

**Zajezdnia tramwajowa przy ul. Św. Wawrzyńca
na krakowskim Kazimierzu – ogólne omówienie problematyki
historycznej
oraz**

**Opinia i program konserwatorski dla
budynków dawnych stajni – ozn. B i C**

**Autor: Stanisław Sławiński
Badania stratygraficzne: Agata Mamoń
PKZ ARKONA sp. z o. o.
Kraków, luty 2008**

Spis treści

I. Wstęp	s. 1
II. Dane historyczne, budynki B i C: rekonstrukcja stanu pierwotnego i stanu po przebudowach	s. 2
1. Dane ogólne	s. 2
2. Dzieje zabudowy zajezdni tramwajowej według źródeł archiwalnych	s. 4
3. Budynki B i C w świetle materiałów archiwalnych i analizy dzisiejszej ich formy	s. 11
III. Opis budynków B i C oraz detal	s. 13
1. Sytuacja	s. 13
2. Budynek B	s. 13
3. Budynek C	s. 17
IV. Zalecenia konserwatorskie	s. 19
Badania stratygraficzne	s. 22

Ilustracje

- Il. 1-5 – plany wielkoskalowe (reprodukcje ze zbiorów PKZ „ARKONA” sp. z o.o.)
- Il. 6-15 – plany architektoniczne (ze zbiorów *Archiwum Państwowego w Krakowie*)
- Il. 16-28 – ikonografia (zbiory *Muzeum Inżynierii Miejskiej*)
- Il. 29-56 – fotografie stanu dzisiejszego – budynki B i C
- Il. 57-60 – inwentaryzacja geodezyjna budynków B i C (KPG, 1984)

Rysunki

- Rys. 1, stan dzisiejszy
- Rys. 2, stan w latach 1882-1900 Faza I
- Rys. 3, stan w latach 1900-1912/1913 Faza II
- Rys. 4, stan po 1913 r. Faza III
- Rys. 5, stan po 1928 r. Faza V

I. Wstęp

Budynki będące przedmiotem opracowania znajdują się w zespole zabytkowej zabudowy zajezdni tramwajowych zagospodarowanej przez Muzeum Inżynierii Miejskiej. Są to dawne stajnie, oznaczone B i C, zbudowane w epoce konnego tramwaju, a po wprowadzeniu sieci elektrycznej przebudowane dla innych funkcji.

Opracowanie zawiera opinię konserwatorską dotyczącą budynków B i C oraz ogólny rys historyczny całego zespołu zabudowań zajezdni.

Dla opracowania ww. budynków wykonano sondażowe badania na ustalenie pierwotnych narzutów tynkowych i kolorystyki oraz zasięgu występowania ceglanego detalu elewacji.

Do opracowania dołączono wszystkie zachowane plany archiwalne, zarówno poszczególnych obiektów jak i sytuacyjne (ze zbiorów *Archiwum Państwowego w Krakowie*) oraz wybrane plany wielkoskalowe.

Ponadto w opracowaniu znalazły się archiwalne zdjęcia fotograficzne (ze zbiorów *Muzeum Inżynierii Miejskiej*).

Podsumowaniem opracowania są::

- zalecenia konserwatorskie dla budynków B i C (tekst);
- graficzne rekonstrukcje rozwoju przestrzennego i zabudowy zajezdni w pierwszej połowie wieku XX (rys. 2-5).

I. Dane historyczne, budynki B i C: rekonstrukcja stanu pierwotnego i stanu po przebudowach¹

1. Dane ogólne

Zajezdnie tramwajowe stanęły na terenie kształtowanym przestrzenne w ramach średniowiecznego Kazimierza jak i w wiekach późniejszych. Narozne położenie posesji wiąże jej dzieje z przemianami, którym ulegały ulice – Św. Wawrzyńca i Gazowa.

Ulica Św. Wawrzyńca: „jedna z najciekawszych i najważniejszych ulic Kazimierza. W jej rozwoju i obecnym kształcie znalazły swe odzwierciedlenie wszystkie niemal fazy rozwojowe miasta, od średniowiecza po początek obecnego stulecia”². Zachodnia część dzisiejszej ulicy odpowiada pierwotnej ulicy wytyczonej w wyniku lokacji miasta roku 1335. Partia wschodnia, pierwotnie odchylona w kierunku północno-wschodnim, była śladem jeszcze starszego założenia przestrzennego – układu trzynastowiecznego Bawołu z kościołem p.w. św. Wawrzyńca stojącym po stronie południowej dzisiejszego placu Bawół (fundacja zapewne rycerza Wawrzyńca, 1276-1278). Kościół, nie związany z dzisiejszym przebiegiem ulicy rozebrano pod koniec wieku XVIII. „Ten nie zachowany dziś odcinek ulicy (utrzymały się tylko ślady w postaci niektórych podziałów własnościowych ...) był pozostałością drogi, związanej z trzynastowiecznym rozplanowaniem Bawołu; jest rzeczą charakterystyczną i zapewne nieprzypadkową, że kierunek tej drogi wskazywał niemal wprost drugi kościół o przedlokacyjnej genezie – św. Jakuba, związany z sąsiednią osadą. Zachodni odcinek wspomnianej drogi zlikwidowany został w związku z lokacją Kazimierza i zastąpiony dzisiejszym zachodnim odcinkiem ul. Św. Wawrzyńca. Tak więc dawna ulica składała się z dwóch różnych sekwencji: dłuższej zachodniej, związanej z rozplanowaniem lokacyjnym z r. 1335 i krótszej wschodniej, będącej elementem starszego rozplanowania Bawołu”³. Dzisiejsza nazwa ulicy pojawia się stosunkowo wcześnie. Kościółek p.w. św. Wawrzyńca nie istnieje już po roku 1785 (zob. plan z 1785 r., jeszcze z istniejącym kościółkiem – il. 1; załamany w odcinku wschodnim bieg ulicy utrzymany jeszcze w pierwszej połowie wieku XIX oraz w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych tego wieku – il. 2-4). Już w pierwszej połowie wieku XIX planowano „wyprostowanie” ulicy w jej odcinku wschodnim (plan regulacyjny

¹ Opracowano wg: B. Krasnowolski, *Ulice i place krakowskiego Kazimierza*, Kraków 1992, s. 53-56, 156-163; S. Pochwała, *Rewaloryzacja zajezdni tramwajowych: tramwaju konnego i tramwaju elektrycznego wąskotorowego na Krakowskim Kazimierzu w latach 2006-2007*, maszynopis udostępniony przez autora oraz inne notatki i materiały archiwalne udostępnione przez tegoż autora; *Archiwum Państwowe w Krakowie*, Akta Budownictwa Miejskiego, Dz. VIII, l. sp. 324 (dalej jako: ABM), plany wielkoskalowe, ikonografia.

² B. Krasnowolski, *Ulice*, s. 156.

³ Tamże, s. 157.

z 1844 r.), co ostatecznie zrealizowano w latach siedemdziesiątych tegoż wieku. W związku z pracami regulacyjnymi, w latach 1878-1879 ulice wyłożono kostką porfirową (dzisiejszy ciąg ulicy przedstawia il. 5).

Ulica Gazowa wytyczona została w dzisiejszym kształcie w wieku XIX, a jej nazwa powstała bezpośrednio po budowie pierwszej miejskiej Gazowni. Wcześniej, w 2 połowie wieku XVII i w wieku XVIII, uległ całkowitemu zniszczeniu, w tej okolicy Kazimierza, średniowieczny układ przestrzenny (il. 1). Pierwsze prace nad nową ulicą związane były z istnieniem mostu prowadzącego na Podgórze. Most ten został zniszczony przez powódź roku 1813 i ulica podupadła. W roku 1819 (na terenach zwanych pod koniec wieku XVIII jako „Zakólskie”) zaadaptowano na łaźnię publiczną dawny spichlerz. Powstał tu zakład kąpielowy z obszernym ogrodem. Twórcą przedsięwzięcia był doktor Riedmüller. Zajęcie przez niego części ulicy było powodem kolejnej regulacji jej biegu. Ostatecznie dokonano jej w latach 1839-1844 – południowy wylot ulicy trafiał w miejsce nie istniejącej już bramy Bocheńskiej. W roku 1844 ulica zwana była Nadwiślańską. Na planie z roku 1848 jest to ulica nazwana „Przecznica Św. Wawrzyńca” (il. 2). Plany z roku 1866 i 1879 ukazują ulicę w dzisiejszym kształcie (il. 3, 4). W latach 1878-1879 położono nawierzchnię z kostki porfirowej. Budownictwo mieszkalne przy tej ulicy nigdy się zbytnio nie rozwinęło, natomiast po stronie wschodniej powstały istotne dla funkcjonowania nowoczesnego miasta zakłady przemysłowe.

W kwartale zabudowy, u zbiegu wspomnianych wyżej ulic, powstał zespół budynków przemysłowych ostatecznie przejętych przez miasto.

Jako pierwsza została założona **gazownia**. Powstała w miejscu łaźni Riedmüllera. Projekt opracowano w roku 1855, a zrealizowano go w roku 1856 (zob. il. 3, 4). Dawny dom właściciela (z roku 1819) zaadaptowany został na budynek dyrekcji. Zbudowano wówczas pierwszy zespół fabryczny do produkcji gazu węglowego, pierwszy gazomierz oraz dom dla pracowników. Około roku 1880 powstał drugi gazomierz. Zakład ten został w roku 1886 przejęty przez miasto i dalej rozbudowywany. Ze szczególną energią akcja ta przebiegała w latach ok. 1890-ok. 1908 (zob. il. 5). Zbudowano wówczas trzeci gazomierz, usytuowany w linii rozebranego miejskiego muru obronnego z epoki średniowiecznej. Kolejne szeroko zakrojone prace budowlane, w tym przebudowę budynku dyrekcji, prowadził w latach 1921-1929 architekt Wacław Krzyżanowski. Niestety w latach powojennych wszystkie gazometry nadające specyficzne piętno całemu założeniu zostały rozebrane.

Północno-zachodnią partię kwartału zajęła w roku 1882 **zajezdnia** zbudowana przez „Belgijskie Towarzystwo Kolei Lokalnych” (założone przez

Bank Belgijski), które otrzymało od miasta koncesję na budowę i eksploatację pierwszej w Krakowie konnej linii tramwajowej (il. 5 - zob. niżej).

Ostatnim z obiektów przemysłowych założonych na terenie kwartału była **elektrownia miejska**, wzniesiona w zasadniczym kształcie w latach 1904-1908 (il. 5).

Stan zabudowy, w latach dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku, opisano w sposób następujący: „do początku w. XX ul. Św. Wawrzyńca zdominowana została przez zabudowę przemysłową, decydującą o jej odrębnym charakterze. Okazałe kompleksy elektrowni i zajezdni, dziś już niefunkcjonalne, częściowo opuszczone i zaniedbane oczekują na odpowiednią adaptację. Likwidacja tych dokumentów narodzin nowoczesnego miasta byłaby niepowetowaną stratą. Wielkie przestronne hale każą myśleć o nowoczesnej ekspozycji muzealnej. Podjęto już prace nad utworzeniem muzeum komunikacji krakowskiej; muzeum przemysłu w dawnej elektrowni powinno uzupełnić ten program”⁴.

2. Dzieje zabudowy zajezdni tramwajowej według źródeł archiwalnych

Faza I (pierwsza zajezdnia – rys. 2)

„Pierwszy obiekt wybudowało Belgijskie Towarzystwo Kolei Lokalnych (*Compagnie Générale des Chemins de Fer Secondaires*) założone przez bank Belgijski (*Banque de Belgique*), które otrzymało od gminy Kraków koncesję na budowę i eksploatację pierwszych w mieście konnych linii tramwajowych. Bank Belgijski angażował się wówczas w wiele przedsięwzięć komercyjnych, związanych z wykorzystaniem ówczesnych wysokich technologii, w tym m. in. W budowę i eksploatację linii tramwajowych w Europie Środkowej”⁵.

Projektantem pierwszej zajezdni był H. Geron, jego projekt obejmował też stajnie dla koni, czyli budynki B i C.

W dniu 6 sierpnia 1882 r. Magistrat skierował pismo urzędowe do Gerona - „Inżyniera Tramwaju Krakowskiego, jako zastępcy Towarzystwa *Banque de Belgique*”⁶. Treść pisma zawiera istotne informacje o pierwszej krakowskiej zajezdni. „W rozpoznaniu przedłożonego przez p. H. Gerona w dwóch egzemplarzach planu na budowę stajni oraz remizy i budynku administracyjnego, jako też prowizorycznej szopy w realności 324 dz. VIII na cele Tramwaju Krakowskiego”, Magistrat zatwierdził projekt z następującymi uwagami:

1) „Schody prowadzące do ubikacji mieszkalnych na pierwszym piętrze będą ogniotrwałe i otrzymają co najmniej 1 m szerokości oraz że klatka schodowa będzie zasklepiona”.

⁴ Tamże, s. 162-163.

⁵ *Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie*, Kraków 2007, s. 11.

⁶ ABM, nr 7.

2) „Przestrzenie mieszkalne mają otrzymać co najmniej 3 m wysokości”.

3) „Dach nad temi przestrzeniami ma spoczywać na belkach cugowych, strychowa zaś podłoga winna być ogniotrwała jak również i pokrycie dachowe na wszystkich budynkach”.

4) „Ściany parterowe budynku administracyjnego połączonego z budynkiem stajni mają mieć grubości 0,60 m.”.

5) „Parterowa podłoga budynku administracyjnego ma być założona 30 cm wyżej nad poziom podwórza”.

6) „Ściany remizy należy wykonać jako pruskie a nie drewniane deskowane”.

7) Ścieki deszczowe miano odprowadzać do ul. Gazowej, a na gromadzenie odchodów końskich przeznaczono dół kloaczny i gnojowy.

8) Na czas budowy miała na terenie zajezdni stanąć prowizoryczna szopa drewniana.

Ogólnie sądzi się, że na skutek zaleceń władz miejskich projekt hangaru na tramwaje, z założenia Gerona bardzo skromny, zmodyfikowano i ostatecznie zbudowano dzisiejszą halę ozn. E – była to zajezdnia czołowa z wjazdem od strony zachodniej (tu była remiza w której garażowały tramwaje) i kuźnią od strony wschodniej⁷. Drewniana konstrukcja budynki, słupowo-ryglowa, wzmocniona została zastrzałami, a „zajezdnię wzniesioną na prostokątnym rzucie 30 x 12 m, dzielił na dwie nawy jednakowej rozpiętości rząd drewnianych słupów ustawionych w podłużnej osi hali”⁸.

Jak łatwo się można domyślić stajnia i budynek administracyjny to obecne budynki B i C. Nie zostały one zaznaczone na jedynym zachowanym planie sytuacyjnym z tego czasu podpisanym przez Gerona. Teren przedsiębiorstwa jest na planie mniejszy od dzisiejszego – jest to prostokątna posesja, nie zabudowana, oznaczona nr 324, znajdująca się na zapleczu domów nr 321, 322 i 323 stojących w pierzei ulicy Św. Wawrzyńca (aż do narożnika z ul. Gazową). W północno-wschodniej partii posesji stoją jakieś budynki, chyba starsze od zajezdni. Nie znamy ich przeznaczenia ani ewentualnej ich adaptacji. Jako nowy oznaczono budynek zajezdni (mniejszy i stojący w innym nieco miejscu od budynku ostatecznie zrealizowanego) oraz wrysowano ołówkiem sytuację budynku B (?), niezgodną ze stanem zrealizowanym (il. 6).

⁷ *Muzeum*, s. 11.

⁸ S. Pochwała, *Rewaloryzacja*, s. 1.

Prace nad urządzeniem zajezdni prowadzono jeszcze w roku 1883. Informuje o tym pismo Magistratu do Leopolda Mussila „Dyrektora tramwaju krakowskiego”. Zwrócono w nim uwagę:

- aby zbiornik na odchody był „z dobrze wypalanej cegły w cemencie wykonany”;
- „stajnie mają być odpowiednio wentylowane”⁹.

„Zajezdnia obsługiwała pierwszą krakowską linię tramwajową biegnącą od Mostu Podgórskiego ulicami: Mostową, Krakowską, Grodzką, Rynkiem, Floriańską do dworca kolejowego”¹⁰.

W roku 1890 na posesji zajezdni stał budynek mieszkalny, któremu nadano liczbę orientacyjną 4 od strony ul. Gazowej¹¹.

Budowa drugiej linii tramwajowej, do Parku Krakowskiego”, była bezpośrednią przyczyną powiększenia remizy. Przedłużono ją o 18 m w kierunku zachodnim. Działania te mają potwierdzenie w materiałach archiwalnych: w roku 1896 pismem do Leopolda Musilla („dyrektora tramwaju,„) magistrat zatwierdził plan „na przedłużenie remizy dla Stacji Tramwajowej w Krakowie”. Projekt wyszedł z „Biura Architektonicznego T. Stryjeński & Z. Hendel”¹². Rysunek sytuacyjny zamieszczony jest razem z planem całego założenia zajezdni: budynki B i C występują na nim jako stajnie, przy czym po południowej stronie budynku C stoją jakieś mniejsze zabudowania (drewniane?); powiększona remiza (dzisiaj budynek ozn. E) znajduje się za budynkami mieszkalnymi stojącymi w pierzei ul. Św. Wawrzyńca (il. 7, 7a; zob. il. 21).

Faza II (rozbudowa zajezdni, tramwaj elektryczny wąskotorowy – rys. 3)

W roku 1900, w wyniku przejęcia komunikacji tramwajowej (i jej elektryfikacji) przez Krakowską Spółkę Tramwajową, nastąpiła rozbudowa oraz przebudowa zespołu prowadzona według projektów architekta Karola Knausa. W tym czasie zdaje się powiększono dwukrotnie (w kierunku południowym) obszar zajezdni (plan sytuacyjny - il. 9, 9a). Główną inwestycją, zaprojektowaną przez Knausa, był kompleks zespolonych hal nowej zajezdni czołowej, warsztatów i elektrowni (mieściła kotłownię, generatornię i akumulatorownię) zbudowany w południowo-wschodniej partii powiększonej posesji - dzisiaj są to obiekty ozn. D1, D2 i D3 (il. 8-10, 16, 18, 19).

W ramach nowego założenia funkcjonowały obie zajezdnie, stara i nowa. Wspomniany już plan sytuacyjny przedstawia układ torów wyprowadzonych wówczas z obu zajezdni na ul. Gazową i dalej w ulicę Pustą, czyli dzisiejszą

⁹ ABM, nr 7.

¹⁰ S. Pochwała, *Rewaloryzacja*, s. 1.

¹¹ ABM, nr 9.

¹² Tamże, nr 10.

Trynitarą (il. 9, 9a). Przebudowano wówczas i zmieniono funkcję obu omawianych budynków stajennych (il. 11).

Starą remizę użytkowano nadal, stopniowo jednak odchodząc od pierwotnej jej funkcji na rzecz magazynów i warsztatów¹³.

Doskonałą ilustracją ówczesnego stanu zajezdni jest plan katastralny Krakowa z roku 1907 (il. 5). Warto zwrócić uwagę na obiekty całego kwartału (bloku) przemysłowego zamkniętego pomiędzy brzegiem Wisły (ul. Podgórska) oraz ulicami: Św. Wawrzyńca, Dajwór i Gazową. W jego południowej partii znajduje się gazownia z gazometrami. W północno-wschodniej partii widzimy załączek elektrowni miejskiej. Sytuacja zabudowy zajezdni (określonej jako: Elektrownia i remiza tramwajowa) jest następująca: północno-zachodni narożnik kwartału zajmują trzy posesje z domami mieszkalnymi (narożna obecnie mieści siedzibę MPK); zabudowę zajezdni stanowią dawne stajnie (budynki dzisiaj ozn. B i C) oraz stara remiza (E) i kompleks zespolonych hal nowej zajezdni wąskotorowej, warsztatów i elektrowni (D1, D2, D3).

W kolejnych latach (1901-1913¹⁴) zakładano w obrębie zajezdni wodociągi i korespondowano w tej sprawie z Magistratem: w roku 1901 pismo magistratu skierowano do „Zakładu Central Kolei elektrycznej”¹⁵; a w roku 1909 skierowano pismo na ręce Ferdynanda Fischera dyrektora „Krakowskiej Spółki Tramwajowej”¹⁶.

Faza III (rozbudowa zajezdni, tramwaj elektryczny normalnotorowy – rys. 4)

Bezpośrednio przed I wojną światową, w latach 1912-1913, wprowadzono linię normalnotorową (jako uzupełnienie wąskotorowej, która funkcjonowała do roku 1953), a zajezdnię powiększono:

- o teren dwóch lub jednej posesji znajdujących się przy ul. Św. Wawrzyńca;
- o część ogrodu Kanoników Regularnych (przy kościele p.w. Bożego Ciała), położoną po drugiej stronie ulicy Św. Wawrzyńca.

Z okresu tego pochodzi informacja o budowie na terenie zajezdni jakichś prowizorycznych budynków¹⁷. Niewątpliwie był wśród nich nowy hangar, założony jako zajezdnia czołowa stojąca w pierzei ulicy Św. Wawrzyńca (dzisiaj budynek ozn. F – zob. il. 17). Była to znów konstrukcja typu mur pruski, ale z cegieł wapienno-piaskowych, a więc niemal białych. W analogicznej konstrukcji zbudowano dyspozytornię (dzisiaj budynek J – zob. il. 22)¹⁸.

W roku 1913 do starej zajezdni dostawiono od wschodu przybudówkę warsztatową („mur pruski” z wypełnieniem cegła wapienno-piaskową)¹⁹. Samą

¹³ S. Pochwała, *Rewaloryzacja*, s. 2.

¹⁴ ABM, nr 11, 12, 13.

¹⁵ Tamże, nr 11.

¹⁶ Tamże, nr 12.

¹⁷ Tamże, nr 16.

¹⁸ *Muzeum*, s. 13.

¹⁹ Tamże, s. 11-12.

zajeźdnię do tegoż roku nadal użytkowano zgodnie z pierwotną jej funkcją. Dopiero po roku 1913 adaptowano ją w całości na warsztaty i magazyny²⁰.

W latach 1912 i 1913 rozbudowano kanalizację zajeźdni²¹. W związku z tym powstał plan sytuacyjny założenia (il. 12). Jest on niezwykle ciekawym materiałem, przedstawiając:

- 1) budynki dawnych stajni (B i C);
- 2) starą i nową zajeźdnię (E oraz D1-D3);
- 3) dzisiejszy budynek ozn. E, czyli „prowizoryczną remizę”;
- 4) wiatę stojącą przy południowej granicy założenia;
- 5) jakiś budynek stojący w miejscu późniejszych garaży przy ul. Gazowej (dziś ozn. G);
- 6) nowy warsztat stojący na zapleczu budynku przy ul. Gazowej (ozn. H);
- 7) z zabudowy mieszkalnej w pierzei ul. Św. Wawrzyńca pozostał tylko dom narożny (dzisiaj ozn. A i siedzibę MPK);
- 8) pośrodku założenia znajdowały się trawniki;
- 9) teren po drugiej stronie ulicy Św. Wawrzyńca nadal zajęty jest przez ogród.

W roku 1917 zakończyła działalność własna elektrownia zajeźdni (dzisiaj budynek ozn. D3). Odtąd prąd dla tramwajów dostarczała elektrownia miejska²².

Plan późniejszy o lat kilkanaście ilustruje układ torów. Uległ on zmianie w stosunku do stanu z roku 1900. Zniesiono tory wyprowadzone ze starej remizy (E), a tory z nowej remizy (F) wywiedziono w ul. Św. Wawrzyńca (il. 14).

Faza IV (wprowadzenie komunikacji autobusowej – rys. 5)

W latach 1928-1929 na terenie zajeźdni zbudowano garaże oraz warsztaty dla powstających w tym czasie linii autobusowych.

Wcześniej, bo już w roku 1923, powstał projekt podziemnego zbiornika na benzynę (il. 13)²³, niewątpliwie dla autobusów wprowadzanych awaryjnie w ramach komunikacji tramwajowej. Jak zwykle na projekcie przedstawiono plan sytuacyjny, tym razem z częścią założenia (il. 13, 13a). Zbiornik zlokalizowano

²⁰ Tamże, s. 12.

²¹ ABM, nr 14, 15.

²² Informacja z MIM.

²³ ABM, nr 17.

na zapleczu budynku oznaczonego dzisiaj H, czyli warsztatów zbudowanych w roku 1913.

W roku 1928 Magistrat wystawił dwa dokumenty dotyczące tej inwestycji, a będące zatwierdzeniem projektu oraz potwierdzeniem jego prawidłowej realizacji²⁴. Budowę garaży zatwierdzono pod następującymi warunkami:

- „konstrukcja ścian ma być wykonana jako ryglówka wyłożona cegłą”;
- wewnątrz boksów winna być założona wentylacja;
- drzwi do boksów i blacharni mają się otwierać na zewnątrz;
- ponadto należało założyć światła ostrzegawcze dla przechodniów.

Garaże (dzisiaj ozn. G) zlokalizowano w pierzei ul. Gazowej, w miejscu budynku stojącego już w roku 1913 (il. 14). Nie wiadomo czy garaże były od początku otynkowane, co widoczne jest na fotografii z okresu okupacji niemieckiej (il. 20). Jak pamiętamy obok garaży stał równoległy do nich, zbudowany w roku 1913, budynek mieszczący zaplecze komunikacji autobusowej (dzisiaj ozn. H)²⁵. Nic nie wiemy o ewentualnej przebudowie tego budynku w roku 1928. Jak zwykle na planie zamieszczono rysunek sytuacyjny (il. 14, 14a). Ukazuje on zajezdnię w pełni rozkwitu:

- z budynkami: B, C (administracja i biura);
- wszystkimi hangarami tramwajowymi i ich przyległościami (D1-D3, E i F);
- dyspozytornię (J);
- nowe garaże (G) i stojący równoległe do nich starszy budynek (H);
- przy południowej granicy zajezdni nadal stoi wiata.

„W połowie lat 1930. do zabudowy przyłączono XIX-wieczny budynek na rogu ulic Św. Wawrzyńca i Gazowej, nadbudowując go i adaptując dla dyrekcji i administracji Krakowskiej Miejskiej Kolei Elektrycznej. Jednocześnie rozpoczęto w dzielnicy Podgórze budowę nowej zajezdni, do której zamierzano przenieść główne funkcje związane z komunikacją miejską”²⁶. Zbyt ciasne zajezdnie i tereny starej zajezdni postanowiono pozostawić bez dalszej rozbudowy²⁷.

²⁴ Tamże, nr 18, 19.

²⁵ Informacja z MIM.

²⁶ *Muzeum*, s. 14.

²⁷ Tamże, s. 14.

Faza V

Okres powojenny to nieuchronny koniec funkcjonowania zajezdni i trzeba przyznać szybkie uznanie jej wartości historycznej oraz konsekwentne dążenie do zachowania jej zabytków i utworzenia muzeum.

Po likwidacji linii wąskotorowych, w roku 1953, nastąpiła przebudowa torowisk na terenie zajezdni.

Stara zajezdnia obsługiwała trakcję tramwajową jeszcze w początku lat sześćdziesiątych, w których zlikwidowano niemal cały układ torowy. „Przekształcone na zaplecze magazynowo-warsztatowe i garaże autobusów i pojazdów specjalistycznych budynki coraz wyraźniej traciły swoją pierwotną funkcję”²⁸.

„Całe założenie: budynki place manewrowe i postojowe wpisano w 1985 r. do rejestru zabytków, a od 1995 r. prowadzona jest jego rewaloryzacja i adaptacja dla potrzeb Muzeum Inżynierii Miejskiej. Rewaloryzację prowadzi się z założeniem powrotu do pierwotnych form architektonicznych i największym możliwym wykorzystaniem autentycznej substancji oraz ich uczytelnienia i wyeksponowania”²⁹.

W roku 1998 zostało założone w budynkach zajezdni *Muzeum Inżynierii Miejskiej*. W roku 2005 przejęło ono w długoterminowe użytkowanie prawie wszystkie należące do miasta budynki zajezdni³⁰.

W latach 2006-2007 przeprowadzono prace rewaloryzacyjne przy najstarszych halach zajezdni: „starej remizie” tramwaju konnego (ozn. E) i kompleksu hal zespolonych tramwaju elektrycznego, wąskotorowego (ozn. D1-D3)³¹.

²⁸ Cały akapit wg: tamże, s. 14.

²⁹ Tamże, s. 14.

³⁰ S. Pochwała, *Rewaloryzacja*, s. 3.

³¹ Tamże, s. 1.

3. Budynki B i C w świetle materiałów archiwalnych i analizy dzisiejszej ich formy

Oba budynki zostały zrealizowane wg projektu H. Gerona w roku 1882, jako stajnie dla koni ciągnących ówczesny tramwaj. Plan sytuacyjny całego założenia, z roku 1882, nie przedstawia sytuacji zabudowy zajezdni zgodnie ze stanem faktycznie zrealizowanym (il. 6). Prawidłowe przedstawienie sytuacji omawianych budynków występuje na kolejnych planach z pierwszej połowy wieku XX (il. 5, 7, 7a, 9, 9a, 12, 14, 14a).

W budynku B obok stajni miały się znajdować pomieszczenia administracyjne (można domyślić się, że w parterze) oraz pomieszczenia mieszkalne na piętrze – oba typy pomieszczeń niewątpliwie w południowej partii rzutu.

Budynek C w parterze zdaje się w całości przeznaczony był na stajnie. Na poddaszu, obok strychu, powstały od południa pomieszczenia mieszkalne (?) wydzielone drewnianymi ściankami działowymi i zachowane do dnia dzisiejszego.

Pierwszy znany i wiarygodny plan sytuacyjny zajezdni powstał w roku 1896 (il. 7, 7a).

O pierwotnym stanie budynku B informuje plan jego przebudowy (i zmiany funkcji) wykonany przez K. Knausa w roku 1900 (il. 11). Ponadto budynki B i C znajdują się na planie sytuacyjnym zamieszczonym na projekcie Knausa obejmującym kompleks hal zajezdni, warsztatów i elektrowni (il. 9, 9a).

Przyjrzyjmy się projektowi przebudowy stajni. Zastosowane w rysunku różnicowanie kolorystyczne murów zastanych, wyburzeń oraz murów nowych pozwala na wyróżnienie kolejnych faz budowy. Niestety nie zachowane są analogiczne plany budynku C oraz plany kolejnej przebudowy budynku B. Stąd m. in. analizę budynku C oparto na porównaniu z środkami formalnymi zastosowanymi w budynku B.

Budynek B: jego stan pierwotny z roku 1882 oraz zmiany wprowadzone w roku 1900 można zrekonstruować na podstawie planu z roku 1900 i późniejszych fotografii (il. 11, 23-27). Z planu wynika, że stajnia od początku (1882) była parterowa, z poddaszem³². Oś środkową od wschodu i zachodu podkreślono płytkimi ryzalitami o dwuspadowych dachach. W południowej partii rzutu był to budynek dwukondygnacyjny. Jak wynika z rysunku elewacji zachodniej już w roku 1882 istniały podziały tejże elewacji (oraz zapewne pozostałych elewacji), podkreślone odkrytym wątkiem ceglany: cokół, gzyms kordonowy nad parterem, lizeny ryzalitu na osi oraz schodkowe fryzy w szczytach. Wyeksponowanie odkrytych wątków ceglanych przedstawiają fotografie z okresu międzywojennego i lat pięćdziesiątych ubiegłego wieku (il. 23-27). Widoczne są na nich cztery okna piętra w południowej partii budynku, o

³² ABM, nr 8.

odcinkowym zamknięciu i ceglanych opaskach (il. 23, 24) – są one niewątpliwie pierwotne, ponieważ na planie przebudowy z roku 1900 nie zaznaczono ich przeróbek. Pozostałe były prostokątnymi oknami bez opasek.

Przebudowa stajni w roku 1900 (K. Knaus) na budynek biurowy nie zmieniła jej rzutu (il. 11). Być może już wówczas nastąpiła w północnej partii budynku korekta jego bryły i gabarytu. W związku ze zmianą funkcji zagęszczono podziały wewnątrz budynku, a projekt ostatecznie zrealizowano z uzupełnieniami (ewentualny plan dodatkowy nie jest zachowany) – największą zmianą było założenie piwnic pod północną partią rzutu, pierwotnie nie planowanych, o ile piwnic tych nie zbudowano w latach późniejszych. Generalnie zaplanowano przebudowę otworów w parterze elewacji, na zamknięte odcinkowo i ujęte w ceglane opaski (jak okna na piętrze przed r. 1900), czego nie zrealizowano w pełni jeszcze w latach międzywojennych. Analiza stanu obecnego pozwala sądzić, że w roku 1900 lub we wczesnych latach międzywojennych nastąpiła przebudowa budynku, który wówczas uzyskał dzisiejszą bryłę regularnie rozczłonkowaną. Założono wówczas piętro nad partią północną, analogiczne jak nad południową i także nakryte odrębnym dachem dwuspadowym (il. 25). Elewacje budynku po przebudowie międzywojennej przedstawione są na inwentaryzacji architektonicznej z roku 1984 (il. 58). Widoczne jest odmienne potraktowanie elewacji południowej partii rzutu – okna zamknięte odcinkowo, w opaskach tynkowych, a pierwotnie ceglanych (zob. il. 26, 27).

Po roku 1900 w budynku B mieściła się siedziba dyrekcji (do roku 1938)³³.

W latach powojennych elewacje budynku zostały ponownie otynkowane, przede wszystkim otynkowano opaski okienne w południowej partii elewacji³⁴.

W roku 1985 (lub później) ujednolicono otwory elewacji – wszystkie otwory poza południową partią budynku (w tym okna na piętrze i poddaszu) otrzymały odcinkowe zamknięcia oraz cementowe opaski pokryte tynkiem (il. 29-36). Pozbawione dotąd opaski okno w elewacji wschodniej (druga oś w parterze, licząc od południa – zob. il. 32) zostało również ujęte w opaskę cementową. W tymże czasie elewacje ponownie otynkowano, zakrywając istniejące ceglane wązki podziałów oraz opasek okiennych. Wewnątrz założono dzisiejsze schody w centralnej partii rzutu (il. 37). W roku 1985 całkowicie wymieniono stolarkę okienną. Do końca lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku działała w budynku główna dyspozytornia ruchu³⁵.

³³ Informacja z MTM.

³⁴ Stan po otynkowaniu, a przed przebudową ukazuje inwentaryzacja fotograficzna wykonana przez *Miejskie Przedsiębiorstwo Geodezyjne w Krakowie*, 1984.

³⁵ Informacja z MTM.

Budynek C: znamy jego formę zewnętrzną w okresie okupacji niemieckiej (il. 28, 60), nie różni się ona wiele od stanu obecnego, szczególnie jeśli chodzi o bryłę i gabaryt – zapewne były one takie same w roku 1882. Trudno powiedzieć czy coś zmieniono w roku 1900. Główna zasada kompozycji elewacji jest pierwotna: cokół i narożne lizeny opracowane w wątku ceglany, podobnie jak schodkowe fryzy koronujące szczyt północny i południowy oraz płaski gzyms kordonowy.

Zdaje się, że w ciągu wieku XX przebudowie mogły ulec niektóre otwory w elewacjach. Na pewno wtórne są stalowe schody na poddasze, założone przy elewacji południowej – zastąpiono nimi pierwotne schody drewniane (il. 28 i 42, 43).

Prawdopodobnie trzy prostokątne otwory w szczycie elewacji południowej są pierwotne (il. 28 i 42, 43).

Zablendowane otwory w szczycie elewacji północnej – dwa okna w tynkowych opaskach, zamknięte odcinkowo (wcześniej zapewne były to opaski opracowane w wątku ceglany) oraz okrągłe okienko na osi – mogą być pierwotne z roku 1882, jak i z roku 1900 (il. 40, 41).

W dłuższych elewacjach, pod okapem dachu, zachowane są pierwotne okna strychu (il. 42, 44, 45).

Podziały wnętrza są niewątpliwie wtórne (il. 59).

II. Opis budynków B i C oraz detal

1. Sytuacja (rys. 1)

Budynki stoją na dużej narożnej posesji dawnej zajezdni tramwajowej (ul. Św. Wawrzyńca / ul. Gazowa). Oba znajdują się w jej partii wschodniej, przy ul. Św. Wawrzyńca, nieco odsunięte od linii regulacyjnej jej południowej pierzei. Mniejszy budynek C stoi przy wschodniej granicy zajezdni. Większy budynek B założony jest równoległe do niego.

2. Budynek B (rys. 1; il. 29-39, 47-50, 57, 58)

Rzut, bryła i kształt dachu (il. 29, 30, 32, 33, 35, 36, 57, 58)

Budynek założony na rzucie prostokątnym, wydłużonym w kierunku północ-południe, z nieznacznymi ryzalitami (od zachodu i wschodu) na osi poprzecznej oraz w południowej partii rzutu.

Budynek podpiwniczony tylko w partii północnej, dwukondygnacyjny (piętra w partiach skrajnych i poddasze w części środkowej), skrajne partie nakryte odrębnymi dachami dwuspadowymi w układzie kalenicowym, analogicznie nakryta środkowa partia rzutu, dachy z okapami nad dłuższymi elewacjami budynku; ryzalitty centralne obu elewacji zamknięte trójkątnymi szczytami – tu daszki dwuspadowe w układzie szczytowym. Nad piętrem

znajduje się niski strych. Więźba dachowa drewniana, wymieniona w roku 1985.

Obecnie pomieszczenia w parterze i na piętrze nakryte są żelbetowymi stropami.(typ wps.) – w pomieszczeniach poddasza strop ten dubluje więźbę dachową.

Wnętrze, układ funkcjonalny (il. 37-39, 57)

Trakty budynku liczone są względem elewacji zachodniej, która jest jego elewacją frontową.

Piwnice są wtórne w stosunku do pierwotnego budynku stajni, występują tylko pod północną partią rzutu, założone w układzie dwutraktowym, nakryte stropami Klein'a, podziały cienkimi ściankami, otynkowane; dostępne zewnętrznymi schodami założonymi przy elewacji wschodniej.

W parterze układ dwutraktowy o zróżnicowanej głębokości traktów w poszczególnych partiach rzutu. W trakcie frontowym, w osi środkowej, występuje jednoprzestrzenna sień wysokości dwóch kondygnacji, mieszcząca schody na piętro. Obok podziałów murami konstrukcyjnymi występują na parterze cienkie ścianki działowe.

Piętro wzniesione na murach konstrukcyjnych parteru, występują na nim ścianki działowe o innym rozmieszczeniu.

W obu kondygnacjach, zwłaszcza na piętrze (poddaszu), występuje układ korytarzowy – korytarz wydzielony cienkimi ścianami w „trakcie” środkowym oraz pomieszczenia od wschodu i zachodu.

Pomieszczenia nakryte sufitami (stropy żelbetowe typu wps) oraz na poddaszu stropami wps ze stalowymi belkami imitującymi otynkowane wiązanie dachu (il. 37, 38).

Schody o konstrukcji żelbetowej, pokrytej wylewką z lastriko, trójbiegowe, z metalową poręczą (il. 37).

Elewacje (il. 29-36, 47-50)

Elewacja zachodnia (il. 29-31): jest to elewacja frontowa budynku; kompozycja regularna, w parterze piętnastoosiowa, na piętrze trzynastoosiowa, z podkreśleniem osi środkowej płytkim ryzalitem zamkniętym niskim trójkątnym szczytem; cała elewacja dwukondygnacyjowa o wyższych skrajnych partiach – północnej trójosiowej, południowej czteroosiowej i wyodrębnionej znikomym ryzalitem; podziały: obecnie otynkowany płaski cokół, otynkowane lizeny ryzalitu centralnego, otynkowany płaski gzyms kordonowy, otynkowany schodkowych fryz w szczycie ryzalitu; okna zamknięte odcinkowym łękiem, w płaskich opaskach tynkowych, analogicznie opracowany otwór wejścia w ryzalicie; okna na piętrze i poddaszu, poza partiami skrajnymi i ryzalitem środkowym, znacznie niższe od pozostałych; na piętrze ryzalitu osiowo założone okno bez opaski, flankowane przez dwie małe, prostokątne blendy.

Elewacja wschodnia (il. 32-34, 36): kompozycja i detal takie jak w elewacji zachodniej; w parterze elewacja czternastoosiowa, na piętrze trzynastoosiowa.

Elewacja północna (il. 35): w całości otynkowana, flankowana lizenami; cokół, lizeny (brak fryzu w szczycie), gzyms kordonowy jak w elewacjach dłuższych; dwuosiowa, okna w opaskach jw., w zwieńczeniu szczytu okrągłe okienko strychu w płaskiej opasce tynkowej.

Elewacja południowa (il. 36): identyczna jak elewacja północna, w szczycie otynkowany fryz schodkowy.

Ceglany detal elewacji (il. 47-50, 57)

Sondażowe odkrywki oraz ikonografia z okresu międzywojennego wskazują, że w elewacji eksponowane były ceglane wązki podziałów i obramień okiennych południowej partii budynku. Występuje w nich cegła maszynowa o spoinach cementowych zacieranych wgłębnie – cegły i spoiny pokryte cienką warstwą kolorystyczną, czerwoną. Są to:

- cokół całej elewacji, analogiczny jak w elewacjach budynku C (w zwieńczeniu „rolka” ceglana z główek stojących na boku, niżej wążek główkowy i pojedyncze wozówki), 1882, (il. 11, 23, 24, 26, 47; zob. il. 41, 43-45, 51, 53, 54);

- gzyms kordonowy wszystkich elewacji: dolne i górne pasma cegieł rozdzielone ceglami stojącymi na boku – te ostatnie tworzą pojedynczy szereg jakby małych płytcin o ceglanych plecach – w kształcie kratki lub „drabinki”, 1882 (il. 11, 23-26; zob. il. 56);

- ceglane wązki lizen oraz schodkowego fryzu w szczytach elewacji południowej i północnej (tu nie ma fryzu w szczycie) oraz w elewacjach ryzalitu centralnego – 1882; lizeny elewacji północnej prawdopodobnie z 1900 lub nieco później (il. 11, 48, 49).

- opaski okienne: ceglane opaski z 1882 r. występują zapewne na piętrze w południowej partii budynku - cztery osie od południa w elewacji wschodniej i zachodniej oraz obie osie w elewacji południowej, analogiczne opaski, z 1900 r., znajdują się w parterze tejże części budynku - wszystkie cztery osie w elewacji zachodniej, 1 i 3 od południa oś elewacji wschodniej (w osi 2 opaska cementowa z 1985 r.), obie osie elewacji południowej (il. 11, 23, 24, 50); pozostałe opaski, w tym opaski wejścia w elewacji zachodniej, wykonane są z cementu, wprowadzono je w ramach remontu z roku 1985 (il. 29-35); opaski ceglane znajdowały się prawdopodobnie w oknach elewacji północnej (1900 lub nieco później – il. 25), jednakże obecnie nie są zachowane, w roku 1985 założono tu opaski cementowe (il. 35);

prawdopodobnie w ceglane opaski ujęte były okrągłe okna w szczytach elewacji północnej (1900) i południowej (1882) (il. 25, 35, 36).

Detal ruchomy

Detal jest dość ubogi, ograniczony do stolarki i balustrady schodów, powstał w okresie od 1882 do 1900 i w roku 1985 (lub później).

Stolarka drzwiowa:

- w wejściu do budynku: dwuskrzydłowa, płycinowa, czteropolowa, częściowo przeszklona, z nadświetlem, 1985 (il. 29, 31);

- stolarka drzwiowa licznie występująca wewnątrz budynku, jednoskrzydłowa, płycinowa, czteropolowa, zapewne z 1900 r. (il. 39).

Stolarka okienna:

- duże okna: stolarka podwójna, skrzynkowa, czteroskrzydłowa, ze ślemieniem w 2/3 wysokości, mosiężna ślusarka, występuje we wszystkich oknach w parterze oraz w dużych oknach na piętrze, okna z roku 1985, powtarzają podziały pierwotnej stolarki (il. 29-36; zob. il. 23, 24, 26);

- stolarka małych okien na piętrach, podwójna, skrzynkowa, dwuskrzydłowa, 1985 r. (il. 29, 30, 32, 33);

- okno sieni w trakcie frontowym, pierwotnie podwójne, obecnie zachowane skrzydło zewnętrzne, szesnastopolowe, z barwnymi szybami na obramieniu kompozycji, pierwotnie podwójne, zapewne z 1882 r. (il. 29, 38);

- dwa okrągłe, pojedyncze okienka, o podziale krzyżowym, osadzone w szczytach elewacji północnej i południowej – południowe z 1882 r.(?), północne zapewne z 1900 r. (il. 35).

- balustrada schodów: stalowe pręty – proste i gięte w coś w rodzaju bardzo uproszczonych wolut, 1985 r. (il. 37).

3. Budynek C (il. 40-46, 51-56, 59, 60)

Rzut, bryła i kształt dachu (il.40-45, 59, 60)

Budynek założony na rzucie prostokątnym, wydłużonym w kierunku północ-południe. Jest to budynek parterowy, nie podpiwniczony, z wysokim poddaszem. Dach dwuspadowy ze szczytami nad krótszymi elewacjami (północna i południowa). Więźba dachowa drewniana o pochyłych stolcach (il. 46, 59, 60).

Wnętrze, układ funkcjonalny (il. 46, 59)

W parterze układ dwutraktowy, licząc trakty względem dłuższych elewacji; liczne podziały – zapewne w dużej części wtórne. Na poddaszu podział na dwie części: w większej północnej strych, tu odkryte drewniane wiązanie – il. 46, 59, 60); w mniejszej części południowej podziały cienkimi ścianami - na osi (północ-południe) dwuczłonowa sionka, po bokach po dwa pomieszczenia.

Elewacje (il. 40-45, 51-55)

Otynkowane, obiega je ceglany płaski cokół i otynkowany, płaski gzyms kordonowy;

krótsze elewacje (północna i południowa) zamknięte trójkątnymi szczytami, flankowane ceglanymi lizanemu, w szczytach ceglane fryzy schodkowe;

elewacja północna (il. 40, 41): w parterze dwa otwory prostokątne (w tym wejście do stacji transformatorów), na piętrze dwie osie – dwa zablendowane okna w płaskich tynkowych opaskach oraz pod szczytem, na osi, zablendowane okrągłe okienko w opasce tynkowej (kompozycja piętra z 1882 lub z 1900 r.);

elewacja południowa (il. 42, 43) w parterze kompozycja nieregularna, zapewne z 1900 r. – trzy różnej wielkości okna, na piętrze kompozycja trójosiowa (1882?) – na osi wejście (ze schodów zewnętrznych) oraz po bokach dwa okna, do elewacji dostawione są dwubiegowe schody stalowe, najwcześniej z dwudziestolecia międzywojennego;

elewacje wschodnia i zachodnia (il. 40-45): kompozycje nieregularne, prostokątne otwory drzwiowe i różnej wielkości otwory okienne, wyróżniają się małe wywietrzniki strychu w północnej partii budynku (1882?).

Ceglany detal elewacji (il. 28, 40-45, 51-56)

Ceglany detal analogiczny jak na elewacjach budynku B. Sondażowe odkrywki oraz ikonografia z okresu międzywojennego wskazują, że w elewacji eksponowane były ceglane wątki podziałów. Występuje w nich cegła maszynowa, spoiny cementowe, zacierane wgłębnie – cegły i spoiny pokryte cienką warstwą kolorystyczną, czerwoną. Zachowana jest ekspozycja znacznej części tego detalu Są to:

- cokół wszystkich elewacji, w zwieńczeniu „rolka” z główek cegieł stojących na boku, niżej wążek główkowy i pojedyncze wozówki, 1882 r. (il. 28, 40, 41, 44, 45, 51, 53, 54);

- lizeny i schodkowe fryzy w szczytach elewacji północnej i południowej, 1882 r. (il. 28, 40, 40-43, 51, 52, 54, 55);

- gzyms kordonowy wszystkich elewacji, pierwotnie ceglany i analogiczny jak w budynku B (il. 11, 23, 24, 26), 1882, otynkowany przed rokiem 1943 (il. 28), pozostawiony w takim stanie do dzisiaj – pierwotna struktura stwierdzona w odkrywcę: dwa poziome rzędy cegieł, a pomiędzy nimi cegły ustawione pionowo – razem tworzą efekt poziomej „drabinki”, w wieku XX gzyms otynkowano wstawiając przy tym, jako wypełnienie pod tynk, dodatkowe cegły (il. 56); obok gzymsu stwierdzono występowanie warstwy pierwotnego narzutu tynkowego, z żółtą malaturą, pokrytego cienką warstwą tynku z końca wieku XX;

- dwa okna na piętrze elewacji północnej oraz znajdujące się tu okrągłe okienko w szczycie – wszystkie otwory zablendowane, prawdopodobnie ujęte były w ceglane opaski jak w budynku B (il. 40, 41), brak ikonografii potwierdzającej taki stan.

Detal ruchomy

W większości nie zabytkowy, powojenny; w południowej części poddasza kilka egzemplarzy drzwi jednoskrzydłowych, płycinowych, czteropolowych – identycznych jak w budynku B (1900 r.? – zob. il. 39).

W parterze elewacji południowej, okna (dwie osie od osi zachodu) - zachowane są zawiasy z dwudziestolecia międzywojennego lub pocz. wieku XX.

III. Zalecenia konserwatorskie

Należy pamiętać, że budynki B i C znajdują się w większym zespole, jednorodnym co do funkcji, a zarazem kilkufazowym zważywszy „twórcze” zmiany, które zachodziły pod koniec wieku XIX i prawie do końca lat trzydziestych wieku XX.

Oba budynki dawnych stajen należą do najstarszej fazy budowy zajezdni, jednakże stan ich zachowania znacznie odbiega od pierwotnego i nie może być dzisiaj przywrócony (podobnie jak pierwotna funkcja).

Bryła budynku B jest wynikiem budowy stajni w roku 1882, z piętnem w partii południowej i ryzalitem na osi, a następnie przebudowy w roku 1900 i nadbudowy piętra w partii północnej. Elewacje ukształtowane w roku 1882 zostały przekształcone w roku 1900 oraz po roku 1984. Wewnątrz występują podziały pierwotne oraz nowe wprowadzone począwszy od roku 1900.

Bryła budynku C zachowana jest w stanie pierwotnym, czego nie można powiedzieć o wnętrzach w parterze (przekształcenia od roku 1900) oraz o otworach elewacji.

W przypadku brył i elewacji obu budynków należy zachować stan dzisiejszy, z częściową rekonstrukcją ceglanego detalu elewacji; w elewacjach budynku B dodając nowy detal ceglany identyczny jak zachowany oryginalny.

Wymogi rozwijającego się Muzeum pozwalają przekształcać oba budynki wewnątrz.

1. Budynek B

Ochronie podlega bryła i gabaryt budynku, kształt jego dachów, utrzymać typ ich pokrycia – blachę, nawiązując kolorystycznie do pokrycia hali E, F, J – tytan-cynk, grafit); zachować drewnianą więźbę dachową, strych nadaje się do adaptacji.

Elewacje: zachować ich kompozycje, dopuszczalna jest zmiana (w razie potrzeby) niektórych okien w parterze na otwory drzwiowe (zachowując opaski z odcinkowym zamknięciem), unikać takich rozwiązań w elewacji zachodniej i północnej.

Elewacje pozostawić otynkowane, jednakże tynk wymienić na gładki o jasno ugrowej malaturze (zob. pierwotny tynk odkryty na elewacji wschodniej – przy narożniku płd.-wsch. – il.48).

Wyeksponować ceglane wątki: cokołu, gzymsu kordonowego, lizen ryzalitów na osi oraz lizen elewacji północnej i południowej, wątek

schodkowego fryzu w szczytach (w elewacji północnej można taki fryz wykonać jako uzupełnienie kompozycji). W przypadku złego stanu detalu ceglanego można go odtworzyć na nowo.

Wyeksponować ceglane wątki opasek okiennych w partii południowej – elewacja południowa oraz wschodnia i zachodnia (uzupełnić taką opaskę w parterze elewacji wschodniej – 2 oś od południa).

Prawdopodobnie będzie można przywrócić ceglane opaski okrągłych okienek w szczytach elewacji północnej i południowej (o ile zostaną takie odkryte w trakcie remontu).

W pozostałych otworach wykonać analogiczne ceglane opaski, w miejscu cementowych z roku 1985 (działanie nie tyle rekonstrukcyjne, co scalające kompozycje elewacji).

Podziały wewnątrz budynku: należy zachować podziały ścianami konstrukcyjnymi, istotne jest utrzymanie sieni o wysokości dwóch kondygnacji, mieszczącej schody – dopuszczalne jest planowane w projekcie poszerzenie tej sieni poprzez wyburzenie wschodniej ściany konstrukcyjnej w parterze oraz założenie nowych schodów; rozmieszczenie otworów komunikacyjnych w wewnętrznych podziałach, jak i ścianki działowe, nie podlega ochronie, podobnie jak i stropy pomiędzy kondygnacjami – istnieje możliwość wprowadzenia dodatkowej komunikacji pionowej wewnątrz budynku.

Detal: w wejściu do sieni (elewacja zachodnia) zaprojektować nową płycinową stolarkę drzwiową.

Stolarka drzwiowa wewnątrz budynku: są to drzwi jednoskrzydłowe, typowe dla pierwszej połowy wieku XX (il. 39), ich ewentualne pozostawienie lub wykorzystanie w innych miejscach zależy od uzgodnień pomiędzy użytkownikiem obiektu i projektantem.

Stolarka okienna: generalnie można zamienić istniejące okna skrzynkowe z 1985 r. na współczesną stolarkę zespoloną o identycznych podziałach (w ten sposób zostaną zachowane podziały okien pierwotnych z roku 1900 – il.); okno na piętrze zachodniej ściany sieni należy zachować, jako jedyny element z roku 1882 (il. 38), zachować i uzupełnić barwne szyby, należy uzupełnić brakujące skrzydło od strony wnętrza – zgodnie z sugestiami użytkownika można wykonać projekt nowego okna z witrażem (np. wizerunek św. Katarzyny ze Sieny, jako patronki komunikacji); okrągłe okna w szczytach elewacji północnej i południowej (il. 35): zachować, ewentualnie wymienić na współczesne o identycznym podziale.

Wejście do piwnicy, znajdujące się przy północnej partii elewacji wschodniej: ze względów funkcjonalnych schody zostają w swoim dotychczasowym układzie, wskazane jest zaprojektowanie nowego zadaszienia nawiązującego do stylistyki elewacji budynku.

2. Budynek C

Ochronie podlega bryła i gabaryt budynku, kształt jego dachu, który pokryć blachą; strych nadaje się do adaptacji pod warunkiem zachowania oryginalnej więźby (il. 46).

Do budynku, od strony południowej, dostawiony będzie nowy budynek, co zmusza do likwidacji schodów zewnętrznych i korekty otworów w elewacji południowej (nie istnieje możliwość rekonstrukcji pierwotnych schodów).

Wskazane jest utrzymanie kompozycji pozostałych elewacji budynku, przy możliwościach korekt wtórnych otworów w parterze.

W elewacji północnej otworzyć na piętrze wtórnie zablendowane otwory okienne, dwa duże i okrągłe okienko, zapewne zostaną tu odkryte opaski ceglane z 1882 r., ewentualnie takie wykonać od nowa – zaprojektować stolarkę okienną analogiczną jak w budynku B.

Ekspozycja wątków ceglanych elewacji: zgodne ze stanem pierwotnym i do utrzymania jest obecne ekspozowanie ceglano-cokołu, oraz lizen i fryzu w szczycie elewacji północnej i południowej. Wspomniane wyżej wyeksponowanie wątku ceglano-opasek okiennych na piętrze elewacji północnej do ustalenia w trakcie prac remontowych. Wiadomo, że gzyms kordonowy obiegający elewacje był pierwotnie ceglany, analogicznie jak w budynku B, jednakże już w okresie międzywojennym, zapewne ze względów praktycznych, pokryto go tynkiem – proponuje się przywrócić (zrekonstruować) ceglany gzyms.

Pozostałe partie elewacji pozostawić otynkowane – tynk gładzony, kolorystykę wg odkrywki na elewacji południowej.




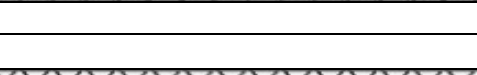

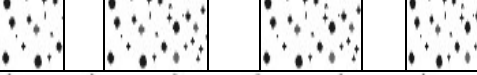

Stolarka: nie podlega ochronie jako nie zabytkowa lub o małej wartości; zabytkowe zawiasy okna w parterze elewacji południowej (oś zachodnia) do zachowania po likwidacji okna jako eksponat.

W przypadku likwidacji stacji transformatorów w północnej partii parteru: dokonać korekty kompozycji elewacji – przesunąć dwa otwory w osie okien piętra, nowe otwory „zmieścić” poniżej gzymsu kordonowego, który zrekonstruować w partii przerwanej przez dzisiejsze wejście do TRAFO.

BUDYNEK B








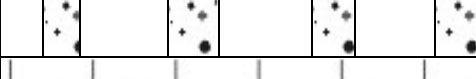
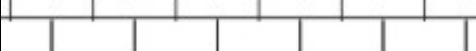
elewacja południowa - lizena:

Stwierdzono występowanie 7 warstw technologicznych i 3 chronologicznych.

Warstwy technologiczne	Oznaczenie graficzne	Warstwy chronologiczne	Datowanie	Opis warstwy
1		III	I 1985	farba różowa
2				fakturalna zaprawa cementowa tzw. baranek
3		II	po 1945	farba szara
4				pobiała
5		I	1882	farba czerwona wapienna
6				spoina z zaprawy cementowej malowana farbą
7				wątek ceglany

elewacja wschodnia - ściana:






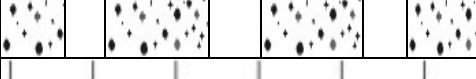
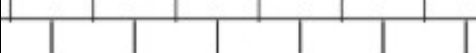
Stwierdzono występowanie 9 warstw technologicznych i 4 chronologicznych.

Warstwy technologiczne	Oznaczenie graficzne	Warstwy chronologiczne	Datowanie	Opis warstwy
1		IV	1985	farba różowa
2				fakturalna zaprawa cementowa tzw. baranek
3		III	po 1945	zaprawa cementowa
4				zatarcie w kolorze białym
5				farba szara
6		I	1882	farba w kolorze zbiełego ugru
7				zaprawa wapienno-piaskowa z dodatkiem cementu
8				spoina z zaprawy cementowej malowana farbą
9				wątek ceglany

BUDYNEK C

elewacja południowa - gzyms

Stwierdzono występowanie 7 warstw technologicznych i 3 chronologicznych.

Warstwy technologiczne	Oznaczenie graficzne	Warstwy chronologiczne	Datowanie	Opis warstwy
1		III	1985	farba kremowa
2				zatarcie
3		II	po 1918	farba szara
				zaprawa wapienno-piaskowa z dodatkiem cementu
5		I	1882	farba czerwona
6				spoina z zaprawy cementowej malowana farbą
7				wątek ceglany

Obok gzymsu pierwotne lico ściany tynkowane w kolorze żółtym.

Wnioski:

Pierwotny wystrój elewacji budynków polegał na zestawieniu malowanych farbą w sposób kryjący eksponowanych wątków ceglanych wraz z wgłębными spoinami w partiach takich jak opaski okien, lizeny, cokół – pozostałe partie ścian gładko tynkowane, w kolorze zbielonego ugru (budynek B) i żółtym (budynek C).

Podpisy pod ilustracje

II. 1 Fragment planu Krakowa z roku 1785, tzw. Kołłątajowskiego; w południowo-wschodniej części Kazimierza (w miejscu dzisiejszych obiektów przemysłowych i zajezdni – teren oznaczony czerwonym kwadratem) układ miejski jest zupełnie zgubiony po klęskach, które dotknęły miasto w wieku XVII i XVIII, czytelny jest przebieg ul. Św. Wawrzyńca.

II. 2 Fragment katastralnego planu Krakowa z roku 1848; linia ulicy odpowiadającej dzisiejszej ul. Gazowej oznaczona czerwoną linią.

II. 3 Plan Krakowa z przedmieściami i Podgórzem, T. Żebrawski, rok 1866; fragment z Kazimierzem, istnieje już gazownia miejska oraz ulica Gazowa w dzisiejszym kształcie, ulica Św. Wawrzyńca jeszcze nie uzyskała dzisiejszego biegu.

II. 4 Plan Krakowa i przedmieść z roku 1879; fragment z Kazimierzem, treść podobna jak planu z roku 1866.

II. 5 Fragment planu katastralnego Krakowa (dzielnica Kazimierz) z posesją „Elektrowni i remizy tramwajowej”, rok 1907; zostały oznaczone dzisiejsze budynki B i C (zbiory własne PKZ „ARKONA” sp. z o. o.).

II. 6 Projekt budynku „hangaru” z roku 1882, autor H. Geron; rzut, przekroje i plan sytuacyjny.

II. 7 „Plan na przedłużenie remizy stacji tramwajowej w Krakowie” (dzisiaj budynek ozn. E), wykonano w „Biurze Architektonicznym T. Stryjeński & Z. Hendel”, rok 1896; rzuty, przekroje, elewacja oraz plan sytuacyjny całego założenia.

II. 7a Sytuacja założenia (fragment il. 7).

II. 8 Projekt budowy głównej hali zajezdni, warsztatów i elektrowni (dzisiaj kompleks budynków ozn. D1, D2 i D3), autor K. Knaus, rok 1900; rzut i przekrój.

II. 9 Projekt budowy głównej hali zajezdni, warsztatów i elektrowni (dzisiaj kompleks budynków ozn. D1, D2 i D3), autor K. Knaus, rok 1900; rzut więźby i plan sytuacyjny.

II. 9a Sytuacja założenia (fragment il. 9).

II. 10 Projekt budowy głównej hali zajezdni, warsztatów i elektrowni (dzisiaj kompleks budynków ozn. D1, D2 i D3), autor K. Knaus, rok 1900; przekroje i elewacja zachodnia.

II. 11 Projekt przebudowy stajni (dzisiaj budynek ozn. B); rok 1900, autor K. Knaus; rzuty, przekroje, elewacja zachodnia; kolor czarny oznacza mury zastane, czerwony nowe mury, a żółty wyburzenia.

II. 12 „Sytuacja projektowanego połączenia kanałowego i nowo wybudowanych warsztatów do kanału miejskiego w ul. Gazowej” (dzisiaj budynek ozn. H), rok 1913; plan sytuacyjny całego założenia z zaznaczonym kolorem czerwonym nowym budynkiem warsztatu.

II. 13 Projekt budowy podziemnego zbiornika na benzynę, rok 1923; rzut, przekroje, plan sytuacyjny.

II. 13a Sytuacja (fragment il. 13).

II. 14 Projekt budowy garaży autobusowych (dzisiaj budynek ozn. G), autor inż.. E. Romka i ska, rok 1928; rzut i plan sytuacyjny.

II. 14a Sytuacja założenia (fragment il. 14).

II. 15 Projekt budowy garaży autobusowych (dzisiaj budynek ozn. G), autor inż.. E. Romka i ska, rok 1928; przekrój, elewacje oraz szczegóły konstrukcji.

II. 16 Widok od zachodu na główną halę zajezdni, warsztatów i elektrowni (dzisiaj kompleks budynków ozn. D1, D2 i D3), fotografia roku 1904.

II. 17 Elewacja wschodnia hali zajezdni tramwaju elektrycznego normalnotorowego (dzisiaj ozn. F), fotografia z roku 1913.

II. 18 Widok od zachodu na główną halę zajezdni, warsztatów i dawnej elektrowni (dzisiaj kompleks budynków ozn. D1, D2 i D3), fotografia wykonana ok. roku 1930.

II. 19 Fragment elewacji zachodniej głównej hali zajezdni i warsztatów (dzisiaj budynki ozn. D1, D2), fotografia wykonana przed rokiem 1931.

II. 20 Garaże autobusowe (dzisiaj budynek ozn. G), widok od strony wschodniej, fotografia wykonana ok. roku 1943.

II. 21 „Stara remiza”, czyli pierwszy hangar zajezdni z roku 1882, rozbudowany w roku 1996 (dzisiaj budynek ozn. E), widok na elewacje południową, fotografia z roku 1943.

II. 22 Budynek dyspozytorni (dzisiaj ozn. I), widok od zachodu, w głębi fragment drewnianego parkanu zajezdni, fotografia z roku 1943

II. 23 Budynek dawnej stajni, potem administracyjny (dzisiaj ozn. B), stan po przebudowie okien parteru w 1900 r. (reprodukcja fotografii z lat międzywojennych).

II. 24 Budynek dawnej stajni, potem administracyjny (dzisiaj ozn. B), elewacja zachodnia – partia południowa i centralna (reprodukcja fotografii z roku 1923).

II. 25 Budynek dawnej stajni, potem administracyjny – po lewej (dzisiaj 0ozn. B), elewacja północna (reprodukcja fotografii z lat 1923-1924).

II. 26 Budynek dawnej stajni, potem administracyjny (dzisiaj ozn. B), elewacja zachodnia – partia północna (reprodukcja fotografii wykonanej ok. roku 1950).

II. 27 Budynek B w roku 1984 - elewacja północna (fot. KPG).

II. 28 Budynek dawnej stajni, potem administracyjny (dzisiaj ozn. C), elewacja południowa z pierwotnymi schodami na poddasze (drewnianymi) oraz w silnym skrócie elewacja zachodnia (reprodukcja fotografii prawdopodobnie z roku 1943).

II. 29 Budynek B, stan dzisiejszy, elewacja zachodnia – ryzalit na osi i partia północna.

II. 30 Budynek B, stan dzisiejszy, elewacja zachodnia – ryzalit na osi i partia południowa.

II. 31 Budynek B, stan dzisiejszy, elewacja zachodnia – ryzalit na osi w parterze, stolarka drzwiowa i okienna.

II. 32 Budynek B, stan dzisiejszy, elewacja wschodnia – widok w kierunku południowym, z ryzalitem na osi.

II. 33 Budynek B, stan dzisiejszy, elewacja wschodnia – północna partia elewacji (w głębi widoczne jest zadaszenie zewnętrznych schodów do piwnicy), po lewej fragment centralnego ryzalitu.

- II. 34** Budynek B, stan dzisiejszy, elewacja wschodnia – okno w parterze ryzalitu na osi.
- II. 35** Budynek B, stan dzisiejszy, elewacja północna.
- II. 36** Budynek B, stan dzisiejszy, narożnik południowo-wschodni i elewacja południowa.
- II. 37** Budynek B, stan dzisiejszy, wnętrze - fragment schodów.
- II. 38** Budynek B, wnętrze klatki schodowej – stolarka okienna w ścianie zachodniej (1882?).
- II. 39** Budynek B, stan dzisiejszy, wnętrze – typowa stolarka drzwiowa (1900?).
- II. 40** Budynek C, stan dzisiejszy, elewacja północna i fragment elewacji zachodniej.
- II. 41** Budynek C, stan dzisiejszy, narożnik północno-zachodni i elewacja północna.
- II. 42** Budynek C, stan dzisiejszy, elewacja południowa i fragment elewacji zachodniej.
- II. 43** Budynek C, stan dzisiejszy, narożnik południowo-zachodni i elewacja południowa.
- II. 44** Budynek C, stan dzisiejszy, północna partia elewacji zachodniej.
- II. 45** Budynek C, stan dzisiejszy, południowa partia elewacji zachodniej.

II. 46 Budynek C, stan dzisiejszy, wewnątrz strychu widok w kierunku północnym).

II. 47 Odkrywki, budynek B, narożnik południowo-wschodni, cokół.

II. 48 Odkrywki, budynek B, narożnik południowo-wschodni; po prawej widoczny jest pierwotny narzut tynkowy.

II. 49 Odkrywki, budynek B, elewacja wschodnia, północna lizena centralnego ryzalitu.

II. 50 Odkrywki, budynek B, elewacja południowa, fragment opaski okiennej.

II. 51 Odkryte wątki ceglane, budynek C, elewacja północna, narożnik zachodni - cokół i lizena.

II. 52 Odkryte wątki ceglane, budynek C, elewacja północna, narożnik zachodni - lizena i fragment otynkowanego gzymsu kordonowego.

II. 53 Odkryte wątki ceglane, budynek C, elewacja zachodnia, cokół.

II. 54 Odkryte wątki ceglane, budynek C, elewacja południowa, narożnik wschodni – cokół i lizena.

II. 55 Odkryte wątki ceglane, budynek C, elewacja południowa, narożnik wschodni – fragment lizany.

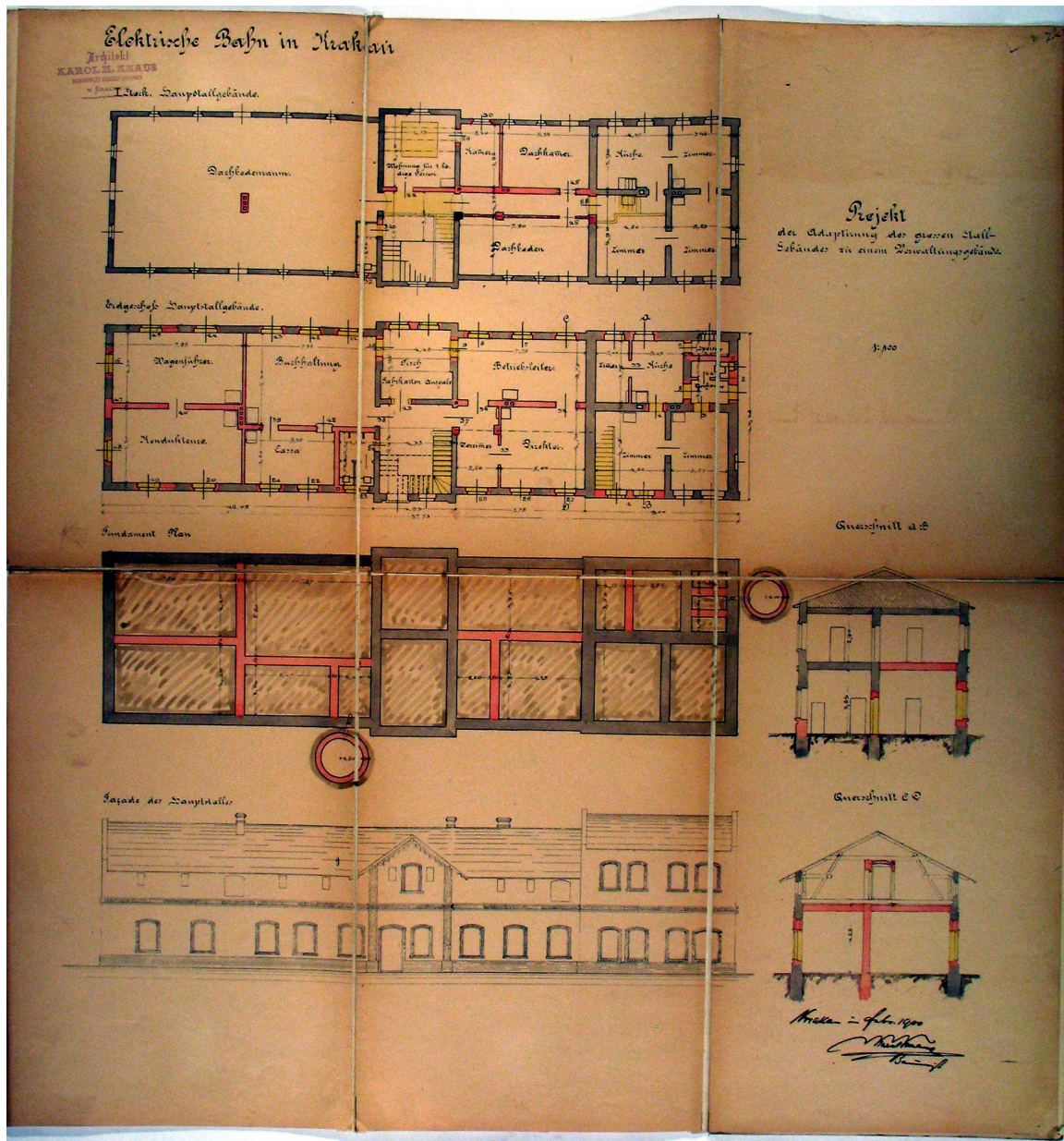
II. 56 Odkrywki, budynek C, elewacja południowa, zachodni fragment gzymsu kordonowego: cegły ustawione pionowo, nieco w głębi, należą do pierwotnego gzymsu z 1892 r., obok XX-wieczne wypełnienia (pod tynk).

II. 57 Budynek B – inwentaryzacja geodezyjna z roku 1984, rzuty: parteru, piętra i więźby; na rzucie parteru oznaczono miejsca odkrywek sondażowych: kolor czerwony – licowanie cegłą maszynową; kolor niebieski – profil wykonany z cementu.

II. 58 Budynek B – inwentaryzacja geodezyjna z roku 1984, elewacja zachodnia i wschodnia.

II. 59 Budynek C – inwentaryzacja geodezyjna z roku 1984, rzuty: parteru i poddasza; na rzucie poddasza oznaczono miejsce odkrycia fragmentu ceglanego gzymsu kordonowego.

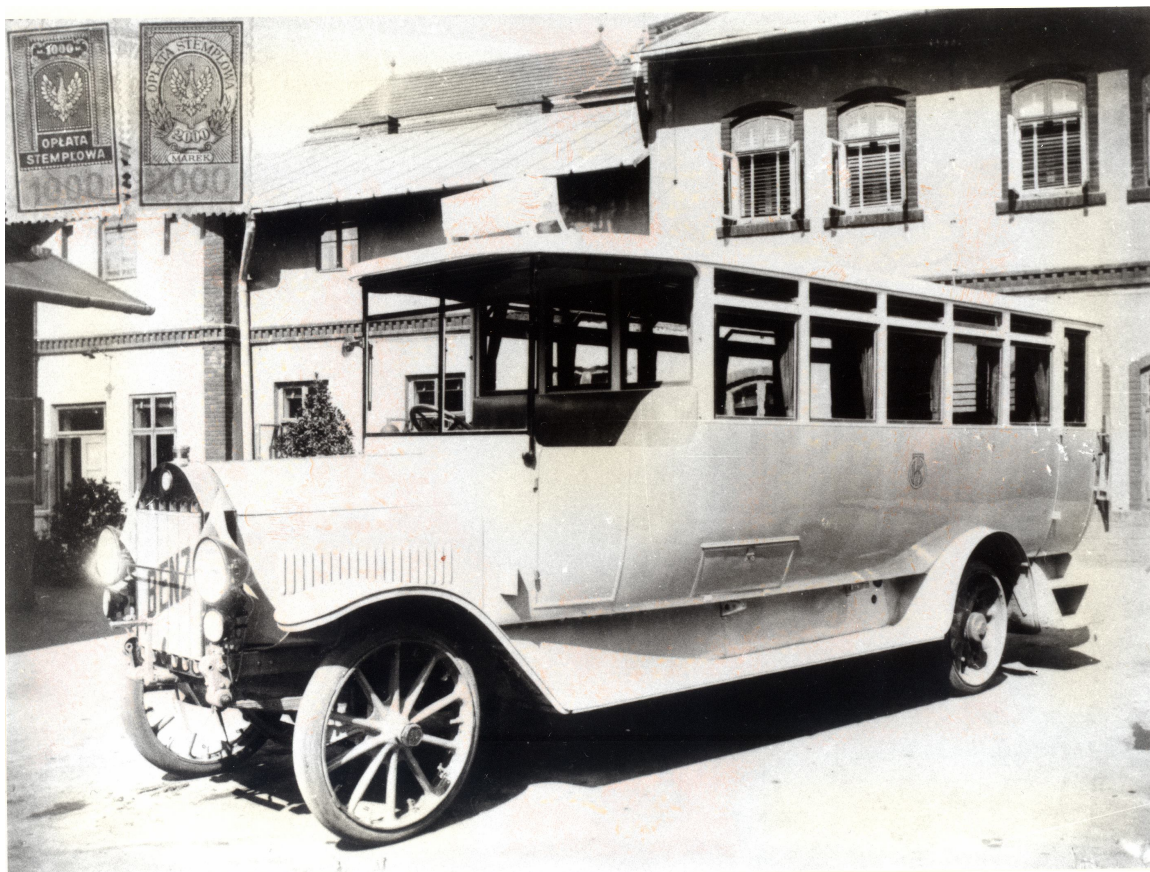
II. 60 Budynek C – inwentaryzacja geodezyjna z roku 1984, przekrój poprzeczny z widoczną więźbą dachu.



II. 2 Projekt przebudowy stajni w zajezdni tramwajowej, dziś budynek B; rok 1900, autor K. Knaus; rzuty, przekroje, elewacja zachodnia; kolor czarny oznacza mury zastane, czerwony nowe mury, a żółty wyburzenia. (reprodukcja ze zbiorów Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie).



II. 3 Budynek B, widok południowej partii elewacji zachodniej, stan po przebudowie okien parteru w 1900 r. (reprodukcja fotografii z lat międzywojennych, ze zbiorów Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie).



II. 4 Budynek B (w głębi), elewacja zachodnia – partia południowa i centralna (reprodukcja fotografii z lat międzywojennych, ze zbiorów Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie).



II. 5 Budynek B, elewacja zachodnia – partia północna (reprodukcja fotografii z lat międzywojennych, ze zbiorów Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie).



Remizy i Warsztaty

- II. 6** Budynek B (po lewej), elewacja północna (reprodukcja fotografii z lat międzywojennych, ze zbiorów Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie).



II. 7 Budynek C, elewacja południowa z pierwotnymi schodami na poddasze (drewnianymi) oraz w silnym skrócie elewacja zachodnia (reprodukcja fotografii z lat międzywojennych, ze zbiorów Muzeum Inżynierii Miejskiej).



II. 8 Budynek B, elewacja północna (fotografia z 1984, KPG).



II. 9 Budynek B, stan dzisiejszy, elewacja zachodnia – ryzalit na osi i partia północna.



II. 10 Budynek B, stan dzisiejszy, elewacja zachodnia – ryzalit na osi i partia południowa.



II. 11 Budynek B, stan dzisiejszy, elewacja zachodnia – ryzalit na osi w parterze, stolarka drzwiowa i okienna.



II. 12 Budynek B, stan dzisiejszy, elewacja wschodnia – widok w kierunku południowym, z ryzalitem na osi.



II. 13 Budynek B, stan dzisiejszy, elewacja wschodnia – północna partia elewacji (w głębi widoczne jest zadaszenie zewnętrznych schodów do piwnicy), po lewej fragment centralnego ryzalitu.



II. 14 Budynek B, stan dzisiejszy, elewacja wschodnia – okno w parterze ryzalitu na osi.



II. 15 Budynek B, stan dzisiejszy, elewacja północna.



II. 16 Budynek B, stan dzisiejszy, narożnik południowo-wschodni i elewacja południowa.



II. 17 Budynek B, stan dzisiejszy, wewnątrz - fragment schodów z okresu międzywojennego.



II. 18 Budynek B, wewnątrz klatki schodowej – stolarka okienna w ścianie zachodniej (1882?).



II. 19 Budynek B, stan dzisiejszy, wewnątrz – typowa stolarka drzwiowa (1900?).



II. 20 Budynek C, stan dzisiejszy, elewacja północna i fragment elewacji zachodniej.



II. 21 Budynek C, stan dzisiejszy, narożnik północno-zachodni i elewacja północna.



II. 22 Budynek C, stan dzisiejszy, elewacja południowa i fragment elewacji zachodniej.



II. 23 Budynek C, stan dzisiejszy, narożnik południowo-zachodni i elewacja południowa.



II. 24 Budynek C, stan dzisiejszy, północna partia elewacji zachodniej.



II. 25 Budynek C, stan dzisiejszy, południowa partia elewacji zachodniej.



II. 26 Budynek C, stan dzisiejszy, wewnątrz strychu widok w kierunku północnym.



II. 27 Odkrywki, budynek B, narożnik południowo-wschodni, cokół.



II. 28 Odkrywki, budynek B, narożnik południowo-wschodni; po prawej widoczny jest pierwotny narzut tynkowy.



II. 29 Odkrywki, budynek B, elewacja wschodnia, północna lizena centralnego ryzalitu.



II. 30 Odkrywki, budynek B, elewacja południowa, fragment opaski okiennej.



II. 31 Odkryte wążki ceglane, budynek C, elewacja północna, narożnik zachodni - cokół i lizena.



II. 32 Odkryte wątki ceglane, budynek C, elewacja północna, narożnik zachodni - lizena i fragment otynkowanego gzymsu kordonowego.



II. 33 Odkryte wątki ceglane, budynek C, elewacja zachodnia, cokół.



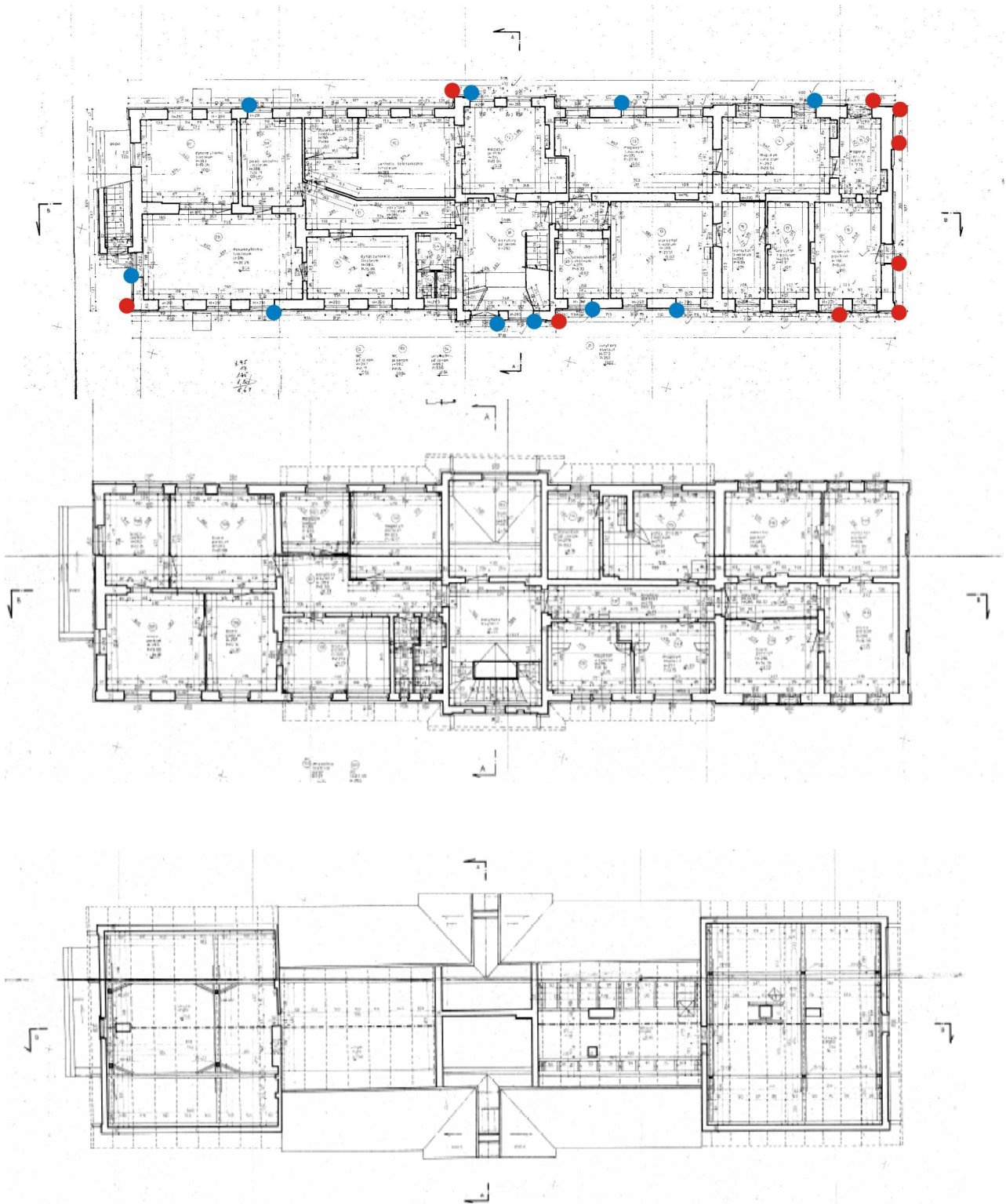
II. 34 Odkryte wątki ceglane, budynek C, elewacja południowa, narożnik wschodni – cokół i lizena.



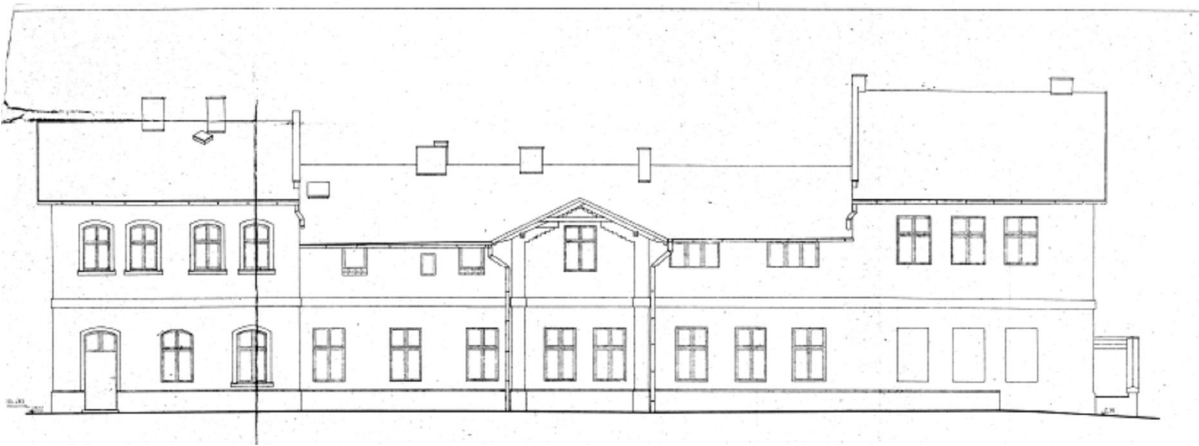
II. 35 Odkryte watki ceglane, budynek C, elewacja poudniowa, naronik wschodni – fragment lizany.



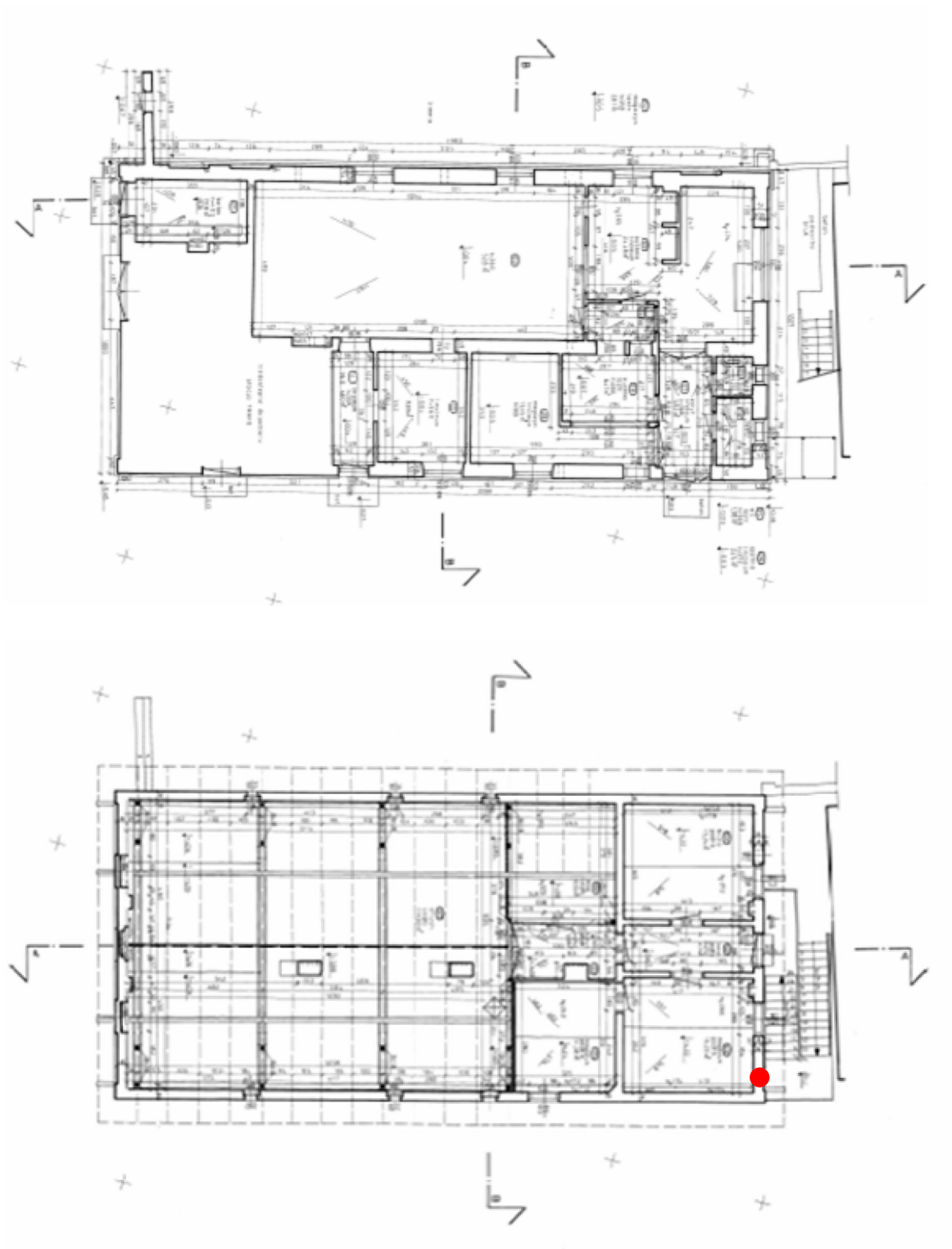
II. 36 Odkrywki, budynek C, elewacja południowa, zachodni fragment gzymsu kordonowego.



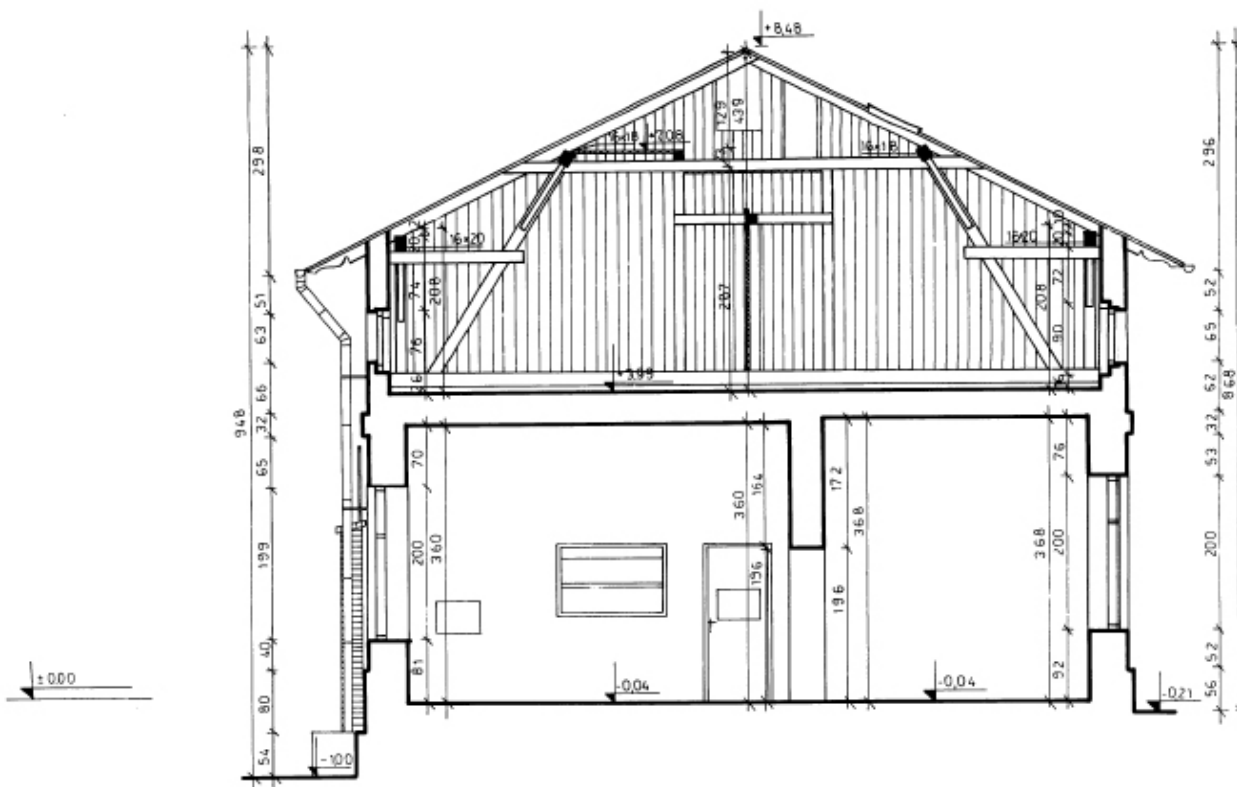
II. 37 Budynek B – inwentaryzacja geodezyjna z roku 1984, rzuty: parteru, piętra i więźby; na rzucie parteru oznaczono miejsca odkrywek sondażowych: kolor czerwony – licowanie cegłą maszynową; kolor niebieski – profil wykonany z cementu.



II. 38 Budynek B – inwentaryzacja geodezyjna z roku 1984, elewacja zachodnia i wschodnia.



II. 39 Budynek C – inwentaryzacja geodezyjna z roku 1984, rzuty: parteru i poddasza; na rzucie poddasza oznaczono miejsce odkrycia fragmentu ceglano gzymsu kordonowego.



PRZEKRÓJ B - B

II. 40 Budynek C – inwentaryzacja geodezyjna z roku 1984, przekrój poprzeczny z widoczną więźbą dachu.