

**Małgorzata WŁODARCZYK**

e-mail: [malgorzata@wpluswarchitekci.com.pl](mailto:malgorzata@wpluswarchitekci.com.pl)

## KRAKÓW – MIASTO PORTOWE NAD WISŁĄ

s. 25-32

### STRESZCZENIE

Wisła w Krakowie to rzeka żeglowna. Sięgając do historii była najważniejszą drogą komunikacji. Ujście Wisły do Bałtyku zapewniało bezpośredni kontakt z morzem, a tym samym powiązania handlowe bez ograniczeń, z całym światem. Flisacy i włóczykije<sup>1</sup> prowadzili barki zwane galarami, co stanowiło ważny element ekonomii i pejzażu miasta. W granicach państwa przed II wojną światową Wisła była powiązana kanałami i rzekami tak z Bałtykiem, jak i z Morzem Czarnym. Zrealizowano częściowo port rzeczny w „Płaszowie”. W Krakowie przed II wojną światową zbudowano dwa pierwsze polskie statki – monitory rzeczne. W okresie budowy Nowej Huty powstał port rzeczny „Kujawy”. W obecnym planowaniu nie myśli się jednak o funkcji portowej miasta i wykorzystaniu nadbrzeży Wisły jako przestrzeni publicznej miasta, a potrzebne jest długofalowe planowanie.

### SŁOWA KLUCZOWE

Kraków, Wisła, port rzeczny, port „Płaszów”, port „Kujawy”, stopień wodny, żegluga, stocznia, bulwary

*Rzeki to idące drogi, a łodzie wędrowcy tych dróg  
/stara piosenka/<sup>2</sup>*

Wisła w Krakowie to rzeka żeglowna. W obecnych czasach może mniej dosłownie, ale wynika to z ogólnych zaniechań infrastrukturalnych dotyczących transportu w Polsce, w tym niestety także transportu rzeczno-żeglownego. Zaniechania te spowodowały, iż trudno jest po Wiśle, w rejonie nie tylko Krakowa, transportować kogokolwiek lub cokolwiek, a czasami nawet po prostu żeglować. Przy czym potencjał w obrębie samego miasta, to duży ale niewykorzystany potencjał.

<sup>1</sup> Flisacy byli bardzo poważaną grupą zawodową, mieli nawet swój własny cech. Do połowy XXw byli obecni na krakowskim brzegu. Po uregulowaniu Wisły w latach 60-tych, i wykonaniu wałów przeciwpowodziowych przestali funkcjonować. W 1963 w Polsce zlikwidowano przemysłowy flis (żeglugę) – informacja [za:] B.Kuraś, Prawdziwych flisaków już nie ma, „Gazeta Wyborcza”, Kraków, 2008r. Anegdotycznie: flisacy krakowscy nie mogą pływać po zamrożonej Wiśle założyli Fabrykę szczotek i pędzli przy ul. Kościuszki, która zresztą funkcjonowała do czasu końca transformacji ustrojowej na początku lat 90-tych XXw. Więcej [w:] Rola inżynierii miejskiej w rozwoju Krakowa, praca zbiorowa w serii „Kraków w dziejach narodu” nr 21. Materiały sesji naukowej Towarzystwa Miłośników historii i zabytków Krakowa, Kraków 2003r. Włóczykije, a właściwie włóczkowie (nazwy lokalne, wywodzące się od „włóczenia po wodzie), dawniejsi krakowscy flisacy, stanowili grupę zawodową zajmującą się głównie splewaniem drewna. Funkcjonowali przy części brzegowej Wisły w rejonie od rzeki Rudawy do wysokości Dębniak, na Zwierzynie. Tworzyli kongregację, a nie cech ponieważ rezydowali poza obszarem gminy miejskiej Kraków i podlegali wyłącznie monarsze. Zgodnie z legendą to oni obronili miasto przed Tatarami w XIII wieku (1298r) i dla uczczenia tego odbywa się doroczny Pochód Lajkonika zaczynający się przy Klasztorze Sióstr Norbertanek na Zwierzynie.

<sup>2</sup> [Za:] [wbrzoskwin@mimk.com.pl](mailto:wbrzoskwin@mimk.com.pl). Źródło to podaje wiele informacji tak historycznych jak i merytorycznych, stąd jest interesującym dla poruszanej problematyki.

Sięgając wstecz, do historii: rzeki to najdawniejsze z dróg komunikacji. Wisła jako największa z rzek rdzennej Polski była drogą żeglowną przez stulecia<sup>3</sup> i stanowiła główny śródlądowy szlak komunikacyjny. Trudno bowiem sobie wyobrazić mieszkańca np. Małopolski przedzierającego się przez bory, knieje i puszcze pieszo lub konno obciążonego towarem. Ujście Wisły do Bałtyku zapewniało bezpośredni kontakt z morzem, a tym samym nieograniczone powiązania handlowe z całym światem. Można zaryzykować twierdzenie, iż już w tym czasie Kraków był miastem portowym, a flisacy i włóczykije były to zawody może nie nazbyt poważane ale stale obecne i funkcjonujące dla samego miasta. Barki, albo raczej jak były one wcześniej nazywane: „galary” stanowiły istotny element ekonomii i pejzażu miasta. Transportowano nimi m.in. kuszywo, drewno, piasek, sól. Jednocześnie dzielnice miasta brały swe nazwy od tych zawodów oraz związków z samą rzeką, jak na przykład: Powiśle i Włóczków. Owe węglowe czy kruszywne galary cumowały nie tylko pod Wawelem<sup>4</sup>, ale również i w innych punktach, na trasie pomiędzy Tyńcem a Przewozem.

Krakowscy flisacy kojarzeni są najczęściej z tzw. Półwsiem Zwierzynieckim, a powinni być raczej kojarzeni z zakolem Wisły, tuż pod Wawelem. W tym właśnie miejscu powstawały ich liche domy i tu też była główna baza transportowa załadunku i wyładunku, którą określić można mianem „portu”, a Wisła dla Krakowa stanowiła w tym czasie ważny szlak komunikacyjno-handlowy prowadzący do Elbląga i Gdańska. Pokazują to m.in. archiwalne zdjęcia [il.1].<sup>5</sup>

W okresie zaboru austro-węgierskiego około końca XIX w., powstał plan połączenia kilku rzek znajdujących się w obrębie monarchii austro-węgierskiej i pruskiej w zespół Bałtyk-Morze Czarne, co powieślało w pewien sposób przedsięwzięcie Kanału Wisła-Dniestr, z tą różnicą, iż oparte ono było o Odrę-Dunaj. Na tej kanwie zaplanowano port rzeczny w Płaszowie [il.2-5]. Z uwagi na strategiczne znaczenie planowanej inwestycji miasto Kraków wykupiło grunty<sup>6</sup> pod ten port rzeczny. Wstępnie był on przewidziany na sześć dużych basenów, ale nie zostały one zrealizowane, ponieważ w związku z wybuchem I wojny światowej wykonano tylko jeden z nich. Z kolei powódzie, które nawiedzały Kraków były przyczyną realizacji bulwarów wiślanych.<sup>7</sup> Pokryło się to w czasie z ideą uporządkowania i stabilizacji samej rzeki Wisły. W tym, z ideą miasta portowego, jako miasta pomiędzy dwoma zlewiskami: Bałtykiem i Morzem Czarnym. Za czasów zaboru austro-węgierskiego

<sup>3</sup> S. Gierszewski, *Wisła w dziejach Polski*, [za:] *Dzieje Krakowa*, praca zbiorowa, Kraków 1972

<sup>4</sup> Od działalności żeglownej noszą nazwę obecne dzielnice np.: Piasek i wspomniany Włóczków, a z odnog miasta, w miejscach dawnych rozlewisk rzeki: Bagry i Rybitwy, ponieważ Kraków jako miasto był zasadniczo w sieci licznych dopływów i odnog Wisły. Nie zmienia to faktu, iż niezależnie od zmieniającego się koryta, którym płynęła Wisła było to miasto portowe i ważne w sieci dróg śródlądowych.

<sup>5</sup> Ignacy Krieger, autor zdjęcia pisze, w podpisie do zdjęcia: „Austriacy wyburzyli zabudowę wzgórza, tworząc plac dla ćwiczeń wojskowych.” Zdjęcia i wypowiedzi [za:] Janusz Podlecki, *Kraków dawniej i dziś*, Wydawnictwo Karpaty, Kraków, 1999r.

<sup>6</sup> Płaszów został włączony do Krakowa, decyzją rady tej gminy, w 1912r. W tym czasie przystąpiono także do budowy kanału Wisła-Dunaj, na wysokości miasta Skawina, rozumianego wtedy jako kanał Odra-Dunaj. Prace przerwała I wojna światowa i z zamierzenia pozostał tylko fragment portu rzecznego w Płaszowie. Decyzja lokalizacyjna była długo i niechętnie dyskutowana w ówczesnej gminie Płaszów. W zapiskach mówiących o „Wielkim Krakowie” przytaczane są argumenty przeciw przyłączeniu gminy do Krakowa, podobnie zresztą dotyczyło to obecnej dzielnicy Podgórze, a kiedyś samodzielnego królewskiego miasta Podgórze przyłączonego do Krakowa w 1913r. Więcej [w:] J.T. Nowak, *Wielki Kraków-wielkie szanse 1910-2010*, Muzeum Historyczne Miasta Krakowa, 2010r, passim. O rozwoju miasta w tym kierunku, wskazując znaczenie tego rozwoju, pisze również J. Bogdanowski [w:] *Urbanizacja krakowska w dobie PRL*, Kraków w Polsce Ludowej, TMIHZK, Kraków, 1996r. Tamże wypowiedzi o priorytetach powojennych w mieście, s.9-45

<sup>7</sup> W 1907r rozpoczęto budowę bulwarów wg projektu inż. Romana Ingardena. Cytując za Muzeum Inżynierii Miejskiej [na:] [www.mimk.com.pl/czytaj/bulwary-i-most](http://www.mimk.com.pl/czytaj/bulwary-i-most): „ Między Kazimierzem a Podgórzem wybrzeża wiślane ujęto w monumentalne mury o stylizyce architektonicznej łączącej wpływy historyzmu i modernizmu”. Bulwary noszą nazwy: na lewym brzegu: Bulwar Rodła, Bulwar Czerwieński, Bulwar Inflancki, Bulwar Kurlandzki, na prawym brzegu: Bulwar Poleski, Bulwar Wołyński, Bulwar Podolski. Warto nadmienić, iż Bulwary wiślane stanowią obiekt techniki urbanistycznej na trasie Krakowskiego Szlaku Techniki utworzonego w 2006r. Regulacja Wisły pod Krakowem związana była z procesem powodziowym i dopiero w latach 60-tych XXw została zakończona, na tym etapie pod Wawelem.

powstał np. wspomniany plan rozbudowy sieci żeglugi śródlądowej,<sup>8</sup> niezależnie od tego, iż w tym samym czasie rozbudowywała się w Galicji kolej żelazna. Można tu jeszcze nadmienić, iż Kraków<sup>9</sup> dzięki tym działaniom miał w autonomii galicyjskiej możliwość konkurencyjności ze Lwowem.<sup>10</sup> W literaturze przedmiotu, mówiącej o znaczeniu Krakowa w tym zakresie, podkreśla się, iż Wisła była w tym czasie drugą po Dunaju w pełni żeglowną rzeką.

Po odzyskaniu niepodległości w 1918 roku, pomyślano ponownie o Krakowie, jako o porcie i przypomniano sobie o planach dla realizacji portu oraz istniejącą stocznię rzeczną w Płaszowie. Zwodowano tu m.in. dwa monitory rzeczne: ORP "Kraków" i ORP „Wilno”, które były pierwszymi statkami zbudowanymi w niepodległej Polsce, w polskiej stoczni, a które weszły do służby w 1926 roku.<sup>11</sup> Na Wiśle pływały w tym czasie także liczne statki żeglugi pasażerskiej, dla obsługi której powołano m.in. „Żeglugę Krakowską”.

W granicach państwa polskiego przed II wojną światową Wisła była powiązana kanałami i rzekami tak z Bałtykiem, jak i z Morzem Czarnym.<sup>12</sup> Nie należy również zapominać, iż przed wybuchem II wojny światowej istniał urbanistyczny plan, tzw. plan Dziewońskiego, opracowany z myślą o wielkim Krakowie, a w którym również uwzględniono znaczenie rzeki Wisły. Precyzja założeń planistycznych i ich czytelność były na tyle silne, iż stanowiły podstawę dalszego planowania tak za okupacji niemieckiej,<sup>13</sup> jak i za czasów stalinowskich.

W okresie powojennym, w związku z dwoma dużymi zakładami produkcyjnymi zlokalizowanymi w bliskości Krakowa, tj. Skawiną i Nową Hutą, Wisła była ważnym szlakiem transportu surowców dla hutniczego, ciężkiego, przemysłu oraz źródłem wody. W okresie budowy Nowej Huty zaplanowano kolejny port rzeczny zwany „Portem rzeczny Kujawy”. Miał on służyć zaopatrzeniu kombinatu w surowce, wodę oraz być przystanią dla żeglugi jachtowej.<sup>14</sup> Na bazie „Portu rzeczno i stoczni „Płaszów” Kraków w okresie

<sup>8</sup> Szerzej o tym temacie [w:] wydawnictwach Muzeum Inżynierii Miejskie w Krakowie na stronach internetowych. Wydawnictwa rozproszone

<sup>9</sup> Kraków w omawianym okresie liczył ledwie ok. 70 tys. mieszkańców.[w:] M.Fabjański J.Purchla, Historia architektury w zarysie, Wydawnictwo Literackie, Kraków, 2001, s.61. Więcej informacji [w:] J.Purchla, Jak powstawał nowoczesny Kraków, Wydawnictwo Literackie, Kraków, 1979r, passim. Odmienne nieco zdanie prezentowane jest [w:] J. Kossowski, L.Ludwikowski, Ulicami Krakowa, Wydawnictwo Artystyczno-Graficzne, Kraków, 1968r, s.21, gdzie podaje się liczbę ok.200 tysięcy mieszkańców

<sup>10</sup> [w:] J.M.Matecki „Kraków i Lwów – dwie stolice Galicji, [za:] Kraków przed stu laty, materiały z sesji naukowej, TMHiZK, Kraków, 1998r. Kraków, w odróżnieniu od Lwowa był pojmowany jako „relikwiarz narodowy”

<sup>11</sup> Zadania podjęła się „Polska Fabryka Maszyn i Wagonów L.Zieleniewski S.A.”. Objęte one były kryptonimem projektowym „1923” i przeznaczone dla flotyli Pińskiej, rzecznej formacji operującej na granicy wschodniej. Uczestnicząc w kampanii wrześniowej 1939r, okręty dokonały potem samozatopienia. Więcej o tej problematyce można znaleźć na stronie internetowej pod hasłem ORP Kraków. Jednocześnie należy zauważyć, za informacjami Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie zamieszczonymi na wielu stronach internetowych, iż fabryka ta wykonywała wcześniej np. za okupacji austro-węgierskiej jednostki pływające dla flotyli wiślanej marynarki wojennej. Tamże: „kadłuby kolejnych jednostek (...) bocznołowych (...) budowano w stoczni wojskowej zaimprovizowanej pomiędzy Wawelem a mostem Dębnickim, a po odholowaniu do stoczni Zieleniewskiego otrzymywały wyposażenie (...). Fabryka ta i flotyli przez nią wyprodukowana stała się początkiem Polskiej Marynarki Wojennej. I ten mało znany aspekt moim zdaniem należy szczególnie mocno podkreślić

<sup>12</sup> W 1768r otwarto kanał między rzekami Szczawą a Jasiodłą, który połączył dorzecze Niemna i Dniepru, czyli połączył zlewiska Morza Bałtyckiego i Morza Czarnego. Podobnie zresztą jak Kanał Królewski (pomiędzy Muchawcem a Piną) z 1775r, który połączył Wisłę i Dniepr. Wisła ok. 1839r została ponadto połączona Kanałem Augustowskim z Niemnem

<sup>13</sup> O położeniu i sytuacji miasta Krakowa w latach okupacji niemieckiej 1939-1945 można szerzej zapoznać się w publikacji *Kraków w czasie II wojny światowej*, Wydawnictwo Towarzystwa Miłośników Historii i Zabytków Krakowa, Kraków, 1992r. Hubert Ritter podkreślał min. śmiało propozycje rozwiązań komunikacyjnych jak i trafne odczytanie roli Wisły w rozwoju miasta. Więcej [w:] *Rocznik Krakowski*, Tom LXXI, Towarzystwo Miłośników Historii i Zabytków Krakowa, Kraków, MMV, str. 159-186, passim. Można również zwrócić uwagę na publikację pn. *Ruch budowlany w Krakowie pod okupacją hitlerowską*, *Rocznik Krakowski*, Tom VIII, str. 173-174, passim.

<sup>14</sup> Z wypowiedzi prof. S. Juchnowicza, jednego z projektantów Nowej Huty, powzięłam informację co do portu jachtowego w tym miejscu. Wydaje się, iż należy zwrócić także uwagę na okoliczność wypowiedzi [w:] W.Komorowski, *Urbanistyka i architektura Nowej Huty 1949-1959*, *Rocznik Krakowski*, t. LXXI, 2005r, 189-214. Być może, tak jak to było polityczno-militarną praktyką, port jachtowy był pewnym kamuflażem dla faktycznej funkcji, a mianowicie dla dostaw barkami surowca dla huty, czyli dla przemysłu zbrojeniowego. Sam port „Kujawy” realizowano w latach 1949-1954 i połączony jest z rzeką Wisłą kanałem portowym

międzywojennym nie rozwinął się jako miasto portowe. Potrzebna była bowiem wcześniejsza budowa stopni wodnych i śluz, których budowę ukończono dopiero w latach 50. (Przewóz), 60. (Dąbie) i 90. (Kościuszko) XX wieku.<sup>15</sup> Pozostała jednak infrastruktura, ale mimo to plan rozbudowy stoczni i portu w Płaszowie zarzucono po II wojnie światowej. Oficjalnie, i niestety do czasów współczesnych, porzeczono tylko na nazwie „Port Płaszów”, traktując ten port głównie jako „zimowisko” tak dla statków, jak i łabędzi.<sup>16</sup> Co ciekawe funkcjonuje, podkreślając znaczenie Wisły w Krakowie, Komisariat Reczny, który jest jednym z czterech działających w ogóle na tej rzece [il.11].<sup>17</sup> Zlokalizowany został on u wplywu rzeki Rudawy do Wisły na wysokości krakowskiego Salwatora.

Bulwary wiślane w ich obecnym kształcie ukończono po powodzi w latach 60-tych. Być może zresztą do tej powodzi przyczyniła się budowa stopnia wodnego Dąbie [il.6], ponieważ podniósł się wtedy znacznie poziom wody w Wiśle. Budowa tego stopnia była konieczna z powodu zmiennego stanu wód, który stanowił problem spławności rzeki.<sup>18</sup> Obecnie, w powszechnej świadomości, Wisła pod Krakowem nie funkcjonuje, jako znaczący trakt żeglowny. „Port Płaszów” posiada możliwości wodowania statków rzecznych, ale brak zapotrzebowania na żeglugę śródlądową nie pozwala na jakiegokolwiek perspektywiczne myślenie i działanie.

Częste jest także przekonanie, iż Kraków dysponuje jednym basenem portowym, a istnieje przecież wspomniany wyżej basen portowy wraz z kanałem, czyli zapomniany „Port Kujawy” [il.7-10]<sup>19</sup>, zlokalizowany tuż przy kombinacie Nowa Huta<sup>20</sup> i powiązany z nią boczną koleją. Trudno ocenić jaka jest obecna pławność tego basenu, a zatem możliwość jego bezpośredniego wykorzystania, niemniej sama architektura tych obiektów portowych, która pozwala myśleć poważnie o wspomnianym swoistym kamuflażu, jest to niezwykle interesująca architektura w duchu socmodernizmu-socrealizmu.

„Port Płaszów” jak i „Port Kujawy” nie są łatwe do odnalezienia w mieście, jednak stanowią interesujący przyczynek myślowy o tym, że Kraków był, jest i będzie ponownie znaczącym miastem portowym [il.12].<sup>21</sup> I jest to, moim zdaniem, tylko kwestia czasu i woli decydentów. Jak ma to się współcześnie do portowej infrastruktury samego miasta, miasta Krakowa? Niestety Kraków jest tu często raczej „bezradny”, a rzeka Wisła<sup>22</sup>, potencjał grodu, ulega zamuleniu i zaniedbania. Kraków, jako miasto na szlaku, w tym na szlaku żeglownym i byłe miasto portowe nie wykorzystuje swego potencjału. Być może impulsem będzie realizacja idei połączenia Zalewu Wiślanego z Zatoką Gdańską poprzez wykonanie kanału łączącego te wody na wysokości Elbląga.<sup>23</sup>

W obecnym planowaniu nie ma jednak myśli o jego „portowości”. Istnieje jedynie ekonomiczna myśl o swoistym „utopieniu Wisły”, czyli tylko komercyjnym podejściu do

<sup>15</sup> J.Hennig, *Wpływ zabudowy hydrotechnicznej Wisły na rozwój Krakowa*, [w:] *Krajobraz Krakowa wobec zagrożeń*, TMHiZK, Kraków, tom 26, 2007r, s.33-43

<sup>16</sup> Na bazie tego portu powstała Krakowska Stocznia Reczna, obecnie przejęta przez spółkę „Namarol”. Adres: ul.Stoczniovców 1, ale nazwa ulicy pokazuje, iż Kraków był miastem stoczniowym, budowy statków rzecznych

<sup>17</sup> [za:] *Czym zajmują się policjanci z Komisariatu Rzecznego*, [www.gazeta.pl](http://www.gazeta.pl), Angora S.A., 11-01-2004

<sup>18</sup> Realizacja w latach 1953-1961

<sup>19</sup> Ł. Ptak, *Kraków ma swój zapomniany port rzeczny. Jak żeglować po Nowej Hucie*, [www1.dziennik.krakow.pl](http://www1.dziennik.krakow.pl), „Dziennik Polski”, 2008/07/05

<sup>20</sup> Więcej o Nowej Hucie można przeczytać w szeregu wydawnictwach Oddziału Muzeum Historycznego Miasta Krakowa, w tym, w publikacji: *Nowa Huta, architektura i twórcy miasta idealnego*, praca zbiorowa, MHMK, Kraków, 2007r. Publikacje rozproszone

<sup>21</sup> Cytując za J.Purchlę: „Eksponując rolę szeroko rozumianego liberalizmu (...) kresu autonomii galicyjskiej trzeba od razu zaznaczyć (...) że kapitał handlowy, przemysłowy, finansowy oraz znaczący węzeł kolejowy przyczyniły się również wydawnictwo do rozwoju Krakowa.” [w:] J. Purchla, *Liberalizm i symbolika a powstanie nowoczesnego Krakowa, Kraków na przełomie XIX i XXw*, TMHiZK, Kraków, 1983r, s.120

<sup>22</sup> Polecenia refleksyjnego, w tym kontekście, wymaga publikacja W.Krygowskiego, *W moim Krakowie nad wczorajszą Wisłą*, Wydawnictwo Literackie Kraków, 1980

<sup>23</sup> Por. tekst o planowanym połączeniu zamieszczony z „Pulsie Biznesu” nr 148, z 5 sierpnia 2014 roku

możliwości zabudowy terenów nadbrzeżnych<sup>24</sup>. Tereny te są najczęściej celem zabudowy mieszkaniowej o dużej intensywności, bez myślenia o kaczkach, łabędziach czy zwykłym dostępie człowieka do rzeki. Trochę dziwi brak większego zainteresowania środowisk ekologicznych czy historycznych dla możliwości poznania i wykorzystania nadbrzeży Wisły i jej Portów. Jest to jeszcze wartość do uratowania, ale w kontekście braku perspektywicznego planowania w Krakowie może okazać się, że zaborcy i okupancibardziej dbali o przestrzeń publiczną, jej aktywizację oraz wykorzystanie infrastruktury niż my sami w wolnej Polsce. A przecież Kraków jest historycznym miastem portowym - nad Wisłą.

### Bibliografia

- Gierszewski S.: Wisła w dziejach Polski. Praca zbiorowa Dzieje Krakowa, Kraków, 1972.  
Fajbajski M., Purchla J.: Historia architektury Krakowa w zarysie. Kraków: Wydawnictwo Literackie, 2001.  
Krygowski W.: W moim Krakowie nad wczorajszą Wisłą. Kraków: Wydawnictwo Literackie, 1980.  
Ludwikowski L., Kossowski J.: Ulicami Krakowa. Kraków: Wydawnictwo Artystyczno-Graficzne, 1968.  
Materiały z sesji naukowej, Krajobraz Krakowa wobec zagrożeń, Towarzystwo Miłośników Historii i Zabytków Krakowa, Zeszyt nr 26, Kraków, 2007.  
Materiały z sesji naukowej, Kraków na przełomie XIX i XXw, Towarzystwo Miłośników Historii i Zabytków Krakowa, Zeszyt nr 1, Kraków, 1983.  
Materiały z sesji naukowej, Kraków przed stu laty, Towarzystwo Miłośników Historii i Zabytków Krakowa, Zeszyt nr 17, Kraków, 1998.  
Materiały z sesji naukowej, Kraków w czasie II wojny światowej, Towarzystwo Miłośników Historii i Zabytków Krakowa, Zeszyt nr 11, Kraków, 1992.  
Materiały z sesji naukowej, Kraków w Polsce Ludowej, Towarzystwo Miłośników Historii i Zabytków Krakowa, Zeszyt nr 15, Kraków, 1996.  
Materiały z sesji naukowej, Rola inżynierii miejskiej w rozwoju Krakowa, Towarzystwo Miłośników Historii i Zabytków Krakowa, Zeszyt nr 21, Kraków, 2003.  
Materiały VII Międzynarodowego Biennale Architektury, SARP o/Kraków, Kraków 1998.  
Nowak J. T.: Wielki Kraków – wielkie szanse. Kraków: Muzeum Historyczne Miasta Krakowa, 2010.  
Podlecki J.: Kraków dawniej i dziś. Kraków: Wydawnictwo Karpaty, 1999.  
Purchla J.: Jak powstawał nowoczesny Kraków. Kraków: Wydawnictwo Literackie, Biblioteka Krakowska nr 120, 1979.  
Nowa Huta – architektura i twórcy miasta idealnego. Praca zbior. Redakcja Leszek J. Sibila. Kraków: Muzeum Historyczne Miasta Krakowa, 2007.  
Rocznik Krakowski, Praca zbiorowa, Redakcja: Jacek Purchla, Tom LXXI, Towarzystwo Miłośników Historii i Zabytków Krakowa, Kraków, MMV  
[www1.dziennik.krakow.pl](http://www1.dziennik.krakow.pl), Kraków ma swój zapomniany port rzeczny. Jak żeglować po Nowej Hucie  
[www.krakow.gazeta.pl](http://www.krakow.gazeta.pl), Dziś prawdziwych flisaków już nie ma  
[www.gazeta.krakow.pl](http://www.gazeta.krakow.pl), Czym zajmują się policjanci z Komisariatu Rzecznego  
[www.krakow.rzgw.gov.pl](http://www.krakow.rzgw.gov.pl), Droga wodna – znaczenie gospodarcze  
[www.krakow.rzgw.gov.pl](http://www.krakow.rzgw.gov.pl), Stopień wodny Przewóz, Stopień wodny Kościuszkowski, Stopień wodny Dąbie  
[www.marinakrakow.pl](http://www.marinakrakow.pl), Kraków portem trzech mórz  
[www.mimk.com.pl](http://www.mimk.com.pl), Bulwary i most  
[www.mimk.com.pl](http://www.mimk.com.pl), Wisła-rzeka pracy  
[www.mmkraow.pl](http://www.mmkraow.pl), Jaka jest wizja Płaszowa za 10-20 lat  
[www.rzeczny.policja.waw.pl](http://www.rzeczny.policja.waw.pl), Policja rzeczna ma 90 lat

<sup>24</sup> Stowarzyszenie Architektów Polskich O/Kraków zorganizowało w 1998 roku VII Międzynarodowe Biennale Architektury poświęcone zabudowie wzdłuż Wisły. Wykorzystanie rezultatów, a raczej znikomość tego wykorzystania, pozwalają mówić o ciągłym nie zauważaniu potencjału rzeki. Lokalizacja plaży czy kilku barek konsumpcyjnych nie odpowiada na proste pytanie: gdzie podziela się infrastruktura żegluga śródlądowej na Wiśle, w Krakowie, sporadycznie pływające na Bielany statki wycieczkowe oraz sezonowy tzw. tramwaj rzeczny nie rozwiązują problemu. Rajcy gminy Niepołomice od lat alarmują „o Wisłę”, ale może potrzebują pomocy w swym alarmowaniu.

## CRACOW: A PORT CITY ON THE WISLA RIVER

### SUMMARY

The Wisła in Kraków is a navigable river. If we look back in time has always been the largest river in Poland and the Baltic estuary gave travellers a direct connection to the sea and, ipso facto, the possibility of opening trade routs with the whole world. Raftsmen and barges were and important factor in the city's economy and landscape. Wisła in Poland before the IWW was connected (by way of rivers and canals) to both the Baltic Sea and the Black Sea. The "Płaszów" river port was partly build before the IWW. Two river monitors were bulid as the first ships build in a Polish shipyard. In Nowa Huta decided to build a second river port, the "Kujawy" port to material suplly and also be a dock for yachts. There is no trace of ideas reffering to Kraków as a port city in the present development plans. The river can still be saved as a navigable and as a public space but need the complete long-term planning.

### KEYWORDS

Kraków, Wisła, river port, "Płaszów" port, "Kujawy" port, sluice, navigation, shipyard, riverbanks

### O Autorze:

Małgorzata Włodarczyk, dr inż. architekt. Aktywność zawodowa w ramach Włodarczyk + WłodarczykArchitekciStudioAutorskie, prowadzona wraz z dr inż. arch. Marcinem Włodarczykiem związana jest z projektowaniem architektury, urbanistyki i wnętrz, a także z rzeczoznawstwem budowlanym w zakresie projektowania architektonicznego. Działalność naukowa i dydaktyczna dotyczy historii architektury i urbanistyki, ze szczególnym uwzględnieniem powojennego modernizmu w Polsce i w Krakowie oraz planowania przestrzennego prowadzonego w ramach Uniwersytetu Pedagogicznego w Krakowie. Społeczna aktywność związana jest m.in. z IARP, SARP, SKZ, PKN ICOMOS. Obecnie pełnione funkcje społeczne to: Przewodnicząca Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej IARP, Przewodnicząca Komisji Architektury XX wieku PKN ICOMOS oraz Przewodnicząca Komitetu Architektury Modernistycznej O/SARP Kraków



Il. 1. Galeary cumowane na zakolu Wisły pod Wawelem.

Il. 1. Barges on the Wisła bank next to the Wawel castle.

Autor fotografii: zdjęcie wykonane w pracowni Ignacego Kriegera, ze zbiorów Muzeum Historycznego Miasta Krakowa, za pośrednictwem "Kraków dawniej i dziś" Janusza Podleckiego, wydawnictwo Karpaty. Kraków 1999. Data fotografii: 1890.

Author of fotography: picture developed in atelier of Ignacy Krieder, from the collection of the Historical Museum of Kraków, after the book "Kraków dawniej i dziś" by Janusz Podlecki, "Karpaty" publishing house . Kraków 1999. Date of fotography: 1890.



Il. 2. Port Płaszów, pochylnia stoczni rzecznej.

Il. 2. The Płaszów ship yard, the slipway. Autor zdjęć / Author of photography 2-4,6-9: Małgorzata Włodarczyk, 2011.

Il. 3. Port Płaszów, pochylnia oraz basen główny.

Il. 3. The Płaszów ship yard, the slipway and the main dock.



Il. 4. Port Płaszów, basen główny.

Il. 4. The Płaszów ship yard, the main dock.

Il. 5. Port Płaszów, widok lotniczy.

Il. 5. The Płaszów ship yard, aerial view. Źródło: google earth - 2011 MGGP Aero, kwiecień/april 2009



Il. 6. Stopień wodny Dąbie, widok z prawego brzegu.

Il. 6. The Dąbie dam, view from right bank.

Il. 7. Port Kujawy, widok basenu i dopływu oraz budynku czerpni 1.

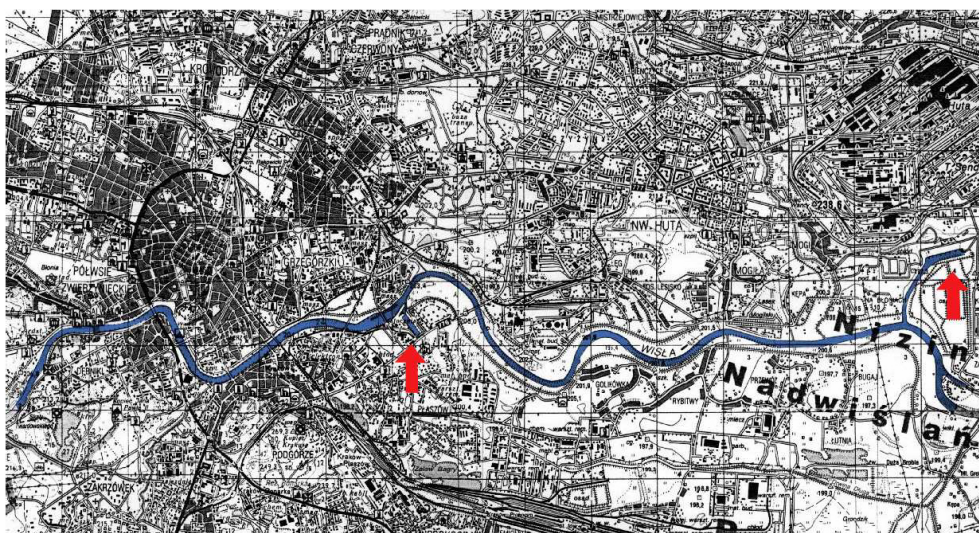
Il. 7. The Kujawy ship yard, dock and water intake building no 1.



Il. 8. Port Kujawy, widok basenu oraz budynku czepni 2.  
Il. 8. The Kujawy ship yard, dock and water intake building no 2.  
Il. 9. Port Kujawy, widok budynku czepni 2.  
Il. 9. The Kujawy ship yard, water intake building no 2.



Il. 10. Port Kujawy, widok lotniczy.  
Il. 10. The Kujawy ship yard, aerial view. Źródło: google earth - 2011 MGPP Aero, kwiecień/april 2009.  
Il. 11. Posterunek policji rzecznej na Wiśle w rejonie Dębniak, prawy brzeg.  
Il. 11. The River Police station, right bank of Wisła near Dębniak district.



Il. 12. Lokalizacja portów rzecznych na planie Krakowa.  
Il. 12. Localization of river docks on the plan of Kraków.  
Autor schematu/author of the scheme : Małgorzata Włodarczyk w oparciu o / based on: "Okolice Krakowa", WZKart Warszawa 1998.