budynku O	Skwer Judah, ogródek gastronomiczny		Graffiti Lew Judy Nir Peleda
2012	Hale D2-D5			Remont awaryjny dachu
2020–2021	Dach hali D1, częściowe podpiwniczenie obiektów D, E, H, budowa podziemnej sali (p) i łączników pod (r) i nadziemnych (s)	Sale ekspozycyjne, ciągła trasa zwiedzania, przestrzeń publiczne	PZK Arkona, 2015 Rewaloryzacja zabytkowej siedziby Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie na potrzeby nowoczesnego muzeum nauki i techniki – projekt finansowany ze środków UE- EFRR/PO – Infrastruktura i Środowisko 2014–2020	Remont, rozbudowa i przebudowa obiektów oraz konserwacja i ekspozycja relikwów – podtorza w hali D oraz zbiornika na żużel wraz z tunelem (r). Rekonstrukcja torów przed halą D. Budowa szklanych łączników, ciągów komunikacji poziomej i pionowej, podpiwniczeń części hali D, E, H, antresoli oraz podziemnej sali wystawienniczej (p) i instalacji fotowoltaicznej na dachu hali D1

Tabela 1. Przebieg prac rewaloryzacyjnych, prowadzonych w obszarze dawnej zajezdni tramwajowej. Opracowanie własne.

ty H [Dawna zajezdnia 1984b], dobudówka do hali K [Dawna zajezdnia 1984d] oraz nieistniejące już garaże (O) w narożniku ulicy Wąskiej, datowane na rok 1929 [Dawna zajezdnia 1984c]. Swoją funkcję kompleks pełnił do lat pięćdziesiątych, po czym został przekształcony na około 10 lat w zajezdnię autobusów miejskich, a następnie w warsztaty i stacje obsługi. Zmiany te spowodowały zatarcie elementów charakterystycznych dla pierwotnej funkcji i destrukcję infrastruktury, a także wypełnienie zespołu licznymi przybudówkami.

W połowie lat osiemdziesiątych rozważano rozbiórkę zdegradowanego upływem czasu kompleksu,

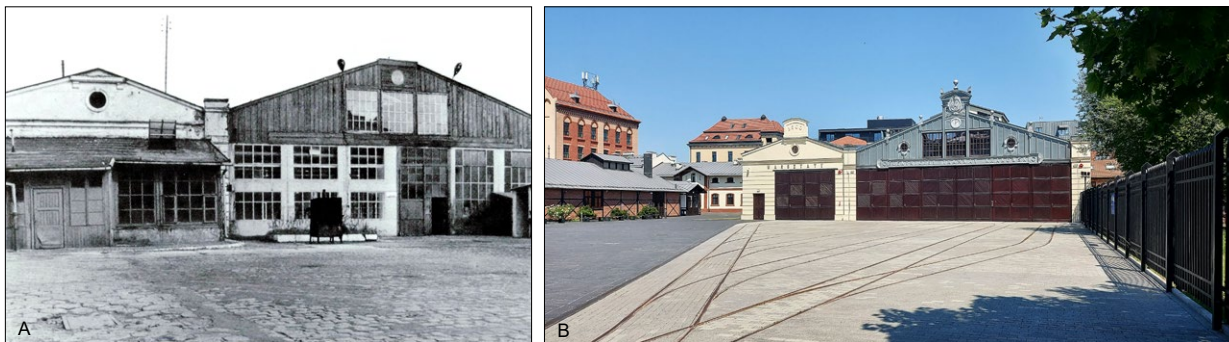
The complex had operated up to the 1950s, when it was converted into a municipal bus depot for around a decade, and later into workshops and service stations. These changes led to the erasure of elements seen as distinct of the original use and the destruction of infrastructure, as well as the complex being filled with numerous extensions. In the mid-1980s, there was discussion of dismantling the complex, which had deteriorated over time, but its status as a listed monument and the proposal to adapt it into a museum<sup>16</sup> contributed to preserving this valuable ensemble [Gaczoł 1985, p. 165–167]. However, after the ultimate closing and

Years	Building	Final use	Design	Notes
1997	Building G	Restaurant, currently an exhibition hall		Revalorization – SKOZK funding
1999	Building H	Studios and offices		Revalorization
2003–2004	Plant D	Exhibition hall	PZK Arkona, 1998	Adaptive reuse, roofing replaced, roof truss reinforced
2005	Control station J	Reception desk, register, shop	PZK Arkona, 2004	Building revalorization
2006–2007	Horse-drawn tram coach house and smithy E	Exhibition space	Św. Wawrzyńca block—construction of a cultural center in Cracow's Kazimierz—revitalization design 2007–2010, funded from EU funds EFRR/MPRO 2007–2013 / WPI 2007–2016,	2007 Professor Janusz Bogdanowski Award for the revalorization of a historical building
2005–2007	Depot plant D	Exhibition space		Revalorization and adaptation of the complex with the reconstruction of tympanums of plants D1 and D2
2007–2009	Depot plant F	Exhibition space		
2007–2009	Buildings B and C	Office and educational spaces		
2009–2010	Courtyard and squares	Public space		Squares revalorized, pavement replacement, rails to/from plant F reconstructed
2009–2010	Facades of buildings E, H, F, J			Technical and aesthetic conservation
2010–2012	Depot plant K, control station M, building L	Stara Zajezdnia Kraków by DeSilva – restaurant and brewery	Biuro Projektów i Ekspertyz Archikon for a private developer: DE SILVA HOUSE SA	2012 Modernization of the year in the historical buildings category
2010–2011	Building O	Demolition		Roof structure damaged by fire
2013–2014	Site of building O	Judah Square, gastronomic garden		Lion of Judah graffiti by Nir Peled
2012	Plants D2–D5			Emergency roof repairs
2020–2021	Roof of plant D1, partial basements built for buildings D, E, H, construction of an underground space (p), underground (r)	Exhibition spaces, continuous exhibition route, public spaces	PZK Arkona, 2015 Revalorization of the historical complex of the Museum of Municipal Engineering in Cracow for the purposes of a modern science and engineering museum, project funded by the EU, EFRR/PO -Infrastruktura i Środowisko 2014–2020	Renovation, extension and remodeling of buildings and the conservation and exposition of remains—the sub-rail section of plant D and the ash tank and tunnel (r). Reconstruction of rails in front of plant D. Construction of glazed connectors, vertical and horizontal circulation routes, partial basements for plant D, E, H, a mezzanine and an underground exhibition space (p) and photovoltaics installation on the roof of plant D1

Table 1. Chronology of the revalorization projects related to the historical tramway depot complex. Original work.

ale wpis do rejestru i propozycja zagospodarowania go na cele muzealne<sup>16</sup> przyczyniły się do zachowania tego cennego zespołu [Gaczoł 1985, s. 165–167]. Niemniej po ostatecznym zamknięciu i opustoszeniu zajezdni w roku 1992 destrukcja zabytkowego obszaru narastała. Lokalizacja Muzeum Inżynierii Miejskiej<sup>17</sup> w 1998 w zabytkowej zajezdni umożliwiła stopniową rewaloryzację poszczególnych obiektów kompleksu w kwartale pomiędzy ulicami Gazową i św. Wawrzyńca oraz wyeksponowanie zabudowy cennej ze względu na wartości historyczne i architektoniczne. Z kolei adaptacja obiektów na zwróconej właścicielom<sup>18</sup> działce przy

abandonment of the depot in 1992, the damage to the historical area only worsened. The location of the Museum of Municipal Engineering<sup>17</sup> in the historical depot in 1998 allowed for the gradual revalorization of each of the buildings in the block between Gazowa and św. Wawrzyńca streets and the exposition of development that was valuable due to historical and architectural values. The adaptation of the buildings on the plot near the northern frontage of św. Wawrzyńca Street, which had been returned to its original owners,<sup>18</sup> to gastronomic and event spaces allowed this valuable structure to be saved from complete ruin.<sup>19</sup>



Ryc. 6. Plac od ulicy Gazowej zamknięty elewacją frontową zespolonej hali D; A – przed rewaloryzacją; fot. J. Duda 1995; B – po rewaloryzacji obszaru, rekonstrukcji elewacji oraz układu torów, 2021; fot. M. Wdowiarz-Bilska.

Fig. 6. Square from the side of Gazowa Street, terminated by the frontal façade of composite plant building D; A – pre-revalorization, photo by J. Duda 1995; B – after the revalorization of the area, reconstructing the facades and rail layout, 2021; photo by M. Wdowiarz-Bilska.

północnej pierzei ulicy św. Wawrzyńca na funkcje gastronomiczno-eventowe pozwoliła uratować tę wartościową strukturę przed całkowitą ruiną<sup>19</sup>.

W ramach prac rewaloryzacyjnych, których przebieg przedstawiono w tabeli 1, przeprowadzono gruntowną rewaloryzację wszystkich obiektów zajezdni, a towarzyszące im dziedzińce gospodarczo-komunikacyjne udostępniono w formie nowych przestrzeni publicznych o ograniczonej dostępności<sup>20</sup>. Podstawowe prace przy obiektach obejmowały wymianę uszkodzonych i przegniłych fragmentów konstrukcji drewnianej – więzarów i słupów, a także skorodowanych i zniszczonych elementów stalowych. Pozostałe elementy konstrukcji dachów i ścian czyszczone i zabezpieczano. W niektórych przypadkach wymieniano całe więzary, zwiększając ich przekroje, oraz wzmacniano fundamenty [Ekspertyza konstrukcyjna 2015, s. 5]. Konserwacja konstrukcji drewnianej ścian wiązała się z rozbiórką elementów ceglanych muru pruskiego i późniejszą odbudową z użyciem zarówno oczyszczonego i zabezpieczonego materiału pierwotnego, jak i nowego [Chojkowski 2008]. Potrzeba dostosowania obiektów do współczesnych wymagań użytkowych i technicznych skutkowałą zmianą materiału pokrywczego z papy na blachę tytanowo-cynkową, wymianą lub modernizacją zdegradowanej stolarki czy ślusarki okiennej oraz wprowadzeniem termoizolacji. W ocieplanej ścianie hali K, w celu zachowania oryginalnego charakteru i klimatu wnętrza, odtworzono układ muru pruskiego [Janowski, Janowski 2011]. W ramach prowadzonych w latach 2019–2021 działań budowlanych powiększono muzeum o podziemną salę wystawienniczą<sup>21</sup> (p) oraz zbudowano łączniki naziemne (s) i podziemne korytarze (r) wiążące wszystkie budynki w ciąg zapewniający jednokierunkowy ruch zwiedzających. Równocześnie w ramach rewaloryzacji struktury zabytkowej zostały odsłonięte i włączone do ekspozycji podziemne relikty infrastruktury. Jednym z nich jest zachowany pod dziedzińcem, po dawnej elektrowni tramwajowej, walcowaty, sklepiony koptułowo zbiornik na żużel z prowadzącym do niego tunelem (r) [Projekt wykonawczy 2018]. Drugim wyeksponowanym elementem jest odcinek podtorza przekryty

As a part of the revalorization projects, whose chronology has been presented in Table 1, a thorough revalorization of all the buildings of the depot was performed, and their accompanying circulation and service spaces were opened in the form of new public spaces with limited accessibility.<sup>20</sup> The essential work on the buildings included the replacement of damaged or rotted wooden structural members—trusses and columns—as well as corroded and damaged steel elements. The other roof structure and wall elements were cleaned and proofed. In some cases, entire trusses were replaced, with their cross-section dimensions increased, and the foundations were reinforced [Ekspertyza konstrukcyjna 2015 p. 5]. The conservation of the wooden wall structure was associated with the dismantlement of the brick elements of half-timbered walls and their later reconstruction using cleaned and proofed original material and new elements [Chojkowski 2008]. The need to adapt buildings to contemporary utilitarian and technical standards resulted in changing the roofing material from bitumen to titanium-zinc sheets, the replacement or modernization of decayed windows, and the application of thermal insulation. To retain the original character and atmosphere of the interior, the half-timbered wall layout was recreated in the insulated wall of plant K [Janowski, Janowski 2011]. As a part of the construction carried out in 2019–2021, the museum was extended to include an underground exhibition space<sup>21</sup> (p), and overland (s) and underground (r) corridors were built to link all the buildings into a sequence that ensures one-way visitor traffic. At the same time, as a part of the revalorization of the historical structure, underground infrastructure remains were uncovered and incorporated into the exhibition. One of them is a cylindrical, dome-covered ash tank that served the old tram power plant and survived under the courtyard, along with its access tunnel (r) [Projekt wykonawczy 2018]. The second element to be exhibited is a section of the sub-rail course covered with concrete slabs in the 1960s, along with the previously deteriorating structural system of the floor of plant D [Ekspertyza konstrukcyjna 2015, p. 3–4]. The inspection pit and the narrow-gauge tram





Ryc. 7. Malowniczy zaulek pomiędzy obiektami E, J i B, 2021; fot. M. Wdowiarz-Bilska.

Fig. 7. The picturesque back alley between buildings E, J and B, 2021; photo by M. Wdowiarz-Bilska.

w latach sześćdziesiątych płytami betonowymi wraz z dotychczas niszczącą konstrukcją posadzki hali D [Ekspertyza konstrukcyjna 2015, s. 3–4]. Odtworzono także kanał rewizyjny i tory tramwaju wąskotorowego. Elementy zabytkowych murów zostały oczyszczone, zdezynfekowane i zabezpieczone [Program prac 2015]. Nie unikano także wprowadzania współczesnych rozwiązań technologicznych, jak termomodernizacje ścian i dachów, w pełni przeszklone przewiązki, okna i szyby z zestawem szybowym dwukomorowym czy panele fotowoltaiczne montowane na dachu hali z roku 1900 [Projekt wykonawczy 2018]. Nowoczesne rozwiązania budowlane stają się coraz częściej koniecznością. Choć *de facto* są niespójne z jednolitym przekazem i zachowaniem zabytkowej substancji budowlanej, to wpływają na jej funkcjonalność i użyteczność. I jako takie są niezbędne i akceptowalne.

Efektom wieloletnich prac prowadzonych według spójnych zasad rewaloryzacji jest uzyskanie struktury w dużej mierze wiernej w odniesieniu do historycznej substancji, która definiuje ściany nowej przestrzeni publicznej. Zachowanie wyłącznie najstarszych objętych ochroną obiektów, wznoszonych na ogół w ciągu kilkunastu lat, pozwoliło uzyskać jednolitą kolorystycznie i stylistycznie całość o prostym i szczerym wyrazie. Skromna, utylitarna i niejako tymczasowa architektura zachwyca dziś malowniczością i plastycznością poszczególnych elementów. Użycie we współczesnych ingerencjach szkła nie zakłóca odbioru założenia, ale umożliwia poprzez odbicia spojrzenie na nie z innej perspektywy i kreację dodatkowych wrażeń wizualnych. Od strony ulicy św. Wawrzyńca zespół jest zdominowany przez dwie wielkoprzestrzenne hale uzupełnione drobniejszymi obiektami, które ramują place, poszerzające – pomimo linii ogrodzenia – przestrzeń

rails were also reconstructed. Elements of historical walls were cleaned, disinfected, and proofed [Program prac 2015]. Contemporary technological solutions, such as the thermal retrofitting of walls and roofs, fully glazed corridors, triple-glazed windows and doors, or roof-mounted photovoltaic panels mounted on a 1900 plant building, were not avoided [Projekt wykonawczy 2018]. Modern construction solutions are increasingly often a necessity, although they are *de facto* not coherent with the uniform message and retention of historical structural substance, they enhance its functionality and utility. And thus, they should be seen as necessary and accepted.

Many years of work conducted following cohesive revalorization principles produced a structure that was largely faithful in reference to historical substance that defines the walls of the new public space. Keeping only the oldest, statutorily protected buildings, generally erected over a period of less than two decades, allowed for obtaining a whole that was uniform in terms of color and style, with a simple and genuine expression. The modest, utilitarian and somewhat temporary architecture now awes us with its picturesque and the visuality of its individual elements. The use of glass in contemporary interventions does not disrupt the reception of the layout, but allows us to look at it from a different perspective due to glass reflections, and the creation of additional visual impressions. From the side of św. Wawrzyńca Street, the complex is dominated by two large plant buildings supplemented by smaller structures that frame squares and widen, despite there being a fence line, the space of the street. All of the half-timber buildings differ from each other only by the color of brick, forming a neutral, though diverse mosaic. The oldest





Ryc. 8. Ulica św. Wawrzyńca z otwarciem na jej aneksy – place rekreacyjne przed wieloprzestrzennymi halami F i K; w obszarze Starej Zajezdni (hala K) widoczne wielokrotnienie symbolu tożsamości miejsca – zegara w secesyjnej oprawie, 2022; fot. M. Wdowiarz-Bilska.

*Fig. 8. Św. Wawrzyńca Street with a vista of its annexes—recreational squares in front of large plant buildings F and K; in the Stara Zajezdnia restaurant area (plant building K), visible repetition of the symbol of the place's identity—a clock in an Art Nouveau framing, 2022; photo by M. Wdowiarz-Bilska.*

ulicy. Wszystkie te budynki, wykonane w konstrukcji ryglowej, różnią się kolorem cegły, tworząc stonowaną, choć różnorodną mozaikę. Kompozycję uzupełniają najstarsze obiekty, wzniesione w technologii murowej i wykończone w kolorze écru z detalami z czerwonej cegły: cokołem, pilastrami narożnymi, obramieniami otworów oraz ozdobnym gzymsem międzypiętrowym. Stojąca w głębi działki zespolona hala D zbudowana w konstrukcji murowano-drewniano-stalowej posiada różnorodne elewacje frontowe. Widoczne od ulicy św. Wawrzyńca szczytowe, surowe ceglane fronty, ozdobione pasem w kolorze écru i takim samym boniowaniem narożnym, zamykają uliczki wyznaczone przez jasne, równoległe ściany obiektów. Obraz ten nie jest jednak idealny, gdyż montaż na elewacji współczesnego oświetlenia na wysięgnikach zaburza odbiór tej przestrzeni. Od strony ulicy Gazowej także otwiera się przestrzeń placu zamknięta wyniosłym, niesymetrycznym, podwójnym frontonem z odtworzonym majestatycznym tympanonem wykończonym tytanową blachą. Przykuwa on wzrok ozdobnym historyzującym zwieńczeniem, oprawą dużych okien oraz napisem wieńczącym rząd bram. Ich ciemnobrązowa, drewniana płaszczyzna kontrastuje z szarością tympanonu oraz jasnymi (w kolorze écru) boniowanymi słupami i elewacją przyległej drugiej hali. Cały kompleks posiada jednolitą, harmonijnie zgraną kolorystykę od jasnokremowych płaszczyzn i detali, przez czerwień cegieł oraz ciemny brąz drewna, obecnego w konstrukcji ścian, stolarce i obramowaniach otworów, do akcentów antracytowych z blachy tytanowocynkowej. Ortogonalny układ obiektów, dostosowany do funkcjonalnych wymagań dawnej zajezdni, tworzy sekwencję kameralnych wnętrz, ozdobionych zielenią i małą architekturą. Są one miejscem wielokierunkowych działań animacyjno-ekspozycyjnych generujących ruch pieszny i aktywność społeczną. Place wyposażone w leżaki wypełnione są przy dobrej pogodzie użytkownikami, szczególnie w części gastronomicznej – ogródku Starej Zajezdni czy strefie food truck zainstalowanej w miejscu zburzonych garaży autobusowych. Powstałe przestrzenie publiczne rozbudowują ulice o wielofunkcyjne aneksy oraz wiążą ulice św.

masonry buildings, with an ecru finish and with red brick details—the base strip, corner pilasters, aperture frames and a decorative inter-story cornice, supplement the composition. The combination plant building D, built using masonry, wooden and steel structural elements, has diverse frontal facades.

The austere brick gable fronts, decorative with an ecru strip and corner rustication in the same color, which are visible from św. Wawrzyńca Street, enclose small streets outlined by the bright, parallel building walls. This image is not ideal, however, as the fitting of contemporary lighting fixtures on the facades using extenders distorts the reception of this space. From the side of Gazowa Street, the space of a square opens up, that terminates with a grand, asymmetrical double fronton with a recreated majestic tympanum finished with titanium sheets. It attracts attention via an ornamental, historicizing top, the frames of its large windows and lettering that tops a row of gates. Their dark brown, wooden plane contrasts with the grey color of the tympanum and the bright (ecru) rusticated columns and the facade of the adjoining second plant. The entire complex has a uniform, harmoniously balanced color scheme that consists of light creams, reds and the dark browns of the wood present in the structure of the walls, windows and aperture framing, with accents of dark-grey titanium-zinc sheets. The orthogonal layout of the buildings, adapted to the functional requirements of the former depot complex, forms a sequence of cameral interiors decorated with greenery and street furniture. They are a place of multi-directional animation and exhibition projects that generate pedestrian traffic and social activity. The squares are equipped with beach chairs, and are filled with users when the weather is good, especially in the gastronomic section—the courtyard of the Stara Zajezdnia restaurant, as well as in the food-truck section installed on the site of the demolished bus garages. The new public spaces extend streets with multi-functional annexes and link św. Wawrzyńca and Gazowa streets with a sequence of comfortable courtyards and back alleys. The layout of tram tracks was

Wawrzyńca i Gazową ciągiem przytulnych dziedzińców i zaułków. Na placach przed wielkoprzestrzennymi halami odtworzono układ torów tramwajowych jako świadectwo tożsamości historycznej miejsca oraz funkcjonalne powiązanie z miejską siecią trakcyjną<sup>22</sup>. W kompozycji placu przed Starą Zajezdnią ważną rolę odgrywa zdobiący szczyt hali malowniczy zegar oprawiony w secesyjne zwieńczenie, zdublowany w formie projekcji na martwej ścianie szczytowej dawnej szkoły miejskiej i stanowiący symbol miejsca, łącznik pomiędzy przeszłością i teraźniejszością.

### Podsumowanie

Współczesna ulica Wawrzyńca, jedna z bardziej oryginalnych ulic Kazimierza, dzieli się na cztery sekwencje urbanistyczno-przestrzenne, pochodzące z kolejnych faz rozbudowy miasta i rozwoju funkcji miejskich. Poszczególne części cechują się zarówno różnorodnością funkcjonalną, jak i wizualną, skupiając w jednym ciągu historię ulicy i minionych zdarzeń. Pierwszy odcinek od placu Wolnica do ulicy Gazowej, wytyczony w ramach lokacji miasta z roku 1335, ramuje z jednej strony mur kościelny, zza którego wylaniają się sylwety gotyckiego kościoła Bożego Ciała i manierystycznego szczytu z zadaszeniami klasztoru Kanoników Regularnych Laterańskich, a z drugiej zwarta pierzeja kamienic – przyrynkowej z XVII wieku i czynszowych z przełomu XIX i XX stulecia. Drugą sekwencję, wyznaczoną w przybliżeniu przez ulice Gazową i Dajwór, obudowują różnorodne obiekty z przełomu XIX i XX wieku, o funkcjach mieszkaniowych, przemysłowych (zajezdnia i elektrownia miejska) i usługowych (szkoła miejska proj. Jana Zawiejskiego). Trzecia i czwarta sekwencja rozcięte ulicą Starowiślną wiążą się z XIX-wieczną regulacją traktów i są obudowane w przeważającej mierze kamienicami (z usługami w parterze) pochodzącymi z przełomu XIX i XX wieku oraz dwudziestolecia międzywojennego. Odcinek związany z rewaloryzowaną zabudową poprzemysłową stanowi obecnie serce ulicy jako jej najbardziej atrakcyjny i zróżnicowany funkcjonalnie fragment. Jest to równoległy obszar największych kontrastów, gdzie starannie zrewaloryzowana architektura sąsiaduje z zaniedbanymi obiektami wymagającymi pilnej interwencji. Wprowadzenie funkcji kultury, edukacji i gastronomii w kompleksie zajezdni wraz z synergicznymi działaniami na rzecz odnowy terenów otwartych i sąsiednich obiektów, np. ekskluzywnej zabudowy w dawnej elektrowni, kształtują atrakcyjną przestrzeń miejską. Planowane projekty [Projekt Konceptyjny 2020; Klimatyczny Kwartał 2021] uspokojenia i zazielenienia ulicy św. Wawrzyńca wzmocnią te poczynania, zwłaszcza jeśli uwzględniony w nich zostanie ciąg wnętrz urbanistycznych w kompleksie muzealnym. W efekcie projektu rewaloryzacji w strukturze Kazimierza powstaje nowe, tętniące życiem miejsce, zapewniając jednocześnie przetrwanie zabytkowej struktury. Działanie to wpisuje się w ciąg nieustannej transformacji zarówno formy ulicy, jak i przestrzeni miasta.

recreated in the squares in front of the large halls, as a testament to the historical identity of this place and a functional link with the municipal rail grid.<sup>22</sup> The picturesque clock framed with an Art Nouveau top, doubled in the form of a projection on the blank gable wall of a former municipal school, plays an important role in the composition of the square in front of Stara Zajezdnia. It forms a symbol of the place, a link between the past and the present.

### Conclusions

Contemporary św. Wawrzyńca Street, one of the more original streets of Kazimierz, is divided into four urban and spatial sequences that originated in the successive phase of the city's extension and the development of municipal functions. Its individual sections are characterized both by functional and visual diversity, focusing the history of the street and past events into one sequence. The first section from Wolnica Square to Gazowa Street, was outlined during the town's founding in 1335. It frames the church wall from behind which there emerge the silhouettes of the Church of Corpus Christi and the Mannerist gable with the roof of the monastery of the Canons Regular of the Lateran on the one side, and a compact frontage of tenement houses—a seventeenth-century market frontage and tenement houses from the nineteenth and twentieth century—on the other. The second sequence, marked roughly by Gazowa and Dajwór streets, is lined with various buildings from the turn of the nineteenth and twentieth centuries, with housing, industrial (depot, municipal power plant) and service uses (a municipal school designed by Jan Zawiejski). The third and fourth sequences, separated by Starowiślna Street, are related to the nineteenth-century road regulation and are mostly lined by tenement houses with commercial ground floors from the turn of the nineteenth and twentieth centuries and the interwar period. The section linked with the revalorized industrial development is currently the heart of the street, as its most attractive and functionally diverse fragment. It is also the most contrast-rich area, where carefully restored architecture abuts dilapidated buildings in need of urgent intervention. The introduction of culture, education and gastronomy uses into the depot complex along with synergic efforts to renew open areas and nearby buildings, e.g., the exclusive development in the former power plant, shapes an attractive urban space. Planned projects [Projekt Konceptyjny 2020; Klimatyczny Kwartał 2021] of calming and greening św. Wawrzyńca Street will support these measures, especially if the sequence of urban interiors in the museum complex is included. As a result of the revalorization project, a new place that pulsates with life is emerging in Kazimierz's structure, one that ensures the survival of the historical structure. This is aligned with the sequence of unceasing transformation of both the form of the street and the space of the city.

## Bibliografia / References

### Opracowania / Secondary sources

- Architektura gotycka w Polsce, t. 2: Katalog zabytków, red. Teresa Mroczo, Marian Arszyński, Kraków 1995.
- Brzoskwinia Waldemar, *Krakowska zajezdnia odzyskuje dawny charakter*, „Spotkania z Zabytkami” 2013, nr 9–10.
- Duda Jerzy, *Dawne zajezdnie*, „Spotkania z Zabytkami” 1995, nr 5.
- Gaczoł Andrzej, *Aktualne problemy ochrony i konserwacji zabytkowej architektury przemysłowej na terenie Krakowa i województwa*, [w:] *Pamiętnik II Zjazdu Miłośników Ojczystych Zabytków*, Kraków 1985, [http://www.skz.pl/skz\\_files/assets/bibliografia/Pamietnik.pdf](http://www.skz.pl/skz_files/assets/bibliografia/Pamietnik.pdf) (dostęp: 20 VI 2022).
- Gyurkovich Mateusz, *Wybrane przykłady transformacji zespołów poprzemysłowych*, „Wiadomości Konserwatorskie – Journal of Heritage Conservation” 2019, nr 57.
- Janowski Zbigniew, Janowski Marcin, *Problemy związane z odbudową hali głównej i przyległych obiektów starej zajezdni tramwajowej w Krakowie*, „Czasopismo Techniczne” 2011, nr 3B.
- Kobylarczyk Justyna, Kuśnierz-Krupa Dominika, Ivashko Yulia, Savelieva Larisa, *Methods of revitalizing historical industrial facilities – International experience*, „Wiadomości Konserwatorskie – Journal of Heritage Conservation” 2020, nr 62.
- Krasnowolski Bogusław, *Lokacyjne układy urbanistyczne na obszarze ziemi krakowskiej w XIII i XIV wieku, cz. 2: Katalog lokacyjnych układów urbanistycznych*, Kraków 1992a.
- Krasnowolski Bogusław, *Ulice i place krakowskiego Kazimierza*, Kraków 1992b.
- Krasnowolski Bogusław, *Zapomniany, wybitny zabytek architektury krakowskiego Kazimierza*, „Rocznik Biblioteki Kraków” 2017.
- Łasocho Marcelli, *Ochrona wartości kulturowych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego na przykładzie Kazimierza w Krakowie*, „Teki Komisji Urbanistyki i Architektury” 2021, t. 49.
- Murzyn Monika A., *Kazimierz – środkowoeuropejskie doświadczenie rewitalizacji*, Kraków 2006.
- Pajor Piotr, *Dlaczego Kazimierz Wielki nadał swoje imię nowemu miastu w Krakowie?*, „Rocznik Krakowski” 2017, t. 83.
- Smólski Janusz, *Aktualne działania konserwatorskie i rewitalizacyjne na terenie zespołów zabytkowych Krakowa*, [w:] *Pamiętnik II Zjazdu Miłośników Ojczystych Zabytków*, Kraków 1985, [http://www.skz.pl/skz\\_files/assets/bibliografia/Pamietnik.pdf](http://www.skz.pl/skz_files/assets/bibliografia/Pamietnik.pdf) (dostęp: 20 VI 2022).
- Wdowiarz-Bilska Matylda, *Former industrial complexes of Cracow vs. contemporary urban space*, „5<sup>th</sup> International Multidisciplinary Scientific Conferences on Social Sciences and Arts, SGEM 2018 – conference proceedings” 2018, t. 5, nr 5 (3).
- Zaitz Emil, Zaitz Michał, *Krakowski Kazimierz w badaniach archeologicznych*, „Krzysztofor” 2017, nr 35.

### Dokumentacja / Documentation

- Dawna zajezdnia tramwajowa – Budynek H, Karta ewidencyjna zabytku, oprac. Lucyna Sulerzyska, PKZ Kraków 1984a, [zabytek.pl/pl/obiekty/krakow-hala-szesciotorowa/dokumenty/PL.1.9.ZIPOZ.NID\\_N\\_12\\_EN.524493/1](http://zabytek.pl/pl/obiekty/krakow-hala-szesciotorowa/dokumenty/PL.1.9.ZIPOZ.NID_N_12_EN.524493/1) (dostęp: 1 II 2022).
- Dawna zajezdnia tramwajowa – Budynek L, Karta ewidencyjna zabytku, oprac. Lucyna Sulerzyska, PKZ Kraków 1984b, [zabytek.pl/pl/obiekty/g-233804/dokumenty/PL.1.9.ZIPOZ.NID\\_N\\_12\\_EN.524496/1](http://zabytek.pl/pl/obiekty/g-233804/dokumenty/PL.1.9.ZIPOZ.NID_N_12_EN.524496/1) (dostęp: 1 II 2022).
- Dawna zajezdnia tramwajowa – Budynek O, Karta ewidencyjna zabytku, oprac. Lucyna Sulerzyska, PKZ Kraków 1984c, [zabytek.pl/pl/obiekty/garaze-autobusowe-903716/dokumenty/PL.1.9.ZIPOZ.NID\\_N\\_12\\_EN.524502/1](http://zabytek.pl/pl/obiekty/garaze-autobusowe-903716/dokumenty/PL.1.9.ZIPOZ.NID_N_12_EN.524502/1) (dostęp: 1 II 2022).
- Dawna zajezdnia tramwajowa – Hala K, Karta ewidencyjna zabytku, oprac. Lucyna Sulerzyska, PKZ Kraków 1984d, [zabytek.pl/pl/obiekty/krakow-hala-szesciotorowa/dokumenty/PL.1.9.ZIPOZ.NID\\_N\\_12\\_EN.524493/1](http://zabytek.pl/pl/obiekty/krakow-hala-szesciotorowa/dokumenty/PL.1.9.ZIPOZ.NID_N_12_EN.524493/1) (dostęp: 1 II 2022).

### Projekty / Projects

- Chojkowski Marcin, „Program konserwatorski dotyczący prac wykończeniowych – częściowa konserwacja techniczna i estetyczna na elewacjach budynków: H, J, F, E należących do Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie przy ul. św. Wawrzyńca 15” 2008–2009, [bip.krakow.pl](http://bip.krakow.pl) (dostęp: 10 IX 2021).
- Ekspertyza konstrukcyjna Hala D, E i H w zespole zajezdni przy ul. św. Wawrzyńca 15, oprac. Ewa Prochwicz, PZK Arkona 2015, [bip.krakow.pl](http://bip.krakow.pl) (dostęp: 10 XII 2021).
- Klimatyczny Kwartał Master Plan, A2P2/Wolański 2021, [ztp.krakow.pl/wp-content/uploads/2022/02/raport\\_etap\\_3\\_masterplan.pdf](http://ztp.krakow.pl/wp-content/uploads/2022/02/raport_etap_3_masterplan.pdf) (dostęp: 1 III 2022).
- Program Prac Konserwatorskich, [bip.krakow.pl](http://bip.krakow.pl) (dostęp: 10 XII 2021).
- Projekt Konceptyjny Zielony Kazimierz – koncepcja wprowadzenia zieleni wysokiej i niskiej na ul. św. Wawrzyńca, Biuro Projektowe APPIA 2020, [bip.krakow.pl](http://bip.krakow.pl) (dostęp: 10 XII 2021).
- Projekt wykonawczy przebudowy i rozbudowy zespołu budynków Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie – Hale D, E, H i L – Architektura, projektant: Magdalena Matejko, PZK Arkona 2018, [bip.krakow.pl](http://bip.krakow.pl) (dostęp: 10 XII 2021).

### Akty prawne / Legal Acts

- Miejscowy plan ogólny zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa, Kraków 1988, Uchwała nr XXXVII/229/88 RNMK z 25 IV 1988.
- Miejscowy plan ogólny zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa, Kraków 1994, Uchwała nr VII/58/94 RMK z 16 XI 1994.
- Strategia Rozwoju Krakowa, Kraków 2005, Uchwała nr LXXV/742/05 RMK z 13 IV 2005.



Strategia Rozwoju Krakowa. Tu chcę żyć. Kraków 2030, Kraków 2017, Uchwała nr XCIV/2449/18 RMK z 7 II 2018.

Wieloletni Plan Finansowo-Inwestycyjny Miasta Krakowa na lata 2010–2019, Kraków 2010, Uchwała nr XCI/1211/10 RMK z 3 II 2010.

### Źródła elektroniczne / Electronic sources

Gminna Ewidencja Zabytków, [bip.krakow.pl/?dok\\_id=57315](http://bip.krakow.pl/?dok_id=57315) (dostęp: 10 XII 2021).

[mit.krakow.pl/historia-zajezdnia](http://mit.krakow.pl/historia-zajezdnia) (dostęp: 1 VI 2022).  
Plan Kołłątajowski 1785, [msip.um.krakow.pl](http://msip.um.krakow.pl) (dostęp: 10 XII 2021).

[wuoz.malopolska.pl/rejestrzabytkow/](http://wuoz.malopolska.pl/rejestrzabytkow/) (dostęp: 20 XI 2021).

[zabytek.pl/pl/obiekty/krakow-zespol-zajezdni-tramwajowej](http://zabytek.pl/pl/obiekty/krakow-zespol-zajezdni-tramwajowej) (dostęp: 5 XII 2021).

<sup>1</sup> Wpisy do rejestru zabytków numer A-12 z 23 II 1934 Układ urbanistyczny dawnego miasta Kazimierza i Stradomia oraz A-1273/M z 18 VII 2011 Układ urbanistyczny oraz zespół zabudowy Kazimierza w obrębie tzw. nowego miasta wraz z historycznymi przedmieściami: Łąką św. Sebastiana, Podbrzeziem oraz Polami Kazimierzowskimi; zob. [[wuoz.malopolska.pl/rejestrzabytkow/](http://wuoz.malopolska.pl/rejestrzabytkow/)].

<sup>2</sup> „Kraków – historyczny zespół miasta” został uznany za Pomnik Historii zarządzeniem Prezydenta RP z 8 IX 1994, „Monitor Polski” 1994, nr 50 poz. 418.

<sup>3</sup> Omawiany obszar mieści się w granicach Historycznego Centrum Krakowa wpisanego na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO w roku 1978.

<sup>4</sup> Warto przytoczyć pierwsze opracowania planistyczno-studialne, w których podjęto problematykę zachowania i odnowy dziedzictwa kulturowego Kazimierza: Studium urbanistyczno-konserwatorskie, opracowane pod kierunkiem J. Bogdanowskiego, 1979–1980; Wnioski konserwatorskie B. Krasnowolskiego z 1985; Miejscowy plan szczegółowy zagospodarowania przestrzennego zespołu zabytkowego Kazimierza i Stradomia, 1987; Studium operacyjne rewitalizacji dawnego „miasta żydowskiego” na Kazimierzu, 1989, obydwa opracowane przez zespół BRK pod kierunkiem H.A. Stawickiego; Kazimierz – Plan Działań, projekt przygotowany pod kierunkiem D. Camerona w ramach programu UE ECOS, 1993–1994; zob. [Murzyn 2006, s. 133; Łasocha 2021, s. 27–28].

<sup>5</sup> W miejscowym planie szczegółowym z 1987 wyznaczono w tym obszarze funkcje kultury, proponując teatr w elektrowni i gazowni oraz Muzeum Komunikacji Miejskiej w zajezdni [Murzyn 2006, s. 137]. Plany Ogólne z lat 1988 i 1994 utrzymywały powyższy plan miejscowy w mocy [Miejscowy plan 1988, §4 pkt 1; Miejscowy plan 1994, §1 pkt 3].

<sup>6</sup> Działania rewaloryzacyjne terenu dawnej zajezdni jako kluczowy obszar ochrony i aktywizacji kulturowej były traktowane w Strategii Rozwoju Miasta jako projekty strategiczne od roku 2005 [Strategia Rozwoju 2005, s. 49–51; Strategia Rozwoju 2018, s. 38].

<sup>7</sup> Ulica, która prowadziła z kazimierskiego rynku do przedlokacyjnego kościoła św. Wawrzyńca (zburzonego po 1785), parafii wsi Bawół przyłączonej do Kazimierza w 1340, znana była jako *platea s. Laurentii, platea qua itur ad sanctum Laurentium* [Krasnowolski 1992b, s. 32, 156–161].

<sup>8</sup> Ulica św. Wawrzyńca miała szerokość typową dla drugorzędnych ulic Kazimierza, tj. 2 pręty (ok. 9,5 m), w odróżnieniu od traktu głównego – dawne ulice Krakowska i Solna/Wielicka o szerokości 4 prętów (ok. 19 m), ulica Sukiennicza (Józefa) o szerokości 3 prętów (ok. 14 m)

[Krasnowolski 1992a s. 90–91; 1992b, s. 12–13, 156–161].

<sup>9</sup> Rynek Bydłęcy/Psi był placem pomocniczym o funkcji targowej, częściowo wybrukowanym, z gotyckim murywanym, podpiwniczonym budynkiem handlowym i sadzawką do pojenia bydła [Zaitz, Zaitz 2017, s. 172–173, 183–184].

<sup>10</sup> Zakomponowaną oś sakralną stanowiła ulica św. Stanisława (Skałeczna), łącząc w regularny układ trzy kościoły: św. Michała Archanioła i św. Stanisława, św. Katarzyny i parafialny Bożego Ciała, erygowane lub przebudowane przez Kazimierza Wielkiego dla zakładanego miasta [Pajor 2017, s. 49–52].

<sup>11</sup> Pierwsze projekty wyprostowania ulicy św. Wawrzyńca (lata 30. XIX w.) włączono do „planu upiększenia Kazimierza” z 1844. Realizacja planu rozpoczęła się w latach 70. XIX wieku regulacją i wybrukowaniem ulicy kostką porfirową [Krasnowolski 1992b, s. 162].

<sup>12</sup> Produkcji gazu zaprzestano w 1968. Elektrownia funkcjonowała do 1976, a jako ciepłownia do 1984 [Murzyn 2006, s. 113–117].

<sup>13</sup> Wpis nr A-680 z 30 IX 1985. Ochroną objęto 11 obiektów wybudowanych w latach 1881–1928 [[wuoz.malopolska.pl/rejestrzabytkow/](http://wuoz.malopolska.pl/rejestrzabytkow/)].

<sup>14</sup> Opis rozwoju zajezdni opracowano głównie na podstawie: [Duda 1995; Brzoskwinia 2013; [mit.krakow.pl/historia-zajezdnia](http://mit.krakow.pl/historia-zajezdnia), [zabytek.pl/pl/obiekty/krakow-zespol-zajezdni-tramwajowej](http://zabytek.pl/pl/obiekty/krakow-zespol-zajezdni-tramwajowej)].

<sup>15</sup> Hala D składa się z 6 połączonych obiektów o odrębnych funkcjach, posiadających wspólne ściany nośne i cechujących się zróżnicowaną wielkością, oddzielnymi dachami oraz zróżnicowanymi formalnie i estetycznie elewacjami frontowymi.

<sup>16</sup> Pomysł umieszczenia w zajezdni Muzeum Komunikacji Miejskiej został przedstawiony przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków J. Smólskiego w roku 1985 [Smólski 1985, s. 70].

<sup>17</sup> Od 11 III 2022 kompleks nosi nazwę Muzeum Inżynierii i Techniki.

<sup>18</sup> Kompleks przy pierzei północnej został w 1912 wydzierżawiony przez spółkę komunikacyjną od kanoników regularnych laterańskich [Krasnowolski 1992b, s. 162].

<sup>19</sup> W 2007 w hali K zawalił się dźwigar kratowy konstrukcji dachu, a dyspozytornia M została poważnie uszkodzona w pożarze w 2009.

<sup>20</sup> Zarówno przejście przez teren Muzeum, jak i dostępność placu przed Starą Zajezdnią są zapewnione w godzinach otwarcia usług.

<sup>21</sup> Budowa podziemnej sali, pod dziedzińcem przed halą D wraz z niezbędnymi podpiwniczeniami fragmentów zabyt-

kowych obiektów przyczyniła się do dwukrotnego powiększenia przestrzeni ekspozycyjnej Muzeum [mit.krakow.pl/historia-zajezdnia].

<sup>22</sup> W niedziele sezonu letniego z hali Muzeum kursuje Krakowska Linia Muzealna „0” obsługiwana przez najstarsze zabytkowe tramwaje.

---

## Streszczenie

Celem artykułu jest ukazanie rewaloryzacji zabytkowego zespołu urbanistycznego jako strategicznego elementu ożywienia i podniesienia atrakcyjności przestrzeni publicznej w historycznym centrum miasta. Problem badawczy został omówiony na przykładzie działań podjętych w Krakowie w obszarze dawnej zajezdni tramwajowej przy ulicy św. Wawrzyńca. Zagadnienie opracowano, opierając się na studiach kameralnych i badaniach terenowych. Należy stwierdzić, że całkowita rewaloryzacja struktury zatrzymała proces degradacji opuszczonych obiektów historycznych, wzmocniła tożsamość przemysłowego Kazimierza oraz przyczyniła się do wizualnej i funkcjonalnej zmiany ulicy. Urokliwa, malownicza architektura adaptowana z sukcesem dla funkcji kultury i gastronomii stanowi ściany szeregu przenikających się wewnątrz urbanistycznych, które wyposażone w zieleni i małą architekturę uzupełniają sieć powiązań przestrzeni publicznej.

## Abstract

This paper presents the revalorization of a historical urban complex as a strategic element of stimulating and enhancing the attractiveness of public space in a historical city center. The research problem was discussed on the example of a project undertaken in Cracow, within the area of the former tramway depot complex at św. Wawrzyńca Street. The problem was investigated based on desk and field research. It was concluded that the complete revalorization of the structure halted the decay of abandoned historical buildings, enhanced the identity of industrial Kazimierz, and contributed to the visual and functional change of the street. Charming, picturesque architecture successfully adaptively reused for cultural purposes and gastronomy forms the walls of a series of interconnecting urban interiors which, equipped with greenery and street furniture, complement the network of public space linkages.