

Wieja, Tomasz / Chmura, Janusz

Krakowski Szlak Techniki - pierwsza postindustrialna miejska trasa turystyczna w Polsce

Analecta 20/2(39), 173-189

2011

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Tomasz Wieja

Wydział Matematyki Stosowanej AGH
Kraków

Janusz Chmura

Wydział Górnictwa i Geoinżynierii AGH
Kraków

KRAKOWSKI SZLAK TECHNIKI – PIERWSZA POSTINDUSTRIALNA MIEJSKA TRASA TURYSTYCZNA W POLSCE*

1. Kraków miasto dziedzictwa kultury technicznej

Kraków kojarzony jest w świadomości społecznej jako wybitny ośrodek polityczny, naukowy i kulturalny. Określenia znaczenia miasta w historii jako „Polski Rzym”, czy też „Polskie Ateny” z definicji pomijają wkład dziedzictwa postindustrialnego w rozwój struktury miejskiej i społecznej miasta. Jest to wynikiem niedoceny wielu istotnych elementów, składających się na dzieje techniki tak w Krakowie, jak i w Polsce. Wprowadzenie nauk technicznych w Uniwersytecie Jagiellońskim w XVIII wieku, utworzenie w XIX wieku szkół technicznych dla szkolenia kadr techników, powstanie w 1868 r. pierwszego na ziemiach polskich Muzeum Techniczno-Przemysłowego, utworzenie w 1877 r. Krakowskiego Towarzystwa Technicznego (trzeciego w Europie), organizacja zjazdów techników polskich (Zjazd – 1882, IV Zjazd – 1899 i VI Zjazd – 1912) czy też powstanie Akademii Górniczej w 1919 r. świadczy o wkładzie środowiska technicznego w rozwój cywilizacji i kultury technicznej w Krakowie i Polsce. Realizacja w okresie od XVIII do XX wieku licznych obiektów przemysłowych na terenie Krakowa zmieniła rozwój urbanistyczny, przestrzenny, architektoniczny i społeczny miasta. Obiekty te wpisały się w zabytkowy krajobraz miasta kreując w nim charakterystyczne elementy architektoniczne reprezentatywne dla architektury industrialnej. Architektura zakładów przemysłowych i rzemieślniczych wzbogaciła nowoczesną infrastrukturą techniczną, transpor-

* Artykuł powstał w ramach pracy statutowej AGH nr 11.11.100.197

tową czy też hydrologiczną powstała w XIX i XX w. była jednym z czynników decydującym o rozwoju miasta. Modna i rozwijana powszechnie koncepcja tworzenia tras turystycznych tematycznych jako elementów turystyki kwalifikowanej pozwala na udostępnienie wg. załączonego scenariusza dziedzictwa kulturowego. Stała się ona podstawą do opracowania Krakowskiego Szlaku Techniki. Nie jest to jednak sensu stricto trasa tematyczna, gdyż rodzaj i charakter obiektów umieszczonych w programie trasy obejmuje dziedzictwo postindustrialne związane z różnymi dziedzinami techniki. [Ryc. 2]

Z inicjatywą powstania trasy turystycznej wystąpiło krakowskie Muzeum Inżynierii Miejskiej. Projekt został zrealizowany we współpracy z Wydziałem Promocji i Turystyki Urzędu Miasta przy współpracy Krakowskiego Towarzystwa Ochrony Zabytków Techniki oraz Dzielnicy I miasta Krakowa. Trasę oficjalnie otwarto w dniu 6 kwietnia 2006 r. Na trasie umieszczono 16 zabytków związanych z dziedzictwem postindustrialnym, komunikacją, ochroną przed pożarem i powodzią.

2. Krakowski Szlak Techniki

Stacja kolejowa Kraków Główny [Ryc. 3]

Zespół obiektów stacji kolejowej składa się z kilku funkcjonalnych elementów: dworca, kolonii kolejarskiej oraz infrastruktury i zaplecza technicznego. Budynek dworca został wzniesiony w latach 1844–1847 w stylu neorenesansowym według projektu Piotra Rosenbauma w związku z budową linii kolejowej północnej, nazwanej później imieniem cesarza Franciszka Józefa I, łączącej Kraków z Mysłowicami i dalej z Wrocławiem. Pierwszy pociąg do Mysłowic wyjechał 13 października 1847 r. Pierwotna koncepcja dworca przewidywała skupienie wszelkich funkcji dworca w jednym budynku. Forma architektury pałacu odpowiadała ówczesnej koncepcji estetycznej. Elementem charakterystycznym ówczesnego dworca świadczącym o wieku pary i stali była przeszklona hala stalowa nakrywająca perony. Przebudowa dworca w latach 1869–71 oraz 1892–93 zmieniły charakter architektury dworca nadając mu formę zbliżoną do współczesnej. Wtedy też po raz pierwszy w Galicji zbudowano tunel podziemny dla pasażerów. Ostateczny kształt dworzec przybrał w latach 30-tych XX wieku.

Wiadukt kolejowy projektu Talowskiego [Ryc. 4]

Pierwsze dwupoziomowe skrzyżowanie w Krakowie nad ul. Lubicz powstało w latach 1896–98. Wiadukt o konstrukcji stalowej podparto 16 kamiennymi kolumnami. Mury oporowe wykonano w stylu kamienia dzikiego z piaskowca ciężkowickiego. Metalowa ornamentyka wiaduktu i muru oporowego jest dziełem firmy Józefa Góreckiego – tej samej, która wykonała krzyż na Giewoncie i bramę klasztoru w kościele na Skałce.

Browar rodziny Goetzów [Ryc. 5]

Jeden z nielicznych w mieście zespołów rezydencjonalno-przemysłowych. Założony w 1840 roku przez Rudolfa Jenny. Rozbudowę browaru kontynuował Juliusz August John, a następnie baron Jan Goetz-Okocimski. Dzięki jego inwestycjom browar stał się jednym z największych zakładów przemysłowych Krakowa. Zachowała się historyczna zabudowa zespołu z budynkiem wagi, magazynów, suszarni słodu i słodowni, kotłowni z charakterystycznym 37-metrowym kominem, budynek maszyny parowej, piwnice fermentacyjne, warzelnia, budynki socjalne i administracyjne oraz zespół rezydencjonalny. Część wyższych kondygnacji obiektów architektonicznych wykonano w systemie architektury ryglowej.

Elektrownia Teatru Miejskiego im. J. Słowackiego [Ryc. 6]

Zlokalizowana została przy placu Św. Ducha w bezpośrednim sąsiedztwie teatru. Wybudowana w 1893 roku, jest najstarszym tego typu obiektem w Krakowie. Zaprojektowana przez Jana Zawiejskiego kryła w swoim wnętrzu część komina ceglanoego oraz urządzenia do produkcji energii elektrycznej o stałym napięciu. Elektrownia pracowała do 1906 roku.

Kuźnia Zieleniewskich [Ryc. 7]

Wybudowana została w 1851 roku przez właściciela Ludwika Zieleniewskiego i działała w tym miejscu do 1886 roku. Był to pierwszy zakład przemysłowy, gdzie zainstalowano pierwszą maszynę parową w Krakowie. W zakładzie produkowano maszyny rolnicze i przemysłowe, a ponadto maszyny i urządzenia górnicze, wyposażenie browarów i rafinerii. Głównym korpusem fabryki był jednopiętrowy budynek na rogu ul. św. Krzyża i św. Marka. Zachował się do dnia dzisiejszego pałac fabrykanta z ogrodem stanowiący integralną część zabudowy oraz kuźnia z charakterystycznym kominem pieca kowalskiego od strony ul. św. Krzyża – ostatni obiekt parterowy w zespole architektonicznym centrum Krakowa.

Strażnica pożarnicza [Ryc. 8]

Zlokalizowana przy ul. Westerplatte, zaprojektowana została przez Macieja Orzechewskiego. Realizacja obiektu trwała w latach 1877–1879. To przykład, na owe czasy, nowoczesnego kompleksu budownictwa pożarniczego. W jednym kompleksie zlokalizowano koszary oficerów i strażaków, pogotowie pożarnicze, garaże, salę gimnastyczną oraz telegraf alarmowy. Architektura obiektu zachowała się w stanie niemal niezmiennym.

Wiadukt kolejowy [Ryc. 9]

Ten bardzo ciekawy architektonicznie obiekt zrealizowany został w latach 1861–1863 przez Kolej Galicyjską Karola Ludwika. Jeden z najstarszych zachowanych mostów krakowskich stał się wiaduktem po zasypaniu koryta Starej Wisły

w latach 1878–1880. Ma około 98 metrów długości i 12 metrów szerokości. Ceglane sklepienia spoczywają na potężnych kamiennych filarach. Służy nieprzerwanie do dnia dzisiejszego jako most kolejowy.

Przepust drogowy [Ryc. 10]

Wybudowany został około 1855 roku nad ul. Miodową w nasypie kolejowym linii Ostliche Staatsbahn (Cesarsko-Królewska Wschodnia Kolej Państwowa), która budowała połączenia kolejowe Kraków – Lwów w latach 1850–1858. Przepust przebudowano w roku 1899 po dodaniu trzeciej nitki torów do Kocmyrzowa. Obecnie przepust – zbudowany z bloków piaskowca – zatracił swoją pierwotną, niepowtarzalną estetykę.

Elektrownia Miejska [Ryc. 11]

Elektrownię Miejską uruchomiono w 1905 roku. Kompleks budynków elektrowni tworzą; hala turbin, kotłownia oraz budynki administracyjne. W latach 1906–1907 rozbudowano halę maszyn i kotłownię według projektu Jana Rzymowskiego (zmiana systemu turbin gazowych na turbiny parowe). Dalsza rozbudowa miała miejsce w roku 1914, kiedy to wybudowano nową halę maszyn, kotłownię oraz nastawnię i rozdzielnię. Hale maszyn stanowią modelowy przykład ceglanej architektury przemysłowej początku XX wieku.

Zespół Zajezdni Tramwajowej [Ryc. 12]

Zespół architektoniczny kompleksu Zajezdni Tramwajowej rozbudowywano etapami, począwszy od roku 1882 do roku 1960. Etapy rozbudowy i modernizacji wyznaczane były przez zmianę technologii komunikacji szynowej w Krakowie. Począwszy od tramwaju konnego poprzez tramwaj wąskotorowy, aż do czasów wprowadzenia komunikacji szynowej normalnotorowej. Architektura zespołu jest unikatowym w Krakowie przykładem zastosowania systemu ryglowego (mur pruski). W 1985 roku zespół zajezdni wpisany został do rejestru zabytków. Obecnie zlokalizowane jest w nim Muzeum Inżynierii Miejskiej.

Gazownia Miejska [Ryc. 13]

Zbudowana w 1857 roku przez Niemieckie Kontynentalne Towarzystwo Gazowe z Dessau. Zakład wytwarzał gaz węglowy i wodny oraz amoniak. W 1866 roku miasto przejęło gazownię od Towarzystwa. Wielokrotnie modernizowana i rozbudowana w latach 1925, 1927, 1929 i 1938. Obecnie zatraciła swój pierwotny charakter po wyburzeniach w latach 60 XX wieku m.in. piecowni z wieżą koksową i zbiorników gazu. Do dnia dzisiejszego zachowały się budynki administracyjne, budynek mieszkalny wraz z ogrodem, dawna świetlica robotnicza, laboratorium i fabryka gazu wodnego. Natomiast oryginalne lampy gazowe tuńczyki mogą oglądać w Sukiennicach lub przy bramie wejściowej do gazowni.

Pozostałości mostu Podgórskiego (cesarza Franciszka Józefa) [Ryc. 14]

Most zaprojektowany przez Tomasza Kutscherę realizowano w latach 1844–1850 u wylotu ul. Mostowej od strony Krakowa i ul. Brodzińskiego oraz Józefińskiej od strony Podgórza. Pierwszy krakowski stały most przez Wisłę o murych podporach. Wybudowany na miejscu mostu Karola istniejącego w latach 1801–1830, kiedy został zniszczony przez powódź. Miał 145 metrów długości i około 7 metrów szerokości. Pięć drewnianych przęseł wykonano z giętego drewna modrzewiowego i obito ołowianą blachą. Funkcjonował do 1925 roku i po modernizacji w 1926 roku użytkowany był jako przeprawa tymczasowa do 1936 roku, w którym ukończono jego rozbiórkę.

Bulwary wiślane [Ryc. 15]

Powstały w latach 1907–1913. Bulwary według projektu Romana Ingardena wybudowano jako elementy infrastruktury zabezpieczające miasto przed powodzią oraz jako element projektowanego kanału Dunaj-Dniestr. Architektura bulwarów składała się z dwóch elementów – murów niższych wewnętrznych i wyższych zewnętrznych. Przestrzeń pomiędzy murami zaprojektowano jako przeładownie i przystanie. Połączenie niższych i wyższych platform zrealizowano poprzez pochylnie (drogi) oraz schody kamienne.

Most Piłsudskiego [Ryc. 16]

Inwestycja rozpoczęta została w 1926 roku. Projektowany most przez Wisłę połączył ul. Krakowską i ul. Legionów. Betonowe przyczółki obłożono okładziną kamienną dolomitową, a filary mostu od strony dopływu granitem, a od strony odpływu dolomitę. Stalowa konstrukcja kratownicowa wykonana została przez firmę Zieleniewskich i ważyła 1200 ton. Silnie wygięte ku górze przęsło środkowe ma długość 72 metrów, a cały most 146 metrów. Most otwarto 9 stycznia 1933 roku.

Elektrownia Podgórska [Ryc. 17]

Uruchomiona w 1900 roku. W skład kompleksu wchodziły hale generatorów i akumulatorów z kotłownią do której dobudowano budynek mieszkalny. Ta pierwsza w Krakowie elektrownia miejska funkcjonowała do 1926 roku. Obiekty postindustrialne przeznaczono na noclegownię dla bezdomnych. W planach jest adaptacja obiektu na muzeum Tadeusza Kantora.

Fabryka Oskara Schindlera [Ryc. 18]

Zespół przemysłowo-magazynowy przy ul. Lipowej 4 wzniesiono w 1936 roku dla Fabryki Naczyń Emaliowanych i Wyrobów Blaszanych „Rekord”. W czasie okupacji fabryka została objęta niemieckim zarządem komisarycznym. Jej powiernikiem został Oskar Schindler. W tym czasie wybudowano budynek biurowy, halę fabryczną z tokarkami, tłoczniami i prasami, magazyny oraz sztancownię. „Deutsche Emailwaren Fabrik” produkował elementy wyposażenia dla armii niemieckiej.

Fabryka ta przeszła do historii jako miejsce, gdzie uratowano z holokaustu około 1000 osób narodowości żydowskiej. Obecnie w obiektach pofabrycznych trwają prace adaptacyjne dla potrzeb muzeum sztuki współczesnej. [Ryc. 18]

3. Organizacja i funkcjonowanie trasy turystycznej

Zorganizowana i otwarta w 2006 roku trasa turystyczna w Krakowie wiedzie nas po zabytkach architektury, techniki oraz inżynierii miejskiej. Koncepcja trasy turystycznej obejmującej swym zakresem wyżej wymienione obiekty stanowi pierwszą część Krakowskiego Szlaku Techniki. Docelowo mają się na nim znaleźć obiekty dziedzictwa przemysłowego, które zlokalizowane są poza obrębem ścisłego centrum Starego Miasta i Kazimierza. Organizatorzy trasy zamierzają włączyć około 40 obiektów reprezentatywnych dla rozwoju techniki i przemysłu w Krakowie m.in. wodociągi miejskie, kamieniołomy Liban i Zakrzówek, lotnisko Rakowice – Czyżyny, zakłady tytoniowe, a nawet kombinat metalurgiczny w Nowej Hucie. Wydaje się, że zakres proponowanej trasy turystycznej powinien w swej koncepcji programowej uwzględniać możliwość zwiedzania obiektów wewnątrz, a nie tylko spoza muru otaczającego zabudowę. Jest to warunek konieczny, aby atrakcyjność poszczególnych etapów trasy stanowiła o jej sukcesie. Niestety trasa w obecnej formule pozwala na zwiedzanie wnętrza tylko kilku obiektów, gdzie zorganizowane są ekspozycje i wystawy muzealne, zresztą nie zawsze, odpowiadające ww. problematyce. Zaprojektowana trasa turystyczna rozpoczyna się od Dworca Kolejowego i wiedzie nas poprzez Stare Miasto i Kazimierz do Podgórza. Zatem jej szlak prowadzi przez najciekawsze i reprezentacyjne ulice i place miasta Krakowa. Scenariusz powstałej trasy, niestety, nie do końca jest przemyślany ponieważ omija wiele ciekawych obiektów zlokalizowanych w obrębie szlaku. Pominięte obiekty, reprezentują zdecydowanie wyższe wartości architektoniczno-inżynierskie, niż niektóre wybrane w Krakowskim Szlaku Techniki. Zaliczyć do nich można: zespół obiektów przemysłowych ul. Dajwór 14 zawierający dawną Fabrykę Artystyczno-Stolarską Joachima Steinberga, Fabrykę narzędzi „Esnot” Salomona Natla, Pierwszą Polską Fabryką Konserw „Sardelowych” oraz w sąsiedztwie zespół architektoniczno-poprzemysłowy ul. Wawrzyńca – Dajwór, gdzie zlokalizowane były: Zakład Ślusarski J. Góreckiego i Spółka czy też Fabryka Maszyn Młyńskich „Molitor”. Warto również włączyć w Krakowski Szlak Techniki zespół poprzemysłowy ul. Berka Joselewicza zawierający m.in. dobrze zachowane obiekty Pierwszej Krajowej Fabryki Wyrobów Platerowych i Metalowych, Warsztaty Samochodowe Garage Stop, Wiedeńskiej Fabryki Trykotaży i Pończoch oraz Fabryki czekolady, cukrów, tortów i ciastek „Oskar Pishinger”. W bezpośrednim sąsiedztwie znajdują się także odrestaurowane i zaadoptowane dla celów

handlowo-usługowych budynki dawnej Rzeźni Mięsnej. Niektóre z wyżej wymienionych obiektów przemysłowych są dostępne dla zwiedzających, gdyż zostały zaadaptowane do funkcji wystawienniczych bądź muzealnych. Możliwość zwiedzania budynków dawnych fabryk i warsztatów jest warunkiem koniecznym dla zainteresowania turystów Krakowskim Szlakiem Techniki. Warto także zwrócić uwagę na oznaczenie graficzno-informacyjne poszczególnych elementów wchodzących w skład trasy turystycznej, gdyż obecna forma logo trasy w swej części informacyjnej zawiera tylko podstawowe dane.

4. Wnioski

Powstanie Krakowskiego Szlaku Techniki jest sukcesem organizacyjnym krakowskich środowisk zajmujących się historią techniki i władz miasta. Poszerzenie oferty turystycznej miasta o trasę turystyczną związaną z architekturą i dziedzictwem postindustrialnym pozwoli na wykorzystanie nowej przestrzeni turystycznej, która do tego czasu była niezagospodarowana. Poszczególne obiekty rozrzucone w obrębie ścisłego centrum Krakowa zostały wpisane w scenariusz Krakowskiego Szlaku Turystycznego, a ponadto poprzez promocję trasy w ofertę turystyczną miasta. W przyszłości, przy rozszerzaniu oferty turystycznej o nowe obiekty, należy uporządkować informację i wiedzę na temat dziedzictwa przemysłowego w formie interdyscyplinarnego opracowania naukowego. Warto zwrócić uwagę, że rozwój przemysłu krakowskiego XIX i XX wieku w przestrzeni urbanistycznej miasta miał miejsce w zespołach industrialnych. Obiekty przemysłowe lokalizowano i grupowano w zespołach urbanistycznych rozproszonych na terenie miasta Krakowa. Koncepcja rozszerzenia Krakowskiego Szlaku Techniki powinna oprzeć się na analizie architektoniczno-urbanistycznej oraz waloryzacji zasobu dziedzictwa postindustrialnego. Przewodzenie trasy szlakiem pogrupowanych w zespoły fabryk i warsztatów pozwoliłoby na optymalne przekazanie informacji oraz podkreślenie walorów architektoniczno-technicznych poszczególnych obiektów. Zespoły industrialne stanowią autonomiczne jednostki urbanistyczno-architektoniczne. Przykładem takich zespołów są m.in. zespół Dworca Głównego wraz z infrastrukturą, ul. Grzegorzewska, ul. św. Wawrzyńca-Dajwór, ul. Berka Joselewicza czy dzielnica Zabłocie. Organizatorzy powinni szczególnie zwrócić uwagę na możliwość na ich terenie organizacji wystaw i ekspozycji reprezentujących dziedzictwo przemysłowe poszczególnych zespołów postindustrialnych. Obecnie tylko zespół ulic św. Wawrzyńca – Dajwór umożliwia poszerzenie oferty turystycznej przez zwiedzanie tematycznej ekspozycji na terenie dawnej zajezdni tramwajowej – Muzeum Inżynierii Miejskiej oraz Galicja Żydowskie Muzeum w dawnej odrestaurowanej fabryce Zakładu Ślusarskiego J. Góreckiego i Spółka (niestety nie

umieszczonej na liście Krakowskiego Szlaku Techniki). Brakuje także nowoczesnego przewodnika po krakowskim dziedzictwie postindustrialnym, który powinien informować szczegółowo o istniejących obiektach, ich twórcach i wpływie na rozwój miasta i regionu. Należy jednak podkreślić pionierski charakter tego przedsięwzięcia i wraz ze zdobytym doświadczeniem przez twórców Krakowskiego Szlaku Techniki będziemy mogli w pełni docenić walory pięknej architektury postindustrialnej i dziedzictwa przemysłowego w krajobrazie turystycznym miasta Krakowa.

BIBLIOGRAFIA

- Dawne Zakłady Rzemieślnicze i Przemysłowe Krakowa.* Kraków 2000 Muzeum Inżynierii Miejskiej.
- W. Mossakowska, A. Zeńczak: *Kraków na starej fotografii.* Kraków 1984 Wydawnictwo Literackie.

The Cracow Industrial Heritage Route – The First Postrindustrial City Tourist Route in Poland

SUMMARY

The popular idea of establishing thematic tourist routes as examples of qualified tourism allows us, according to the attached plan, to make the cultural heritage available to the wider public. This concept was the basis for working out the Cracow Industrial Heritage Route. It was the Cracow Museum of Municipal Engineering that had put forward the proposal to establish a tourist route. The project was carried out together with the Department of Promotion and Tourism of the Office of the Mayor of the City of Cracow and in cooperation with the Cracow Society for the Protection of Historical Monuments of Technique as well as with the 1st District of the City of Cracow. The route was officially opened on April 6, 2006. 16 monuments, each remaining in a relationship with the postindustrial heritage, the transport system and the flood and fire prevention systems were placed along the route. Separate objects – elements of the Cracow Industrial Heritage Route - have been described in the article. The analysis of historical and technical value of the presented objects made it possible to assess the suggested project of the route as well as the chances of its extension. The basic tourist qualities of each of these items have been also considered in the assessment as they understandably contribute to the attractiveness of the whole tourist project, namely of the Cracow Industrial Heritage Route. The experience acquired during the organization of the postindustrial tourist route in Cracow can facilitate realization of similar undertakings in regions where the industrial and technical heritage is decisive for the tourist attractiveness of a given town, settlement or dwelling complex.



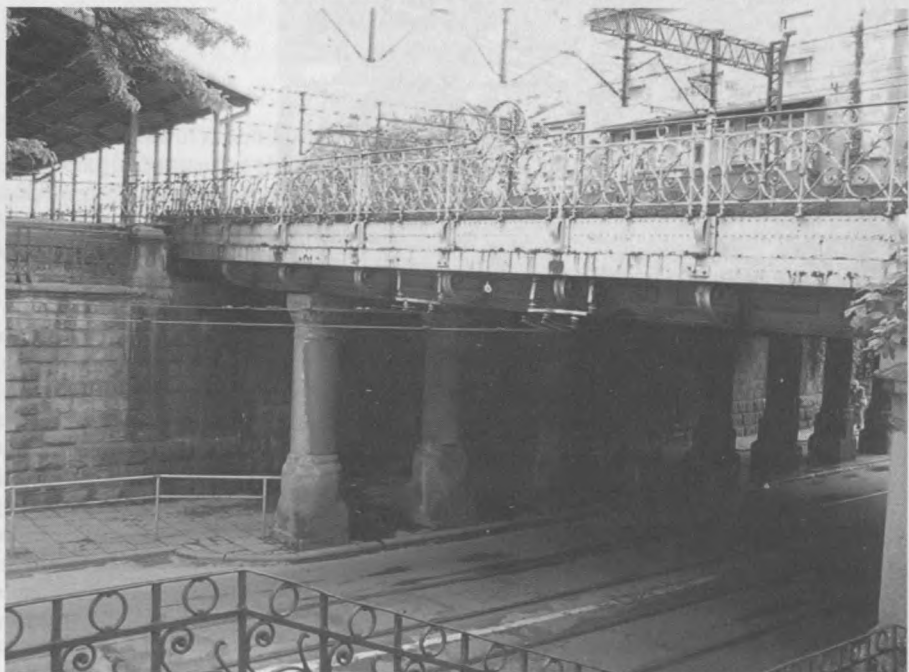
Ryc. 1 – Logo Krakowskiego Szlaku Techniki. (Fot. Tomasz Wieja)



Ryc. 2 – Mapa Krakowa z obiektami Krakowskiego Szlaku Techniki. (Fot. Tomasz Wieja)



Ryc. 3 – Budynek stacji kolejowej Kraków Główny. (Fot. Tomasz Wieja)



Ryc. 4 – Wiadukt kolejowy projektu Talowskiego. (Fot. Tomasz Wieja)



Ryc. 5 – Browar rodziny Goetzów. (Fot. Tomasz Wieja)



Ryc. 6 – Elektrownia Teatru Miejskiego im. J. Słowackiego. (Fot. Tomasz Wieja)



Ryc. 7 – Kuźnia Zieleniewskich. (Fot. Tomasz Wieja)



Ryc. 8 – Strażnica pożarnicza. (Fot. Tomasz Wieja)



Ryc. 9 – Wiadukt kolejowy nad ul. Dietla. (Fot. Tomasz Wieja)



Ryc. 10 – Przepust drogowy nad ul. Miodową. (Fot. Tomasz Wieja)



Ryc. 11 – Budynki Elektrownia Miejskiej. (Fot. Tomasz Wieja)



Ryc. 12 – Zespół Zajezdni Tramwajowej. (Fot. Tomasz Wieja)



Ryc. 13 – Gazownia Miejska. (Fot. Tomasz Wieja)



Ryc. 14 – Przypory mostu Podgórskiego. (Fot. Tomasz Wieja)



Ryc. 15 – Fragment bulwarów wiślanych. (Fot. Tomasz Wieja)



Ryc. 16 – Most Piłsudskiego. (Fot. Tomasz Wieja)



Ryc. 17 – Elektrownia Podgórska. (Fot. FTomasz Wieja)



Ryc. 18 – Fabryka Oskara Schindlera – stan aktualny. (Fot. Tomasz Wieja)