

## WSPÓŁCZESNE WYKORZYSTANIE ZABYTKÓW KOLEJNICTWA WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO<sup>1</sup>

---

Małgorzata Szelińska-Kukulak

Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie, Instytut Geo-  
grafii

Józef Kukulak

Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie, Instytut Geo-  
grafii

---

**Streszczenie.** *Potwierdzeniem długiej – 170-letniej – historii kolejnictwa w Małopolsce są liczne obiekty transportu kolejowego, których czas budowy, stan zachowania i pełnione obecnie funkcje są lokalnie zróżnicowane. Współcześnie tego rodzaju obiekty, w tym zabytki kolejnictwa, budzą coraz większe zainteresowanie w kraju, zwłaszcza w kontekście rozwoju turystyki na obszarach poprzemysłowych. Celem niniejszego artykułu jest prezentacja obiektów kolejnictwa uznanych za zabytkowe, w ujęciu regionalnym, zwłaszcza tych znajdujących się na obszarze miasta Krakowa. Zamierzeniem pracy jest także ukazanie różnych sposobów wykorzystania tych obiektów w przestrzeni województwa/miasta. Uwzględnione obiekty, umieszczone w rejestrze zabytków, pełnią nadal swoją funkcję lub są wykorzystywane jako obiekty o zmienionej funkcji, p.: placówki muzealne i ekspozycje plenerowe, budynki mieszkalne, obiekty hotelarskie i gastronomiczne, a nawet plenery filmowe. W tekście szczególną uwagę poświęcono funkcji turystycznej wybranych obiektów zabytkowych. Całość tekstu oparto na materiałach zebranych z literatury przedmiotu, czasopiśm branżowych i bieżących informacji z prasy lokalnej oraz wynikach własnych obserwacji w terenie. Tekst wzbogacono o zestawienie tabelaryczne oraz autorskie fotografie.*

**Słowa kluczowe:** *Kraków, ochrona zabytków, województwo małopolskie, zabytki kolejnictwa, zabytki transportu*

### Wprowadzenie

Potwierdzeniem długiej, 170-letniej, historii rozwoju kolejnictwa na ziemiach Polski są liczne obiekty transportu kolejowego, których czas budowy, stan zachowania i pełnione obecnie funkcje są lokalnie zróżnicowane.

Od połowy lat 80. XX wieku wzrasta w Polsce zainteresowanie zabytkowymi obiektami techniki, choć tradycje krakowskiego muzealnictwa przemysłowego sięgają lat 60. XIX wieku, a tradycje zainteresowania zabytkami techniki sięgają średniowiecza – kopalnię w Wieliczce odwiedzano już w XIV wieku. Ale masowe zainteresowanie turystyką postindustrialną pojawia się kilka wieków później, jak również zainteresowanie zabytkami transportu, a szczególnie kolejnictwa, te bowiem stanowią wśród nich grupę najliczniejszą (Duda, Dyba, 1993; Dyba, 1995).

---

<sup>1</sup> Wkład autorów w publikację: Szelińska-Kukulak M. 50%, Kukulak J. 50%

Obiektami turystyki industrialnej i postindustrialnej są najczęściej kopalnie, huty, zespoły budownictwa przemysłowego, obiekty hydrotechniczne. Są nimi także obiekty związane z transportem – kolejnictwem, drogownictwem, porty, stocznie, latarnie morskie, kolekcje gromadzone w skansenach i muzeach techniki.

W różnych regionach Polski zachowały się zabytki techniki o zróżnicowanym charakterze, w zależności od specyfiki regionu, jego historii, gospodarki, warunków naturalnych oraz uwarunkowań politycznych. Przez lata budowle i urządzenia służyły określonym celom, były wykorzystywane zgodnie z przeznaczeniem, a potem albo ulegały zniszczeniu (np. rozbiórka torów kolejowych na wyłączanych z eksploatacji liniach), albo były odnawiane. Coraz częściej obejmowano je ochroną i mogły dalej pełnić swoją rolę (np. budynki dworców kolejowych, pociągi retro, zabytkowe wozy tramwajowe lub stare samochody ponownie uruchamiane) albo znajdowały nowe przeznaczenie i zaczynały służyć innym celom (np. galerie sztuki, galerie handlowe, biura lub nowoczesne mieszkania - lofty w dawnych halach fabrycznych, magazynach).

Wśród zabytków transportu wpisanych do rejestru zabytków nieruchomych najliczniejszą grupę stanowią obiekty związane z kolejnictwem.

Początki kolejnictwa na ziemiach polskich przypadają na okres zaborów. Każde z państw zaborczych prowadziło własną, odmienną politykę, również w odniesieniu do infrastruktury transportowej, więc i na obszarze każdego z zaborów rozwój kolei przebiegał inaczej. Obszar dzisiejszego województwa małopolskiego należał do zaboru austriackiego i pod rządami Monarchii Austro-Węgierskiej rozwój ten przebiegał najslabiej. Ale powstające linie, stacje kolejowe wpisywały się trwale w krajobraz, zwłaszcza typowe były dla tamtych czasów budynki stacyjne, wznoszone wg określonego planu i stylu. Jeszcze i dziś te elementy wyróżniają się w krajobrazie naturalnym (Frydryczak, 2010). W rejestrze zabytków Narodowego Instytutu Dziedzictwa znalazły się te najcenniejsze.

Zainteresowanie koleją, jak każdą nowością techniczną, widoczne było wraz z jej pojawieniem się, ale zabytkami kolejnictwa zainteresowano się w zasadzie w okresie międzywojennym. Pierwsze w Polsce Muzeum Kolejowe utworzono w 1928 roku, głównie w oparciu o eksponaty z Wystawy Polskich Kolei Państwowych (zorganizowanej w 1927 roku podczas Targów Wschodnich we Lwowie). Część zbiorów muzealnych eksponowano na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu w 1929 i rok później, również w Poznaniu, na Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki, co przyczyniało się do popularyzacji samej kolei, jak i idei ochrony zabytków kolejnictwa. Na kilka miesięcy przed wybuchem II wojny światowej zbiory muzeum tak się rozrosły i wzbogaciły o eksponaty z dziedziny drogownictwa i transportu wodnego, że powstało z nich Muzeum Komunikacji, a samo Muzeum Kolejnictwa stało się działem nowej placówki. Niestety w czasie wojny zbiory Muzeum Komunikacji uległy zniszczeniu.

Celem artykułu jest prezentacja, uznanych za zabytkowe, obiektów kolejnictwa województwa małopolskiego, ze szczególnym uwzględnieniem Krakowa. Zamierzeniem autorów jest ukazanie różnych sposobów wykorzystania tych obiektów

w przestrzeni województwa/miasta, przypomnienie modyfikacji sposobów użytkowania obiektów kolejowych i prezentacja ich obecnych funkcji.

Przestrzenią opracowania jest obszar województwa małopolskiego. Zakres czasowy obejmuje okres od połowy XIX wieku, kiedy powstawała na omawianym terenie infrastruktura kolejowa, poprzez kolejne lata, aż po czasy najnowsze (2017).

Całość tekstu oparto na materiałach zebranych z polskiej literatury dotyczącej kolejnictwa, czasopism branżowych i bieżących informacji z prasy lokalnej. Literatura przedmiotu jest dość bogata (zwłaszcza z ostatnich lat), jeśli chodzi o zabytki postindustrialne i ich wykorzystanie oraz ujęcie tematu od strony turystyki industrialnej i postindustrialnej (*Turystyka w obiektach...*, 2004; Jędrysiak, 2011; Szelińska-Kukulak, 2015; Szelińska-Kukulak, Kukulak, w druku). Opracowań dotyczących zabytków transportu jest mniej (Dudek, 2005; Hydzik i in., 2012; Szelińska-Kukulak, Kukulak, 2016), ale dość liczne są opracowania ogólne dotyczące kolejnictwa (Pisarski, 1974; Kurowska-Ciechańska, Ciechański, 2007; *Kolej na Polskę*, 2015; Frąckowiak, 2016; Dylewski, 2017). Tematyczne wiadomości zawierają także materiały pasjonatów kolejnictwa, którzy zamieszczają szczegółowe informacje m.in. na stronach internetowych, prowadzą blogi, często są to materiały bogato ilustrowane autorskimi zdjęciami.

W opracowaniu wykorzystano też wyniki własnych obserwacji w terenie, głównie dla weryfikacji zebranych z literatury informacji. Tekst uzupełnia zestawienie tabelaryczne oraz autorskie fotografie.

## Ochrona zabytków techniki – podstawy prawne

Ustawa z dnia 23 lipca 2003 roku o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, opublikowana w Dzienniku Ustaw Nr 162 z 2003 roku poz. 1568, nowelizowana w latach 2014, 2015, 2016 i 2017 określa m.in. przedmiot, zakres i formy ochrony zabytków oraz zasady opieki nad nimi. Art. 6. 1. wspomnianej ustawy stanowi, że „Ochronie i opiece podlegają, bez względu na stan zachowania: 1) zabytki nieruchome będące, w szczególności: a) krajobrazami kulturowymi, b) układami urbanistycznymi, ruralistycznymi i zespołami budowlanymi, c) dziełami architektury i budownictwa, d) dziełami budownictwa obronnego, e) obiektami techniki, a zwłaszcza kopalniami, hutami, elektrowniami i innymi zakładami przemysłowymi, f) cmentarzami, g) parkami, ogrodami i innymi formami zaprojektowanej zieleni, h) miejscami upamiętniającymi wydarzenia historyczne bądź działalność wybitnych osobistości lub instytucji; 2) zabytki ruchome będące, w szczególności: a) dziełami sztuk plastycznych, rzemiosła artystycznego i sztuki użytkowej, b) kolekcjami stanowiącymi zbiory przedmiotów zgromadzonych i uporządkowanych według koncepcji osób, które tworzyły te kolekcje, c) numizmatami oraz pamiątkami historycznymi, a zwłaszcza militariami, sztandarami, pieczęciami, odznakami, medalami i orderami, d) wytworami techniki, a zwłaszcza urządzeniami, środkami transportu oraz maszynami i narzędziami świadczącymi o kulturze materialnej,

charakterystycznymi dla dawnych i nowych form gospodarki, dokumentującymi poziom nauki i rozwoju cywilizacyjnego, e) materiałami bibliotecznymi (...), f) instrumentami muzycznymi, g) wytworami sztuki ludowej i rękodzieła oraz innymi obiektami etnograficznymi, h) przedmiotami upamiętniającymi wydarzenia historyczne bądź działalność wybitnych osobistości lub instytucji” (Golat, 2004).

### Zabytki transportu w województwie małopolskim jako obiekty muzealne

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego w 2016 roku działały w Polsce 944 muzea i oddziały muzealne, które gromadziły około 16 mln muzealiów, z czego zbiory z dziedziny techniki stanowiły 4,2%, tj. ponad 670 tysięcy eksponatów. Z ogólnej liczby muzeów, 128 przypadało na województwo małopolskie, w tym muzeów techniki i nauki zarejestrowano 74. Największa liczba chronionych zabytkowych obiektów techniki znajduje się w województwie mazowieckim, a Małopolskie jest w tej statystyce na drugim miejscu. Muzeów kolejnictwa istnieje w Polsce 18, z tego w województwie małopolskim tylko jedno – Skansen Taboru Kolejowego w Chabówce.

Coraz częściej muzea i oddziały muzealne, poza tradycyjnymi formami wystawiennictwa, prowadzą też inne formy działalności, w tym interaktywne. Zwiedzający mogą uczestniczyć w różnych formach aktywności jak: imprezy plenerowe, warsztaty, sesje i seminaria naukowe/sympozja, odczyty, prelekcje i spotkania, seanse filmowe, koncerty, konkursy, a szkoły mogą zamawiać lekcje muzealne (Jasiuk, 1988; Górajec, 2010).

W przypadku ekspozycji związanych z kolejnictwem jedną z najpopularniejszych form uczestnictwa są przejazdy pociągami retro, składającymi się z zabytkowych wagonów ciągniętych przez stare lokomotywy.

Najważniejszym miejscem na mapie województwa, gromadzącym ruchome zabytki transportu kolejowego jest Skansen Taboru Kolejowego, urządzony na terenie dawnej parowozowni w Chabówce (Panasiewicz, 2007; Terczyński, 1995). Skansen otwarto w 1993 roku. Wcześniej nieużywany już tabor gromadzono w Suchoj Beskidzkiej. Ekspozycje zostały stopniowo przetransportowane do Chabówki, zdecydowała o tym m. in. lepsza lokalizacja. Zgromadzono tam jedną z najciekawszych i największych w Polsce kolekcji eksponatów związanych z historią kolejnictwa. Składają się na nią lokomotywy parowe, spalinowe i elektryczne, wagony towarowe i osobowe, tabor specjalny (pługi odśnieżne, drezyny i dźwigi - żurawie kolejowe) oraz sprzęt specjalistyczny, m.in. żurawie wodne służące do wodowania parowozów (fotografia 1). W Skansenie znajduje się m.in. najstarszy spośród zachowanych w Polsce parowozów (TKb-1479) z roku 1878.

W przeznaczony dla szerokiego grona odbiorców książce „Stare parowozy w Polsce” (Jędrzejewski, 2013), jeden z rozdziałów poświęcony jest Skansenowi w Chabówce. Na kilkunastu stronach zamieszczono opisy najciekawszych zabytkowych parowozów wraz z fotografiami. Opisy eksponatów są także dostępne na

stronach internetowych Skansenu. Zorganizowano stałą wystawę na temat historii kolei w tym rejonie. Wynajmuje się parowozy wraz z obsługą, wagony, składy historyczne dla różnych celów, np. dla potrzeb realizacji zdjęć filmowych.



*Fot. 1. Ekspozycja Skansenu Taboru Kolejowego w Chabówce*

*Fotografia: J. Kukulak*

W Chabówce organizowane są przejazdy wycieczkowe pociągiem retro, a od 2005 roku organizowana jest coroczna impreza tematyczna „Parowozjada”. Zabytkowe pociągi uruchamiane są również na specjalne zamówienie klientów-pasażerów, a także np. z okazji Mikołajek, Nowego Roku i różnych kolejowych rocznic.

W okresie wakacji od 2004 (z przerwą w latach 2009-2011) kursują pociągi retro w relacji Chabówka – Kasina Wielka – Chabówka (fotografia 2). Odcinek z Chabówki do Kasiny Wielkiej jest jednym z najpiękniejszych krajobrazowo fragmentów linii dawnej Galicyjskiej Kolei Transwersalnej. Postój pociągu w Kasinie Wielkiej trwa 1,5 godziny, pasażerowie mogą wtedy skorzystać z przejazdu linową kolejką na Śnieżnicę, aby podziwiać panoramę Beskidu Wyspowego (stacja kolejki linowej znajduje blisko stacji PKP). Dla pasażerów pociągu retro jest przygotowana w restauracji przy wyciągu specjalna oferta gastronomiczna. Podobne pociągi kursowały także m.in. w relacjach Chabówka – Mszana Dolna, Chabówka – Dobra k. Limanowej, Chabówka – Zakopane, Kraków Główny – Nowa Huta, Kraków Główny – Wieliczka.



*Fot. 2. Pociąg retro jako atrakcja turystyczna na trasie Chabówka – Kasina Wielka  
Fotografia: J. Kukulak*

Funkcja turystyczna Skansenu jest bardzo ważna. W 2016 roku Skansen odwiedziło kilka tysięcy gości. Dla zwiedzających, którzy chcą dłużej pozostać w Chabówce, Skansen oferuje na swoim terenie 50 miejsc noclegowych.

### Charakterystyka i wykorzystanie zabytków kolejnictwa województwa małopolskiego

Zabytki kolejnictwa z obszaru województwa małopolskiego wpisane do rejestru zabytków Narodowego Instytutu Dziedzictwa zamieszczono w tabeli 1.

Wśród miast województwa małopolskiego najwięcej zabytków związanych z kolejnictwem ma Kraków, a za najcenniejsze zostały uznane: dworzec PKP (dawny budynek), wiadukt nad ulicą Lubicz, wiadukt nad ulicą Grzegórzecką oraz lokomotywnia Kraków-Płaszów. Pierwsze trzy obiekty znalazły się na Krakowskim Szlaku Techniki, utworzonym w 2006 roku, z inicjatywy Wydziału Promocji i Turystyki Urzędu Miasta Krakowa oraz Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie, tematycznym szlaku dziedzictwa przemysłowego prowadzącym przez zabytkowe obiekty miasta Krakowa; wiele z obiektów na Szlaku to zabytki związane z kolejnictwem (Szełińska-Kukulak, Kukulak, w druku).

Tabela 1. Wykaz nieruchomości zabytków kolejnictwa woj. małopolskiego wpisanych do rejestru zabytków

Lp.	Miasto	Zabytek	Rok/wiek powstania	Nr rejestru
1	KRAKÓW	dworzec PKP (dawny budynek)	1844-1847 i ok. 1880	nr rej.: A-704 z 12.07.1986
		most kolejowy z murami oporowymi - ul. Lubicz	1897-1898	nr rej.: A-597 z 15.11.1977
		wiadukt kolejowy, ul. Grzegórzecka,	1863	nr rej.: A-820 z 5.09.1989
		Kraków-Płaszów - zespół lokomotywowni	1883-1884	nr rej.: A-1264/M z 13.06.2011
2	SKAWINA	zespół zabudowy dworca PKP	XIX/XX w.	nr rej.: A-703 z 14.11.1995
3	NOWY SĄCZ	dworzec kolejowy	pocz. XXw.	nr rej.: A-653 z 19.12.1991
4	RABKA-ZDRÓJ	zespół dworca kolejowego, ul. Zakopiańska	-	nr rej.: A-712 z 17.12.1993
5	TARNÓW	dworzec główny PKP i wiaty peronowe	1906-1910	nr rej.: A-80 z 1.12.1975
		budynek strażnicy kolejowej, ul. Stanisława Kassali 5	-	A-1415/M z 28.08.2014
6	WIELICZKA	dworzec kolejowy, ul. Dembowskiego 57	1905	nr rej.: A-626 z 13.11.1990
7	ZAKOPANE	dworzec kolejowy PKP	XIX/XX w., 1930	nr rej.: 698 z 7.06.1993

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

### Kraków, dworzec PKP (dawny budynek)

Budowa dworca w Krakowie trwała w latach 1844-1847. Architektem był Peter Rosenbaum z Wrocławia, nadinżynier i radca budowlany króla pruskiego, a inwestorem Senat Wolnego Miasta Krakowa. Dworzec uroczystie otwarto 13 października 1847 roku – odjechał wtedy pierwszy pociąg do Mysłowic (Demel, 1954).

Budynek dworca został wzniesiony w stylu neorenesansowym, jako stacja końcowa Kolei Krakowsko-Górnośląskiej. Kolejne przebudowy, zwłaszcza te dokonane w latach 1869-1871 i 1892-1894, towarzyszące rozbudowie całego dworca, zamianie z czołowego na przelotowy, nadały budynkowi eklektyczny wygląd, zachowany do dziś. Krakowski dworzec uważany był za jeden z najpiękniejszych i najnowocześniejszych dworców w całej Monarchii Austro-Węgierskiej. Kolejna przebudowa odbyła się w 1920 roku (Lulewicz, 2009; *Zabytkowe dworce...*, 2011). W roku 2014 budynek starego dworca, po blisko 160 latach pełnienia swojej funkcji, został zamknięty. Powstał nowoczesny podziemny dworzec, który przejął obsługę pasażerów. Stanowi on część Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego. Zabytkowy budynek starego dworca kolejowego musiał zmienić swoje przeznaczenie. Planowana była zmiana funkcji obsługi podróżnych na centrum wystawiennicze, usługowo-rozrywkowe, m.in. miało w nim się mieścić wielosalowe kino (multiplex kinowy) ([www.gazetakrakowska.pl/artukul/3667452](http://www.gazetakrakowska.pl/artukul/3667452) ...), ale

ostatecznie w 2017 roku otwarto HistoryLand – interaktywne muzeum historyczne stworzone z klocków lego, przeznaczone dla dzieci i dorosłych, określane przez jego twórców jako „interaktywne centrum odkrywania historii Polski i Polaków”, w planach mające także ekspozycję związaną z historią kolei, jako nawiązanie do miejsca, w którym ma swoją siedzibę ([www.rynek-kolejowy.pl/...](http://www.rynek-kolejowy.pl/...)). Makiety i budowle stworzone z klocków Lego w HistoryLand przedstawiają głównie obiekty lub wydarzenia historyczne z terenu Polski, od osady w Biskupinie po obiekty najnowsze. Znalazły się tam również makiety budowli krakowskich – Sukiennic, Wieży Ratuszowej, Katedry Wawelskiej. Obiekty są odwzorowane w skali 1:50, jedynie Drzwi Gnieźnieńskie są naturalnej wielkości, aby widoczne były wszystkie ich detale ([www.gazetakrakowska.pl/wiadomosci/...](http://www.gazetakrakowska.pl/wiadomosci/...)).

### Kraków, most kolejowy z murami oporowymi nad ulicą Lubicz

Most kolejowy nad ulicą Lubicz wraz z przekopem Talowskiego, powstały w latach 1896-1898, w roku 1977 został wpisany do rejestru zabytków. Wybudowanie wiaduktu kolejowego – pierwszego w Krakowie cywilnego dwupoziomowego skrzyżowania (wcześniej ulica Lubicz krzyżowała się z torami kolejowymi na jednym poziomie) - wymagało obniżenia poziomu nawierzchni ulicy Lubicz, co zrobiono, a ulicę w tym miejscu ujęto w mury oporowe (fotografia 3). W obniżonej części ulicy, w dwóch rzędach ustawiono 16 kamiennych kolumn, na których opiera się przeszło wiaduktu. Przeszło ma konstrukcję metalową. Brzegi przekopu umocniono murami oporowymi z piaskowca ciężkowickiego. Mur ozdobiony jest boniowaniem i „podzielony” ryzalitami zwieńczonymi filarkami. Po obydwu stronach jezdni znajdują się kamienne schody do zejścia pod wiadukt z poziomu placu dworcowego i chodników, a przy nich kolumny, które pierwotnie stanowiły podpory uchwytów lamp gazowych, obecnie zastąpionych elektrycznymi. Wiadukt ma kute balustrady, na których umieszczono monogramy cesarza Franciszka Józefa, w 50. rocznicę objęcia przez niego tronu.

Autorem tego przedsięwzięcia był Teodor Talowski, krakowski architekt i malarz, jeden z najwybitniejszych polskich architektów (m.in. jego dziełem jest kościół św. Elżbiety we Lwowie) – stąd nazwa „przekop Talowskiego”.

W roku 2006 wykonany był remont wiaduktu, z przywróceniem historycznych detali, za co projekt pod nazwą „Modernizacja wiaduktu kolejowego wraz z murami oporowymi nad ulicą Lubicz” zdobył główną nagrodę w ogólnopolskim konkursie „Modernizacja Roku 2006”, w kategorii „Rewitalizacja Obszarów i Zespołów Urbanistycznych”. Rok później, w 2007 roku, „za przywrócenie wysokich walorów architektonicznych i estetycznych” jako „Zabytek zadbany” stał się laureatem Konkursu Generalnego Konserwatora Zabytków (a właściwie laureatem zostało MPK S.A.).





Fot. 3. Wiadukt nad ul. Lubicz w Krakowie

Fotografia: J. Kukulak

### Kraków, wiadukt kolejowy nad ulicą Grzegórzecką

Istniejący obecnie wiadukt nad ulicą Grzegórzecką to dawny most kolejowy nad starym korytem Wisły (która płynęła od Wawelu wzdłuż dzisiejszej ulicy Dieńtla), jeden z najstarszych zachowanych mostów Krakowa. Zbudowany był w latach 1861-1863 na linii kolejowej Kraków – Lwów przez spółkę Kolej Galicyjska Karola Ludwika. Zastąpił on most drewniany, powstały w tym miejscu w latach 1854-56. Po zasypaniu w latach 1878-1880 starego koryta Wisły stał się wiaduktem. Ma 98,6 m długości i 11,8 m szerokości. Pięć przęseł o rozpiętości 10,8 m i wysokości niemal 7 m każdy oparto na masywnych filarach z kamienia ciosowego o szerokości 2,18 m.

W ramach przebudowy w 2017 roku, zgodnie z aktualnymi potrzebami komunikacyjnymi miasta, poszerzono przęsła i poprowadzono drugą parę torów kolejowych. Elementy kamienne i ceglane tworzące elewację od strony Hali Targowej zostają rozebrane, poddane renowacji i wykorzystane ponownie do jej odtworzenia; wymienione mają być jedynie te elementy okładziny, które będą zniszczone. Po modernizacji ma więc zostać utrzymany historyczny charakter wiaduktu, będzie on miał identyczny wygląd jak teraz, tylko będzie szerszy. Nadal będzie służył kolei i miejskiemu ruchowi kołowemu.

## Zespół lokomotywowni Kraków-Płaszów

Stacja Kraków-Płaszów znajduje się w południowo-wschodniej części miasta, w dzielnicy Podgórze. Została oddana do użytku w 1884 roku, jako stacja Podgórze, w związku z budową łącznicy odchodzącej od Karpackiej Kolei Transwersalnej (łączącej Suchą ze stacją Podgórze). Od następnego roku nazywała się Podgórze Płaszów, a od 1924 roku, tak jak obecnie – Kraków Płaszów. Stary, poaustriacki budynek dworca został rozebrany w latach 60. XX wieku i zastąpił go nowy, który z kolei po kilkunastu latach przeszedł generalny remont i w grudniu 2015 roku został ponownie oddany do użytku podróżnym. Nie jest to budynek zabytkowy. Natomiast za dworcem, na końcu ulicy Kolejowej, znajduje się zabytkowa lokomotywownia. Powstała ona w 1927 roku, a tworzył ją zespół budynków biurowych i technicznych oraz dwie hale wachlarzowe parowozowni. Długi rząd hangarów (16 hal) był dawniej miejscem postoju oraz napraw wagonów i lokomotyw. Oprócz hangarów zachowała się też obrotnica, z działającym do niedawna mechanizmem korbowym. Obecnie część pomieszczeń wynajmowana jest przez prywatne firmy. Na torach stoją opuszczone, często rdzewiejące, wagony i lokomotywy. Krajobraz jest podobny do skansenu w Chabówce, ale teren jest nieuporządkowany i zaniedbany.

## Skawina, zespół zabudowy dworca PKP

Stację kolejową w Skawinie otwarto w 1884 roku, w związku z budową w latach 1884–1886 linii kolejowej do Oświęcimia i Suchej Beskidzkiej. W Skawinie linia się rozwidlała. Poprowadzenie kolei przez miasto – jak zawsze, tak i w tym przypadku – miało wielkie znaczenie dla jego rozwoju gospodarczego.

Obecny, dwukondygnacyjny budynek dworca pochodzi z przełomu XIX i XX w. Jest wzniesiony na planie wydłużonego prostokąta, o charakterystycznej bryle: od strony ulicy w części środkowej znajduje się wysunięty ryzalit, od strony peronów wzdłuż budynku, na wysokości pierwszej kondygnacji, biegnie zadaszenie. Elewację zdobią białe boniowania na narożnikach budynku oraz wokół otworów okiennych i drzwiowych.

Do 2012 roku budynek używany był zgodnie z przeznaczeniem, potem zostały zamknięte kasy biletowe i poczekalnia. Zlikwidowano także mieszkania kolejowe znajdujące się na I piętrze, biura oraz posterunek Straży Ochrony Kolei. Od 2016 roku prawie cały budynek dworca jest zamknięty. Zlikwidowana jest także lokomotywownia i nieczynne są dwie wieże wodne.

Od 2017 roku rozpoczął się – zaplanowany na dwa lata – remont niszczonego zabytkowego skawińskiego dworca, jak również jego otoczenia, na co gmina otrzymała unijną dotację. Dworzec będzie pełnił podstawowe funkcje, tzn. zachowana będzie na parterze obiektu część związana z obsługą transportu kolejowego: obsługa pasażerów, funkcja handlowa i turystyczna. Pojawi się także funkcja kulturotwórcza: planowane

jest utworzenie czytelni i kawiarni, powiązanych z poczekalnią na parterze budynku, a piętro i poddasze ma być w całości przeznaczone dla biblioteki. Realizowany projekt nosi nazwę „Dworzec Biblioteka Skawina - przywrócenie budynkowi dworca kolejowego w Skawinie walorów zabytku z przeznaczeniem obiektu na cele publiczne”.

Przez Skawinę prowadził Kolejowy Szlak Jana Pawła II – z Krakowa Głównego, przez Kraków-Łagiewniki i Kalwarię Zebrzydowską do Wadowic, o długości ponad 59 km. Zmodernizowano w tym celu peron I (przy budynku dworca) na stacji w Skawinie, przez który przejeżdżały charakterystyczne, żółte wagony „Pociągu Papieskiego” (jednostka EN61-01). Otwarcie linii nastąpiło w maju 2006 roku. Jednak z powodu malejącego zainteresowania podróżnych, od 1 września 2009 r. zawieszono kursowanie pociągu, choć skład był czasem wykorzystywany do przejazdów kursowych na trasie Kraków – Zakopane lub Kraków – Wadowice, albo przy okazji rocznicy papieskiej, a po 2015 roku na trasie Kraków Główny – Wadowice – Bielsko-Biała, okazjonalnie jako pielgrzymkowy Pociąg Papieski (np. z Wadowic do Olzy na Śląsku).

### Nowy Sącz, dworzec kolejowy

Pierwszy dworzec w Nowym Sączu był niewielkim, parterowym budynkiem z przybudówkami, powstałym przed rokiem 1878. Drugi, zachowany do dzisiaj budynek dworca, powstał na początku XX wieku. Częściowo zniszczony w 1945 roku, był przebudowany podczas remontu w latach 80. XX wieku. Ponowny, kompleksowy remont, zakończony w końcu 2014 roku, miał na celu przywrócenie budynkowi historycznego układu i wyglądu z czasu jego powstania, z dbałością o detale architektoniczne i stylowy wystrój wnętrza. Prace wykonano pod ścisłym nadzorem konserwatorskim, m.in. poddano renowacji elewację zewnętrzną, wyburzono część ścian, dokonano wymiany instalacji elektrycznej i wodno-kanalizacyjnej oraz stolarki okiennej i drzwiowej, przy tym dostosowano obiekt do potrzeb osób niepełnosprawnych. Wewnątrz budynku ozdobą ścian są obrazy malowane na płótnie pędzla Edmunda Cieczkiewicza, ucznia Jacka Malczewskiego, powstałe z przeznaczeniem dla tego dworca na początku XX wieku. Są to pejzaże Beskidów, Tatr i Pienin, a ich rozmieszczenie i obramowanie odtworzono na podstawie historycznych zdjęć holu.

Jest to więc nadal typowy dla dworców galicyjskich budynek - wydłużony, jednokondygnacyjny, podzielony trzema piętrowymi pawilonami. W środkowym, nakrytym „łamanym” dachem, znajduje się główne wejście na dworzec. Architektonicznie reprezentuje styl secesyjny, z frontową elewacją bogato zdobioną sztukaterią.

Obecnie w budynku dworcowym, wykorzystywanym zgodnie z przeznaczeniem, dla obsługi i wygody podróżnych, poza poczekalnią i kasami, czynna jest przechowalnia bagażu, a także poczta, kantor i zaplecze handlowo-gastronomiczne.

Na skwerze przed dworcem stoi odrestaurowany zabytkowy „Tendrzak” - parowóz TKt48 wyprodukowany w Zakładach Hipolita Cegielskiego w Poznaniu (*Zabytkowe dworce...*, 2011; [www.polska.niezwykla.pl/...](http://www.polska.niezwykla.pl/)).

Stacja w Nowym Sączu jest wypadową dla turystów w kierunku uzdrowisk doliny Popradu, na Słowację lub do Krynicy Zdroju. Okazjonalnie wyruszają z Nowego Sącza także zabytkowe pociągi, m.in. podczas corocznej imprezy w ramach przejazdów Kolejową Trasą Turystyczną Kolei Retro Nowy Sącz-Chabówka. W trakcie przejażdżki, gdy stare wagony ciągnie parowóz, odbywają się pikniki peronowe połączone ze zwiedzaniem budynków stacyjnych lub wystaw eksponatów kolejowych. Te atrakcje oraz spacer po sądeckim kolejowym osiedlu wprowadzają zwiedzających w klimat przełomu XIX i XX wieku.

### **Rabka-Zdrój, zespół dworca kolejowego, ulica Zakopiańska**

Dworzec kolejowy w Rabce-Zdroju znajduje się w zachodniej części tej miejscowości – popularnego ośrodka turystycznego, uzdrowiskowego i wypoczynkowego na pograniczu Gorców i Beskidu Wyspowego.

Stacja kolejowa została otwarta w 1884 roku, podczas budowy Galicyjskiej Kolei Transwersalnej (odcinek z Żywca do Nowego Sącza, z przystankiem osobowym w Rabce). Spowodowało to m.in. znaczący wzrost liczby kuracjuszy w rabczańskim Zakładzie Kąpielowym, dzięki ułatwieniu i skróceniu podróży do źródła. Stacja funkcjonowała do 1926 roku jako Rabka, od 1927 jako Rabka Zdrój.

W 1925 roku wybudowano, istniejący obecnie, dworzec kolejowy. Przez kolejne lata dworzec był rozbudowywany, ale kształt budynku dworcowego nie zmienił się od lat 20. XX wieku. W 1993 roku zespół zabudowy dworca kolejowego (dworzec, dom mieszkalny i budka dróżnika) został wpisany do rejestru zabytków. W 2004 roku ograniczono kierunki połączeń, w 2010 roku zamknięto kasy biletowe, a potem całą stację. W latach 2013-2014 przeprowadzono gruntowny remont dworca. Odnowiono wnętrze budynku oraz elewację zewnętrzną, zachowując jego historyczny układ architektoniczny. Po remoncie, poza pełnioną dalej funkcją obsługi podróżnych (kasy, poczekalnia), dworzec zyskał też funkcję kulturotwórczą. Część pomieszczeń oddano Miejskiej Bibliotece Publicznej. W budynku znajduje się też Punkt Informacji Turystycznej.

Dworzec kolejowy w Rabce posłużył jako jeden z plenerów wykorzystanych przez Jerzego Stuhra - reżysera i odtwórcę głównej roli, przy realizacji filmu „Duże zwierzę” w 1999 roku.

### **Tarnów, dworzec główny PKP i wiaty peronowe**

Tarnowski dworzec kolejowy jest trzecim z kolei budynkiem stacyjnym na tym miejscu. Pierwszym był prowizoryczny budynek, związany z otwartym w 1856 roku odcinkiem Kolei Karola Ludwika, łączącym Tarnów z Bochnią, Krakowem i Dębicą. W latach 1859-1861 prowizoryczną stację zastąpiono okazałym, wieloczołowym dworcem w stylu neorenesansowo-tyrolskim. Gdy w 1892 roku kolej żelazną, pro-

wadzącą już ze Lwowa przez Przemyśl, Tarnów i Kraków do Wiednia upaństwowiono, rozpoczęła się jej modernizacja i przebudowa dworca. I tak w latach 1906-1910 powstał obecny budynek dworcowy, wg projektu E. Baudischa z Ministerstwa Kolei Żelaznych w Wiedniu. Ten sam projekt wykorzystano wcześniej do budowy dworca w Stanisławowie, podobny dworzec powstał również we Lwowie. Z dawnych opisów dworca wiadomo, że wnętrze miało bogaty wystrój secesyjny (witraże, kandelabry, sztukaterie, kinkiety, rzeźbione drzwi, wzorzyste posadzki), w bocznych pawilonach mieściła się luksusowa restauracja i poczekalnia I klasy, a w dwu skrajnych budynkach były pomieszczenia biurowe, pocztowe, bagażownia i mieszkanie naczelnika stacji. Perony miały ochronne wiaty wsparte na zdobionych kolumnach żeliwnych.

Na dworzec w Tarnowie w 1929 roku specjalnym pociągiem sprowadzono z Syrii trumnę z prochami generała Józefa Bema. W 1940 roku z dworca wyjechał pierwszy pociąg z więźniami politycznymi do obozu koncentracyjnego Auschwitz.

Obecny budynek, po ostatniej modernizacji i remoncie (2006-2010), ma cechy barokowo-modernistycznej rezydencji. Składa się z uszeregowanych w jednej linii trzech dużych pawilonów: wyższego centralnego (nakrytego mansardowym dachem holu głównego) i dwu niższych skrzydeł. Na dworcu znajdują się kasy biletowe, poczekalnia, restauracja, bar i kilka innych punktów usługowych oraz sala wystawowa galerii sztuki.

Uwagę zwraca odnowiona fasada dworca i efektowne zewnętrzne oświetlenie budynku oraz zabytkowe freski i malowidła we wnętrzu dworca. Na ścianach głównej hali wiszą współczesne, wielkoformatowe obrazy ufundowane przez Kierownictwo PKP S.A, które mają zachować pamięć po malowidłach ściennych i obrazach sprzed 100 laty. Przebudowa torowisk, budowa przejścia podziemnego pod peronami i zadaszeń była ostatnim etapem modernizacji tarnowskiej stacji w latach 2015-2017.

### **Tarnów, budynek strażnicy kolejowej, ulica Stanisława Kassali 5**

W Tarnowie, nad rzeką Białą, znajduje się kolejowa strażnica obronna. To jedyny w Polsce i jeden z kilku w Europie, tak dobrze zachowany zabytek tego typu. Powstała ona około 1892 roku i miała chronić strategiczną linię kolejową na szlaku spodziewanego uderzenia wojsk rosyjskich. Po 22 latach spełniła swoją rolę obronną. Obecnie strażnica jest użytkowana przez kolej, stanowiąc budynek mieszkalny dla pracowników.

### **Wieliczka, dworzec kolejowy, ulica Dembowskiego 57**

Zabytkowa Stacja Wieliczka przy ulicy Dembowskiego 57 to obecnie stacja Wieliczka Park. Dworzec pochodzi z 1905 roku. Podczas ostatniego kompleksowego remontu i modernizacji przeprowadzonej w latach 2015-2016 wymieniono

dach budynku, stolarkę, okna, drzwi, wewnętrzne instalacje oraz odnowiono elewację budynku, zachowując przy tym zabytkową, dwukondygnacyjną bryłę, charakter i kolorystykę obiektu. Odtworzono pierwotny układ ścian, zachowano m.in. polichromie i sztukaterie sufitu, historyczną posadzkę, piece kaflowe. Dostosowano budynek do potrzeb osób niepełnosprawnych. Według słów ówczesnego prezesa PKP S.A. Mirosława Pawłowskiego „końcowy efekt prac na dworcu Wieliczka Park może stanowić wzór do innych tego typu działań na zabytkowych dworcach kolejowych” ([www.dziennikpolski24.pl/...](http://www.dziennikpolski24.pl/)). W odnowionym budynku mieści się część pasażerska dworca: kasy, poczekalnia a także sklepy i kioski, a część budynku oddano wielickiej szkole muzycznej I stopnia (Białek, 2016). Z elementów zagospodarowania stacji kolejowej zachowane są także: zabytkowy koziół oporowy i skrajnik oraz układ torów. Odtworzono ogród kolejowy na wzór istniejącego przy dworcu Wieliczka Park do połowy XX wieku.

### Zakopane, dworzec kolejowy

Linie kolejową pod Tatry zbudowano w 1899 roku dzięki staraniom i fundacji hr. Władysława Zamoyskiego (upamiętnia to wydarzenie tablica na dworcu zakopiańskim z 1999 roku wmurowana w 100-lecie fundacji). W 1975 roku linia kolejowa pod Tatry została zelektryfikowana (Jeleń, Krupski, 1999).

W 2017 roku PKP S.A. przekazała zakopiański dworzec wraz z przyległym placem na rzecz Miasta Zakopane. Będą one nadal służyć celom transportowym. Zabytkowy dworzec kolejowy po gruntownej rewitalizacji i modernizacji będzie częścią Zakopiańskiego Centrum Komunikacyjnego, na którym, oprócz ruchu kolejowego, będzie się skupiał także ruch autobusowy międzynarodowy, krajowy i miejski. Będą tam również punkty handlowe i usługowe oraz ogólnodostępny parking. Realizacja projektu pozwoli na dostosowanie zabytkowych budynków dworcowych, zarówno do pełnienia funkcji dworcowych, komunikacyjnych, jak też funkcji obsługi ruchu turystycznego, działalności kulturalnej – w tym ogólnodostępnej mediateki ([www.transport-publiczny.pl/...](http://www.transport-publiczny.pl/)).

Poza obiektami znajdującymi się w rejestrze zabytków Narodowego Instytutu Dziedzictwa (dawniej Krajowy Ośrodek Badań i Dokumentacji Zabytków) jest na terenie miasta Krakowa i województwa małopolskiego wiele wartych ochrony obiektów, które nie zostały jeszcze w tym rejestrze umieszczone (część z ich znajduje się pod opieką konserwatora zabytków). Poniżej podane są takie przykładowe obiekty.

### Kraków, zabytkowy parowóz – pomnik przed AGH

Zabytkowy parowóz, nazywany „Żyletą”, o wadze 115 ton i długości 23 m, został w 2009 roku, po odrestaurowaniu w Pyskowicach, umieszczony jako obiekt

muzealny na terenie Akademii Górniczo-Hutniczej, na skwerze przed pawilonem B-5, tj. budynkiem Wydziału Inżynierii Metali i Informatyki Przemysłowej, niedaleko przystanku MPK „Kawiory” (fotografia 4). Towarzyszy mu sprowadzony razem z nim tender oraz wagon wojskowy. Parowóz towarowy Ty2-559 został produkowany w 1943 roku w fabryce maszyn i lokomotyw w Elblągu. Od 1945 roku należał do taboru Polskich Kolei Państwowych, był eksploatowany do lat 70-tych XX wie, potem trafił do Chojnic i stamtąd został sprowadzony, dzięki inicjatywie krakowskich studentów, do Krakowa, co uchroniło zabytkowy obiekt przed złomowaniem.



*Fot. 4. Zabytkowy parowóz na terenie AGH w Krakowie*

*Fotografia: J. Kukulak*

### Żegiestów, tunel kolejowy

Jest to tunel na szlaku kolejowym Nowy Sącz – Muszyna (prowadzącym dalej na Słowację do Leluchowa i Koszyc). W najtrudniejszym technicznie odcinku tego szlaku, biegnącym równoległe do zakoli Popradu, wykonano w 1876 roku tunel o długości 513 m. Jest to najdłuższy z trzech tuneli kolejowych na linii zwanej „Kryniczanką”. Ma on owalny kształt wewnętrzny i obudowę z miejscowych bloków piaskowca. Jest poprowadzony łukiem (nieco inaczej niż pierwotnie planowano) i tylko jednotorowy (z powodu trudności w czasie budowy - katastrofa budowlana). Historycznym elementem tunelu, związanym z jego budową,

jest kapliczka w jednej z jego wnęk ucieczkowych, upamiętniająca śmierć 120 robotników, którzy zginęli wskutek zawalenia się stropu w trakcie budowy tunelu. Zawalony odcinek nie został odgruzowany, ominięto go nowym korytarzem. W czasie I wojny światowej tunel był chroniony jako ważny obiekt strategiczny. Był 2-krotnie zniszczony, najpierw przez wojsko polskie (1939 rok), potem przez Niemców (1945 rok). Po wojnie został odbudowany, a od 1986 roku kursują przez tunel pociągi elektryczne (Hydzik i in., 2012).

### Bochnia, dworzec kolejowy

Stacja położona jest na linii Kraków – Medyka/Mościska (przejście graniczne z Ukrainą). Istniejące budynki stacyjne używane są zgodnie z przeznaczeniem. Stacja istniejąca do 1856 roku obsługiwała ruch pasażerski i towarowy. Na dworcu bocheńskim była lokomotywownia i wieża wodna, ale oba obiekty już nie istnieją. Natomiast istniejący i odremontowany budynek dworca ma wartość zabytkową. Nie został wprawdzie wpisany do rejestru zabytków, ale podlega ścisłej opiece konserwatorskiej. Pod opieką konserwatora przeprowadzony był w latach 2010-2012 generalny remont dworca, który pozwolił m.in. na przystosowanie go do potrzeb osób niepełnosprawnych (*Zabytkowe dworce...*, 2011; [www.bazakolejowa.pl/...](http://www.bazakolejowa.pl/)).

### Obiekty związane z kolejnictwem na małopolskich szlakach komunikacyjnych

Część z wymienionych obiektów, a także inne, związane z transportem, znalazły się na trasach proponowanych w ramach konkursu „Małopolska Gościinna” edycja 2002, organizowanego przez Zarząd Województwa Małopolskiego (Urząd Marszałkowski).

Małopolskie Centrum Edukacji Europejskiej wydało informator z propozycją szlaków, pozwalających poznać zabytki i osobliwości techniki ważne w krajobrazie kulturowym województwa małopolskiego. Opracowane zostały propozycje szlaku kopalniano-przemysłowego, szlaku pożarnictwa, szlaku obiektów hydrotechnicznych, szlaku przemysłu wiejskiego oraz dwóch szlaków komunikacyjnych, tj. północno-zachodniego, długości 203 km oraz południowo-wschodniego (345 km). Na szlaku północno-zachodnim wytypowano 15 obiektów leżących m.in. w granicach Krakowa (Szeleńska-Kukulak, Kukulak, w druku). Dalszych 16 tworzy szlak południowo-wschodni. Szlak rozpoczyna się od Muzeum Drogownictwa w Szczucinie, a dalej prowadzi przez obiekty związane z kolejnictwem: Dąbrowa Tarnowska – stacja kolejowa (około 1906 roku); Tarnów – dworzec kolejowy osobowy; Bogumiłowice – most kolejowy na Dunajcu z końca XIX wieku; Gromnik – stacja kolejowa i dawna kolejowa wieża ciśnień (XIX/XX wiek); Grybów – most kolejowy na rzece Białej, wiadukty kolejowe (lata 1950-te); Krynica – stacja ko-



lejowa z początku XX wieku, kolejka linowo-terenowa na Górę Parkową (1937, modernizowana); Andrzejówka – most kolejowy (1873-74); Wierchomla Wielka – stacja kolejowa (koniec XIX wieku); Rytro – stacja kolejowa (koniec XIX wieku); Nowy Sącz – kompleks kolejowy z budynkiem dworca osobowego (1907-09); Dobra – stacja kolejowa (XIX/XX wiek), wiadukt kolejowy (lata 1880-te); Mszana Dolna – stacja kolejowa (XIX/XX wiek); Chabówka – Skansen Taboru Kolejowego; Podczerwone – infrastruktura linii kolejowej: nasyp, szyny, most, tabor wąskotorowy, zaadaptowana częściowo na szlak rowerowy; Zakopane – dworzec kolejowy PKP (XIX/XX, 1930), kolej linowa na Kasprowy Wierch (1935-36), kolejka linowo-terenowa na Gubałówkę (1938), obie wielokrotnie modernizowane (Pochwała, bez daty wydania).

## Podsumowanie

Zabytki kolejnictwa w województwie małopolskim są wykorzystywane wspólnie w różny sposób.

Podstawową ich funkcją jest obsługa podróżnych, co dzieje się np. w otwartych po renowacji zabytkowych dworcach w Tarnowie lub Nowym Sączu; niektóre dalej pełnią swą pierwotną funkcję, jak np. mosty i wiadukty kolejowe - wiadukty nad ulicami Grzegorzeczką i Lubicz w Krakowie, tunel w Żegiestowie.

Zabytki kolejnictwa województwa małopolskiego pełnią też, po przeprowadzonych remontach inne, nowe funkcje: kulturotwórcze – przykładem najnowszym jest HistoryLand w pomieszczeniach starego dworca głównego w Krakowie, ale także biblioteka działająca na dworcu w Rabce Zdroju, szkoła muzyczna w części budynku wielkiego dworca, czy planowana biblioteka na dworcu w Skawinie; mieszkalne – np. dawny budynek przystanku kolejowego Kraków-Podgórze czy strażnica kolejowa w Tarnowie; pensjonaty – np. na dawnej stacji kolejowej w Kasinie Wielkiej część zabytkowego budynku przeznaczono na luksusowy pensjonat, noclegi oferuje również skansen w Chabówce; lokale gastronomiczne - przykładem jest restauracja „Galicyjska” w pomieszczeniach dawnego budynku dworca w Krakowie czy planowana kawiarnia w remontowanych pomieszczeniach dworca w Skawinie; plenery filmowe – np. na stacji kolejowej w Kasinie Wielkiej do „Listy Schindlera”, do filmu „Katyń”. Filmowcy chętnie wykorzystywali również ekspozycje ze Skansenu Kolejowego w Chabówce, które „grały” m.in. w filmach „Sława i chwała”, „Złoto dezertów” i „Przedwiośnie”.

Zabytki ruchome – najczęściej zabytkowe lokomotywy - bywają ustawiane w różnych miejscach jako swoiste pomniki techniki transportowej. Przykładami są: parowóz zdobiący skwer na terenie Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie lub parowóz na skwerze przed dworcem w Nowym Sączu.

Wykorzystanie zabytków kolejnictwa w turystyce jest bardzo szerokie, a ich obecność na terenie województwa stanowi znaczący walor antropogeniczny. O atrakcyjności turystycznej obszaru, miejscowości czy szlaku decydują bowiem:

ranga walorów turystycznych czyli cech środowiska naturalnego (walory przyrodnicze) oraz przejawów działalności człowieka (walory antropogeniczne czyli walory krajoznawcze środowiska kulturowego), które są przedmiotem zainteresowań turystów. Do walorów antropogenicznych zaliczane są „ obiekty materialne oraz elementy ściśle związane z życiem, pracą oraz działalnością człowieka i przez niego wytworzone w procesie historycznego rozwoju, stanowiące przedmiot powszechnego zainteresowania turystów w skali ogólnokrajowej”, do nich należą m.in. zabytki działalności gospodarczej i techniki, muzea specjalistyczne i obiekty unikalne (Lijewski i in., 1985). Istotna jest także dostępność komunikacyjna (system połączeń, sieć komunikacyjna) oraz zagospodarowanie turystyczne tj.: baza materialna turystyki (noclegowa i żywieniowa), infrastruktura turystyczna oraz zdolność obsługowa urządzeń turystycznych.

Walory edukacyjne w odniesieniu do zabytków kolejnictwa to np. lekcje muzealne i przejazdy wycieczek szkolnych pociągami retro, pozwalające na zaprezentowanie młodzieży historii i techniki, na poznanie nie tylko zabytku od strony technicznej, ale i walorów okolicy, przyrody, środowiska naturalnego. Efektem oddziaływań dydaktycznych są m.in. opracowana tematycznie wykonywane przez młodzież szkolną w ramach olimpiady geograficznej lub prace dyplomowe podejmowane przez studentów np. na kierunku *turystyka i rekreacja* Uniwersytetu Pedagogicznego w Krakowie.

Opisane wyżej obiekty związane z transportem kolejowym są trwałym elementem krajobrazu historycznego województwa, będąc równocześnie jednym z wartościowych elementów jego przestrzeni przyrodniczo-kulturowej.

## Literatura

- [1] Białek J., To będzie dworzec dla podróżnych i muzyków, *Dziennik Polski*, 21.X.2016.
- [2] Demel J., Początki kolei żelaznej w Krakowie, „*Kraków dawniej i dziś*”, 1954, nr 6. Towarzystwo Miłośników Historii i Zabytków Krakowa.
- [3] Duda J., Dyba O., Zabytki techniki na terenie Krakowa i województwa krakowskiego, *Zeszyty Naukowo-Techniczne Oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji w Krakowie. Studia – Materiały - Informacje*, 1993, z. 26: Ochrona zabytków techniki, przemysłu i sztuki inżynierskiej.
- [4] Dudek M., Próba klasyfikacji zabytków w transporcie, *Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej Oddział w Krakowie*, seria: materiały konferencyjne, 2005, nr 74 (zeszyt 125): Zabytki transportu – Potencjał kulturowy i turystyczny.
- [5] Dyba O., Zabytki techniki w Krakowie i na terenie województwa krakowskiego, w: *Zabytki komunikacji w krajobrazie ziemi krakowskiej*,

- Europejskie Dni Dziedzictwa Kulturowego. Kraków, 16-17 września 1995. Kraków: Regionalny Ośrodek Studiów i Ochrony Środowiska Kulturowego w Krakowie.
- [6] Dylewski A., *Historia kolei w Polsce*, Warszawa, 2017.
- [7] Frąckowiak M., *Kolejnictwo polskie*, Bydgoszcz, 2016.
- [8] Frydryczak B., *Żywe muzeum w krajobrazie naturalnym*, w: J. Wrzeński, A. M. Wyrwa (red.), *Przeszłość dla przyszłości – problemy edukacji muzealnej*, Biblioteka Studiów Lednickich, 2010, tom XVIII. Lednica: Muzeum Pierwszych Piastów na Lednicy .
- [9] Golat R., *Ustawa o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Komentarz*. Kraków, 2004.
- [10] Górajec P., *Rola i miejsce edukacji muzealnej w ogólnym systemie edukacyjnym*, w: J. Wrzeński, A. M. Wyrwa (red.), *Przeszłość dla przyszłości – problemy edukacji muzealnej*. Biblioteka Studiów Lednickich, 2010, tom XVIII. Lednica: Muzeum Pierwszych Piastów na Lednicy.
- [11] *Wybrane zagadnienia historii zabytków transportu*, red. Hydzik J., Schwertner D., Żurowska J., *Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Oddział w Krakowie*, Kraków, 2012.
- [12] Jasiuk J., *Drogi rozwoju polskich muzeów techniki*, w: *Zabytki techniki w programie krajoznawczym PTTK. Materiały z Sejmiku Krajoznawczego Sielpia Wielka 7- 10.04.1988*, Zarząd Wojewódzki PTTK, Kielce.
- [13] Jeleń E., Krupski J., *Stacja końcowa Zakopane. 100 lat kolei zakopiańskiej 1899-1999*. Warszawa, 1999.
- [14] Jędrzyak T., *Turystyka kulturowa w obiektach przemysłowych – zagadnienia ogólne*, „Turystyka Kulturowa”, 2011, nr 6.
- [15] Jędrzejewski D., *Stare parowozy w Polsce*, Warszawa, 2013.
- [16] *Kolej na Polskę. 17 tras z najpiękniejszymi zabytkami kolejnictwa w Polsce*, Bielsko-Biała, 2015.
- [17] Kurowska-Ciechańska J., Ciechański A., *Koleje*, Warszawa, 2007.
- [18] Lijewski T., Mikułowski B., Wyrzykowski J., *Geografia turystyki Polski*, Warszawa, 1985.
- [19] Lulewicz D., *Z dziejów krakowskiego węzła kolejowego: przebudowa i modernizacja w latach 1939–1945*, Kraków, Krzysztofor, 2009, tom 27.
- [20] Panasiewicz M., *Od ogrzewalni do Skansenu czyli Dzieje Parowozowni w Chabówce*, Nowy Targ, 2007.
- [21] Pisarski M., *Koleje Polskie 1842-1972*, Warszawa, 1974.
- [22] Pochwała S., (bez daty wydania). *Małopolskie Szlaki Techniki*. Kraków: Małopolskie Forum Edukacji Europejskiej.
- [23] Szelińska-Kukulak M., *Monuments of Technology as Objects of Industrial Tourism in Poland, with Particular Emphasis on Malopolska Region*, w: *Natural and cultural heritage: interdisciplinary researches, preservation and development*. Sankt-Petersburg, Russia, 2015, Herzen State Pedagogical University of Russia.

- [24] Szelińska-Kukulak M., Kukulak J., Ochrona zabytków techniki transportowej w południowo-wschodniej Polsce, *Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis 221 Studia Geographica X*, 2016.
- [25] Szelińska-Kukulak M., Kukulak J. (w druku), Zabytki kolejnictwa Krakowa jako część potencjału turystycznego miasta, *Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis Studia Geographica*.
- [26] Terczyński P., Skansen taboru kolejowego w Chabówce, w: Zabytki komunikacji w krajobrazie ziemi krakowskiej, Europejskie Dni Dziedzictwa Kulturowego. Kraków, 16-17 września 1995. Kraków: Regionalny Ośrodek Studiów i Ochrony Środowiska Kulturowego w Krakowie.
- [27] Turystyka w obiektach poprzemysłowych, Warszawa, 2004, Polska Organizacja Turystyczna.
- [28] Zabytkowe dworce w Polsce, Bielsko-Biała, 2011.
- [29] Źródła internetowe:
- <https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=stacje&id=2866&okno=start>, dostęp 3.09.2017.
  - <http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/na-starym-dworcu-krakow-glowny-powstanie-interaktywne-muzeum-historii-polski-z-klockow-lego-82616.html>, dostęp 20.08.2017
  - <http://www.dziennikpolski24.pl/region/a/wieliczka-ten-dworzec-ma-dusze,11570014/>, dostęp 5.09.2017.
  - <http://www.gazetakrakowska.pl/arttykul/3667452,opuszczony-budynek-dworca-kolejowego-krakow-glowny-zamieni-sie-w-kino-zdjecia,a,id,t.html>, dostęp 10.09.2017.
  - <http://www.gazetakrakowska.pl/wiadomosci/krakow/a/krakow-w-dawnym-budynku-dworca-pojawi-sie-ekspozycja-z-klockow-lego-zdjecia,12192813>, dostęp 10.09.2017.
  - <http://www.polska-niezwykla.pl/web/place /3649,nowy-sacz-parowoz-tkt-48.html>, dostęp 10.09.2017.
  - <http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/dworzec-z-prawdziwego-zdarzenia-pkp-i-zakopane-zapowiadaja-wezel-51332.html>, dostęp 23.09.2017.