KRZYSZTOFORY

Zeszyty Naukowe Muzeum Historycznego Miasta Krakowa

27

Muzeum Historyczne Miasta Krakowa
Kraków 2009

Kolegium Wydawnicze Muzeum Historycznego Miasta Krakowa /
Editorial Board of the Historical Museum of the City of Kraków:
Michał Niezabitowski (przewodniczący / President), Anna Biedrzycka, Elżbieta Firlet, Ewa Gaczoł, Grażyna Lichończak-Nurek, Wacław Passowicz, Jacek Salwiński, Joanna Strzyżewska, Maria Zientara

„Krzysztofory" Zeszyty Naukowe Muzeum Historycznego Miasta Krakowa /
"Krzysztofory" Scientific Bulletin of the Historical Museum of the City of Kraków

Redaktor / Editor:
Anna Biedrzycka

Współpraca redakcyjna / Co-editor:
Agata Dróżdż

Projekt graficzny / Graphic design:
Monika Wojtaszek–Dziadusz

Okładka / Cover design:
Monika Wojtaszek–Dziadusz

Ilustracje / Illustrations:
Agencja Fotograficzna „Światowid", MPWiK SA w Krakowie, Museo Nazionale della Montagna, Zakład Fotograficzny „I. Krieger", Zakład Fotograficzny „Maria"
oraz / and
Ahodges 7, D. Bodzioch, J.E. Boucher, W. Dykas, M. Chrzanowska-Foltzer, H. Hermanowicz, Ł. Holcer, H. Jakóbczak, K. Kaczmarczyk, F. Klein, T. Kalarus, S. Kolowca, J. Korzeniowski, R. Korzeniowski, I. Krieger, J.A. Kuczyński, E. Lang, O. Link, D. Lulewicz, S. Mucha, A. Pióro, J. Podlecki, W. Sawicz, K. Skrzyński, M. Suchowiak, T. Stachów, M. Tokarczuk, B. Wereszczyński

Tłumaczenie z języka włoskiego artykułu Aldo Audisio / Translation of Aldo Audisio's article from the Italian: Marta Burghardt
Tłumaczenie z języka angielskiego artykułu Gary'ego B. Nasha i Grahama Hodgesa / Translation of article by Gary B. Nash and Graham Hodges from the English: Maria M. Piechaczek-Borkowska
Tłumaczenie streszczeń na język angielski / Translation of summaries into English: Maria M. Piechaczek-Borkowska

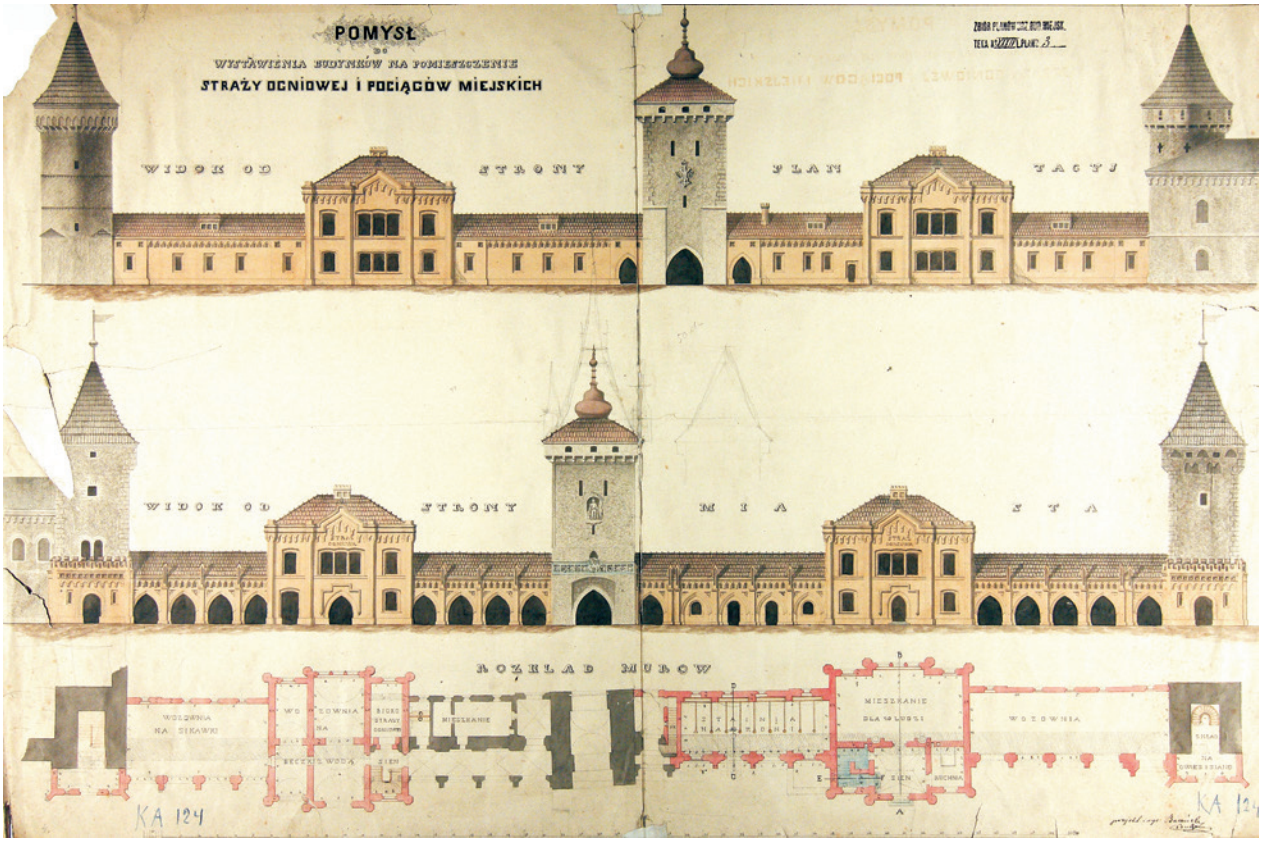
Skład, przygotowanie do druku / Typesetting:
Jacek Łucki

ISSN 0137-3129

© Muzeum Historyczne Miasta Krakowa, Kraków 2009
Wydawca / Published by: Muzeum Historyczne Miasta Krakowa
Rynek Główny 35
31-011 Kraków
tel. +48 12 422-32-64
www.mhk.pl
dyrekcja@mhk.pl

Nakład: 500 egz. / An edition of 500 copies

Koszary Miejskiej Straży Pożarnej w Krakowie



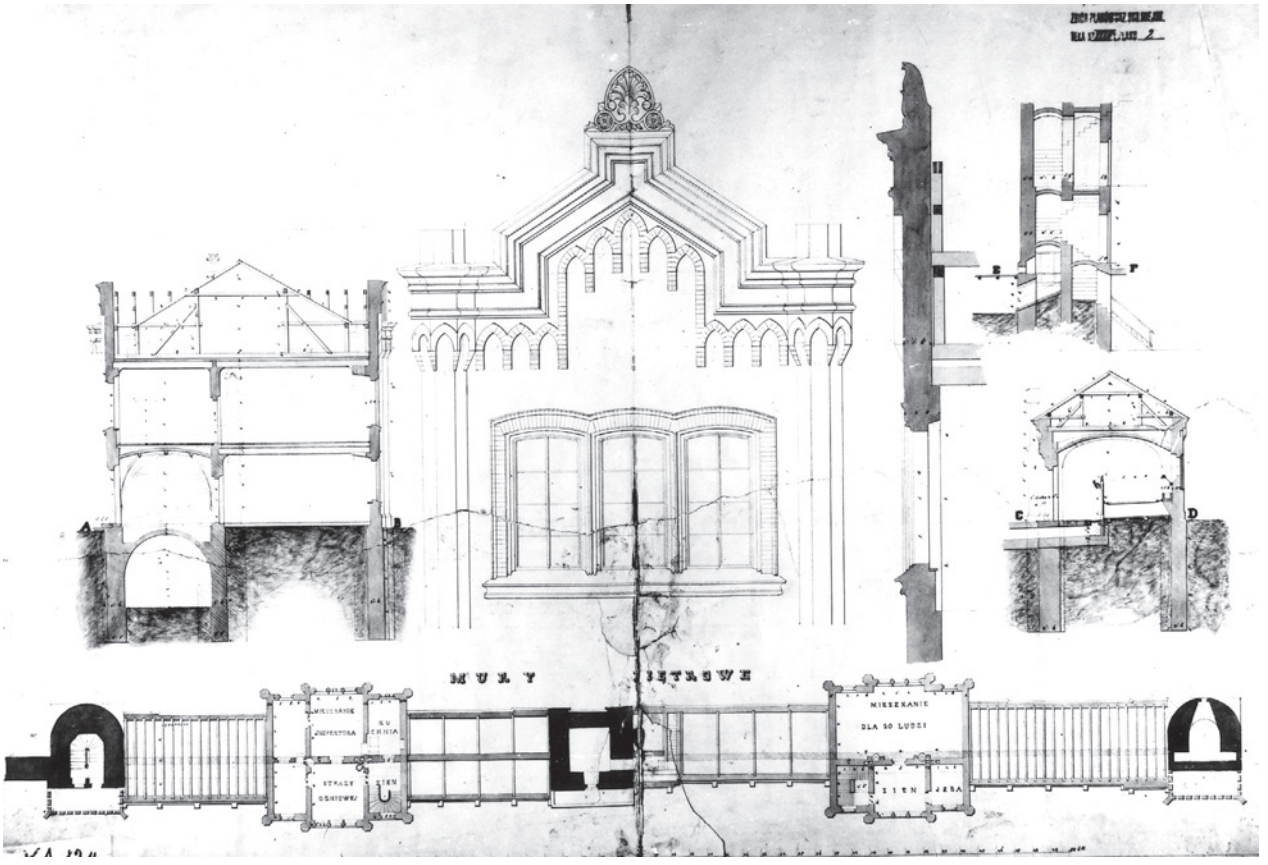
Pomysł na wystawienie budynków na pomieszczenie straży ogniowej i pociągów miejskich, *przygotowany ok. 1850 r. przez Pawła Barańskiego, ówczesnego budowniczego miejskiego. Elewacje i rzut parteru; wł. APKr., sygn. ABM, Teka XXXI, plan 3*

Miejska Straż Pożarna w Krakowie została powołana do życia uchwałą Rady Miejskiej z 28 kwietnia 1873 roku[1]. Spośród wielu czynności organizacyjnych jedną z najpilniejszych było zapewnienie straży odpowiedniego lokum, mogącego pomieścić zarówno korpus straży, jak i należący do niej tabor, sprzęt i konie. Początkowo straż została ulokowana w Sukiennicach i przylegających do nich zabudowaniach[2]. Gdy jednak władze Krakowa podjęły decyzję o renowacji Sukiennic, strażacy musieli opuścić swoją siedzibę. Na krótki czas biura i korpus straży zostały umieszczone w parterowym budynku przy ul. Szpitalnej, zaś sprzęt gaśniczy ulokowano w sąsiedniej, murowanej szopie, od strony pl. św. Ducha[3]. Jednocześnie trwały prace mające oprowadzić do wzniesienia docelowej siedziby Miejskiej Zawodowej Straży Pożarnej w Krakowie. Zanim jednak przedstawię te działania cofnijmy się o kilkadziesiąt lat.

[1] Obidowicz J.: Historia Straży pożarnej miejskiej W.: *Jubileuszowa księga pamiątkowa krakowskich straży pożarnych 1873–1925, 1865–1925*. Kraków 1925, s. 8.

[2] *Koszary Straży Pożarnej w Krakowie*. „Czasopismo Techniczne" 1880, nr 4, s. 45.

[3] Flasza A.: *Straż pożarna w mieście Krakowie*. „Gore. Jednodniówka wydana na pamiątkę Zjazdu Straży Ogniowych w Warszawie 8 września 1921 r.", s. 13, 14.



Pomysł na wystawienie budynków na pomieszczenie straży ogniowej i pociągów miejskich, *przygotowany ok. 1850 r. przez Pawła Barańskiego, ówczesnego budowniczego miejskiego. Detal architektoniczny, przekroje i rzut piętra; wł. APKr, sygn. ABM, Teka XXXI, plan 3*

Najstarszy projekt

W Archiwum Państwowym w Krakowie zachowały się dwa kartony ze starannie wykonanymi rysunkami, stanowiące nierozerwalną całość. Jeden z nich, zatytułowany *Pomysł do wystawienia budynków na pomieszczenia straży ogniowej i pociągów miejskich*[4], podpisał Paweł Barański (1813–1876), ówczesny budowniczy miejski. Drugi, bez tytułu i podpisu, przedstawia detale obiektów przedstawionych na tym pierwszym. Niestety, brak jest daty powstania tych planów. Niewątpliwie można je jednak powiązać z protokołem[5] dotyczącym wyznaczenia przez Radę Miejską miejsc, gdzie „maią bydź zamieszczone sikawki, wozy i narzędzia ogniowe[6]". W piśmie tym, datowanym na 23 maja 1849 roku, czytamy m.in.: „Delegowani (…) uznali trzy miejsca za odpowiadaiące potrzebie miasta – a) przy ul. Floryańskiey b) pod wieżą w Rynku opodal Sukiennic c) na Kazimierzu w mieyscu dotychczasowem[7]". W dalszej części znajduje się zapis dotyczący lokalizacji sprzętu przy Bramie Floriańskiej. „(…) przeto uznaiemy aby w miarę funduszów odrestaurowaniem ienego z miejzc wymienionych zaiąć się bezwzłocznie to iest uzupełnić myśl zaczętą za Rzpltey krak. upiększenia tey części miasta z którey odniesiemy dzisiey potroyną korzyść. 1) upiększenie – bo bezwzględnie i tak musielibyzmy mur walący się zreparować który łączy bramę floryańską z nowym budynkiem i basztą – a w mieyzcu tym właśnie proikektuiemy przyszłe zchronienie dla rekwizytów ogniowych. 2) koszt reztauracyi włączy się tem samem w przyszły budynek 3) miejsce to iest środkiem głównym = ważnym do ubezpieczenia w prędkim ratunku całego Kleparza i znaczney części miasta samego". Następnie znajduje się zapis, który pozwala na połączenie powyższego projektu z tym dokumentem: „Budownictwo nasze dopiero zrobiło ieden plan na schowanie przy Bramie floryańskiey – który przekonywa, że pomieści i sikawek kilka – wozow tyleż i duże staynie się urządzą (…)"[8].

Tak jak to napisano w raporcie, projekt przewidywał wybudowanie siedziby straży ogniowej pomiędzy basztami Pasamoników i Stolarską, z pozostawieniem Bramy Floriańskiej. Pomiędzy tymi trzema historycznymi obiektami zaplanowano, w miejsce częściowo wyburzonych murów miejskich, wznieść dwa budynki. Każdy z nich miał się składać z centralnie ulokowanej części jednopiętrowej i przylegających do nich parterowych skrzydeł. Budynek pomiędzy basztą Stolarską a Bramą Floriańska miał mieścić w części piętrowej wozownię na beczki z wodą i biuro straży ogniowej na parterze oraz mieszkanie inspektora straży ogniowej na piętrze. W jego parterowych skrzydłach miała powstać wozownia na sikawki, a w istniejących już podów-

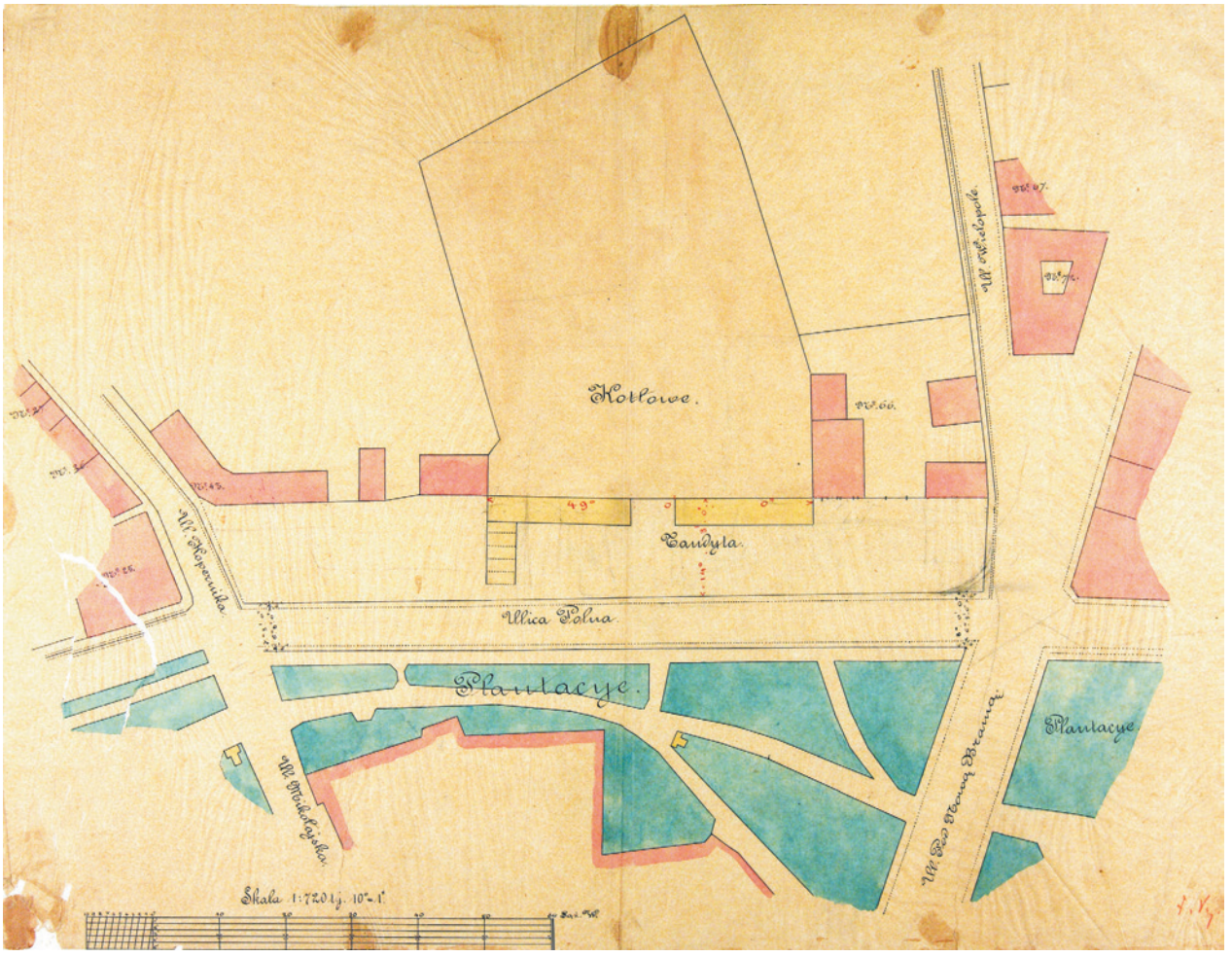
[4] Archiwum Państwowe w Krakowie (dalej cyt. APKr), sygn. ABM, Teka XXXIV, plan 2, 3.

[5] APKr, sygn. BM77, *Rapport Delegowanych wraz z opinią dotyczący rozmieszczenia w Krakowie sprzętu przeciwpożarowego z 23 maja 1849 r.*

[6] Ibidem.

[7] Ibidem.

[8] Ibidem.



Plan sytuacyjny fragmentu dzielnicy Wesoła z zaznaczonym Kotłowym, na terenie którego zbudowano koszary krakowskiej Miejskiej Zawodowej Straży Pożarnej; wł. APKr, sygn. ABM, Teka XXXI, plan 17

czas pomieszczeniach przylegających do Bramy Floriańskiej – mieszkanie. Budynek z drugiej jej strony, ciągnący się aż do baszty Pasamoników, miał w części piętrowej pomieścić dwie sale (po jednej na parterze i piętrze), każda dla 20 ludzi. Część parterowa byłaby przeznaczona na stajnię i wozownię, sama zaś baszta miała być zamieniona na skład owsa i siana. Całość została ubrana w neogotycki kostium architektoniczny, nawiązujący do istniejącego już obiektu przylegającego do Bramy Floriańskiej od strony baszty Stolarskiej. Rozmiary planowanej strażnicy nie były co prawda imponujące, ale pamiętać należy, że miała być on jedną z trzech planowanych w obrębie miasta.

Projekt ten, z przyczyn od jego pomysłodawców niezależnych, nie został zrealizowany i gdy w końcu zorganizowano zawodową straż pożarną, sprawa budowy odpowiedniego budynku dla niej ruszyła od nowa.

Lokalizacja

Przy wyborze miejsca kierowano się głównie tym, aby znajdowało się możliwie blisko centrum miasta, zapewniało dogodny wyjazd strażaków do akcji gaśniczych i posiadało powierzchnię co najmniej 4500 m kw. Początkowo brano pod uwagę dwie lokalizacje: teren należący do hr. Skórzewskiego przy ul. Straszewskiego oraz należący do cechu rzeźników, tzw. plac na Kotłowem w dzielnicy Wesoła[9]. Wyborem jednej z powyższych lokalizacji, na prośbę prezydenta Krakowa Mikołaja Zyblikiewicza (1823–1887), mieli się zająć rajcy miejscy – Józef Friedlein (1831–1917) i Konrad Wentzel oraz Maciej Moraczewski (1840–1928), dyrektor Budownictwa Miejskiego[10]. Moraczewski na posiedzeniu Rady Miasta 1 marca 1867 roku rekomendował do zatwierdzenia budowę przyszłej strażnicy pożarnej na terenie należącym do cechu rzeźników krakowskich. Po dyskusji, w której padały głosy przeciwne tej lokalizacji, ostatecznie podjęto uchwałę o jej zatwierdzeniu[11]. Podczas tego samego posiedzenia został również zatwierdzony projekt przebudowy jatek szewskich, w których znajdowały się stajnie i mieszkania straży pożarnej[12].

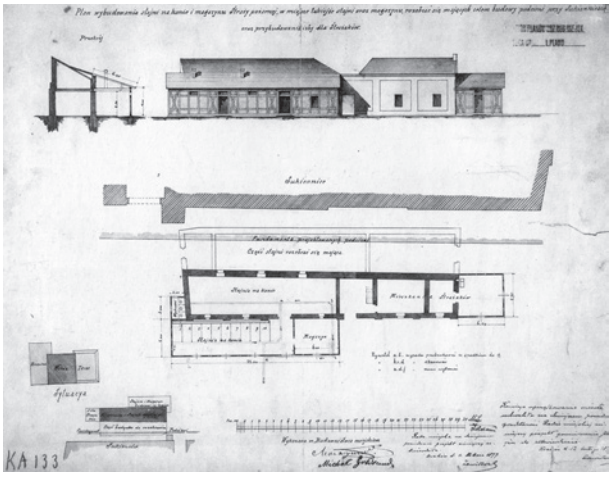
[9] W zachowanych źródłach archiwalnych naprzemiennie występują różne nazwy określające to miejsce jako plac na Kotłowem, plac na Kotłowym lub po prostu Kotłowe.

[10] APKr, sygn. BM77, pismo prezydenta miasta z 21 lipca 1876 r. do Friedleina i Wentyla.

[11] APKr, sygn. Mag336, protokoły posiedzeń Rady Miasta.

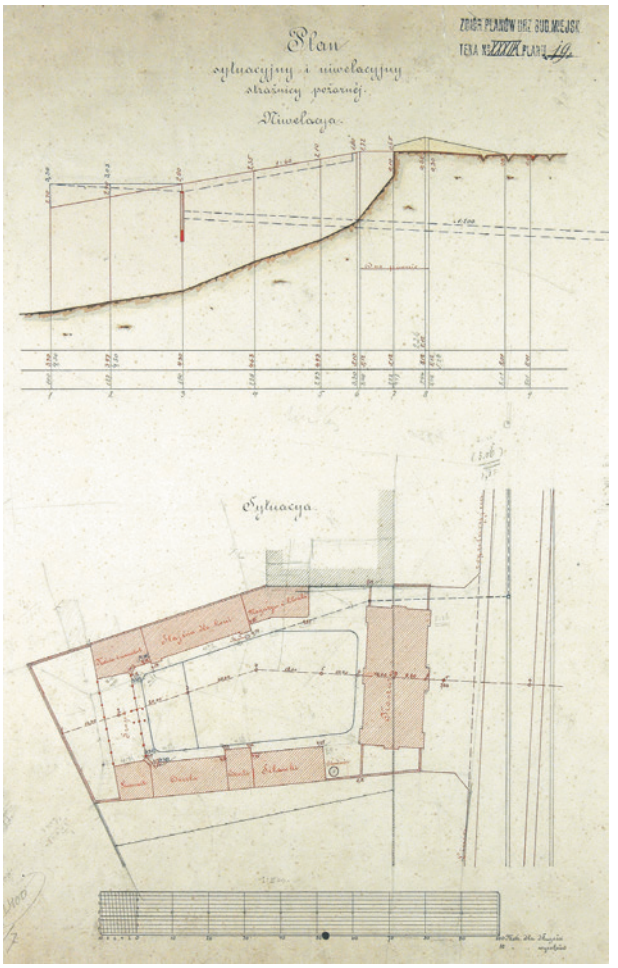
[12] Gaweł R.: *O budowie strażnicy pożarnej przy ul. Kolejowej w Krakowie*. „Muzealny Rocznik Pożarniczy" 2001, t. 10, s. 8, 9.

Szkic koszar Straży Pożarnej i Zakładu czyszczenia miasta, *elewacja frontowa budynku; za: „Muzealny Rocznik Pożarniczy" 2001, t. 10, s. 15*



Fragment projektu przebudowy jatek szewskich z 1877 r. Na rzucie zwracają uwagę zarys jatek szewskich przed przebudową i kolidująca z nim linia projektowanych, zachodnich podcieni Sukiennic; za: Budownictwo pożarnicze w Krakowie. *Kraków 2001 [katalog wystawy w Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie], s. 20*

Prace przy przebudowie z założenia tymczasowej siedziby straży zakończyły się w maju 1877 roku. Fakt ten potwierdza odnośne pismo, skierowane przez dyrektora Budownictwa Miejskiego do krakowskiego magistratu[13]. Miało to zapewnić możliwość prowadzenia prac przy zachodnim podcieniu Sukiennic, przy jednoczesnym pozostawieniu straży w jej siedzibie.



Plan sytuacyjny i niwelacyjny strażnicy pożarnej, *plany odnoszą się do projektu Macieja Moraczewskiego; wł. APKr, sygn. ABM, Teka XXXI, plan 19*

Wybór miejsca pod przyszłą strażnicę poprzedzono wstępnym projektem jej rozplanowania dla każdej z alternatywnych lokalizacji. Już na wstępnym etapie ujawniły się zalety terenu należącego do cechu rzeźników. Nie dość, że leżał on bliżej centrum miasta, to dawał możliwość swobodniejszego rozplanowania zabudowań[14]. O wyborze placu na Kotłowem zadecydowała również chęć pobudzenia właścicieli tej części miasta do działań mających na celu uporządkowanie okolicy, gdzie obok założonych znacznym wysiłkiem władz miejskich Plant oraz prywatnych ogrodów funkcjonował plac tandety, a w sąsiedztwie dominowała chaotyczna zabudowa[15].

Program funkcjonalny

Kiedy lokalizacja została już uzgodniona, przystąpiono w biurze Budownictwa Miejskiego do projektowania samej strażnicy. Początków tego procesu należy upatrywać w dwóch dokumentach, zachowanych w Archiwum Państwowym w Krakowie. Ponieważ jeden z nich nie jest datowany, trudno dziś orzec jednoznacznie o kolejności ich powstania. Pewne jest natomiast, że są one ze sobą powiązane. Wykonany na kalce szkic *Projekt* (…) *budynków straży pożarnej na podstawie galeryi wystawy Wiedeńskiej*[16] oraz rękopiśmienny *Projekt do programu strażnicy pożarnej*[17]

[13] APKr, sygn. BM77, pismo dyrektora Budownictwa Miejskiego do magistratu Krakowa z 26 maja 1877 r.

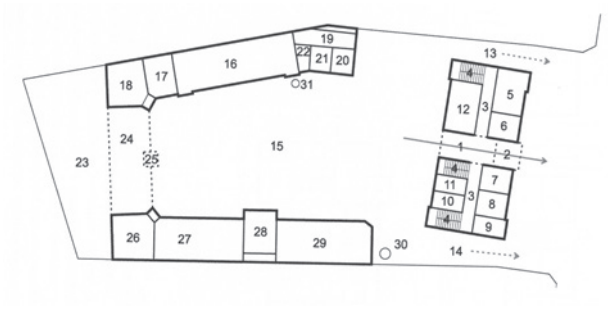
[14] W zasobach APKr zachowały się dwa nieopisane plany (sygn. ABM, Teka XXXIV, plan 15 i sygn. ABM, Teka XXXIV, plan 16a), których analiza pozwala przypuszczać, że zostały one wykonane w celu pokazania rozplanowania strażnicy pożarnej w alternatywnych lokalizacjach. Pierwszych z nich to projekt strażnicy zlokalizowanej przy ul. Straszewskiego, drugi zaś to bez wątpienia strażnica rozrysowana na placu na Kotłowem, co potwierdza *Plan niwelacyjny realności N 64 Dz. VI*, APKr, sygn. ABM, Teka XXXIV, plan 18.

[15] *Koszary Straży*…, s. 45; APKr, sygn. ABM, Teka XXXIV, plan 17 (plan sytuacyjny placu na Kotłowem).

[16] APKr, sygn. ABM, Teka XXXIV, plan 16, *Projekt* (…) *budynków straży pożarnej na podstawie galeryi wystawy Wiedeńskiej*.

[17] Gaweł R.: *O budowie strażnicy*…, s. 12–14.

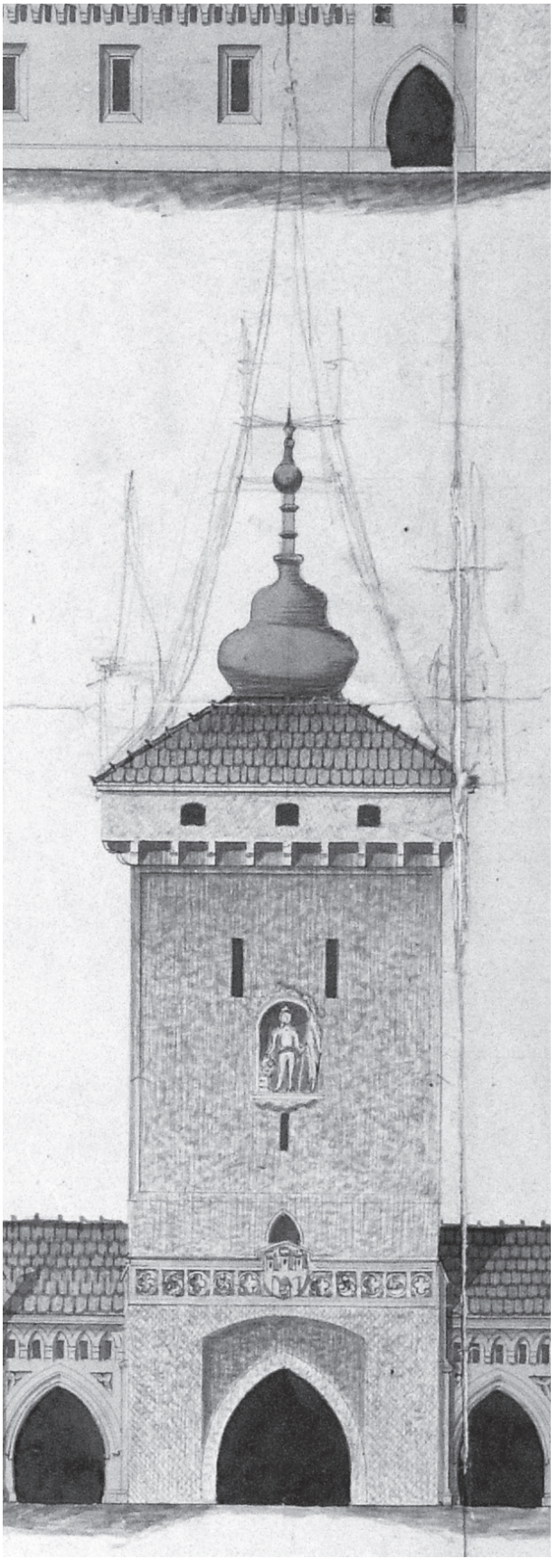
[18] Pod koniec XIX wieku dla korpusu pożarniczego Miejskiej Straży



Schematyczny plan strażnicy Miejskiej Zawodowej Straży Pożarnej przy ul. Kolejowej w Krakowie według projektu Macieja Moraczewskiego: 1 – główna brama wjazdowa, 2 – wieża ze zbiornikiem wody na szczycie, 3 – korytarz, 4 – klatki schodowe z kloakami na półpiętrach, 5 – pomieszczenie straży zawodowej, 6 – pomieszczenie straży ochotniczej, 7 – pomieszczenie telegrafu alarmowego, 8 – kancelaria naczelnika, 9 – magazyn poręczny, 10 – pomieszczenie cieśli lub studniarza, 11 – izolatka dla chorych, 12 – sala straży zawodowej, 13 i 14 – podwórka boczne z bramami awaryjnymi, 15 – dziedziniec główny, 16 – stajnie dla 24 koni, 17 – warsztat, 18 – kuchnia, 19 – remiza drabiny mechanicznej, 20 – kloaki, 21 – remiza dla pojazdu naczelnika, 22 – schody na strych nad remizą, 23 – podwórze gospodarcze, 24 – otwarta drewniana wiata, 25 – wspinalnia, 26 – sala gimnastyczna, 27 i 29 – remiza na tabor pożarniczy, 28 – remiza z suszarnią węży w dachu, 30 – studnia w wodą dla celów pożarniczych i komunalnych, 31 – studnia gospodarcza; rys. R. Gaweł, wg: „Czasopismo Techniczne" 1880, nr 4 [wkładka]

zawierają praktycznie jednakowe wytyczne co do przyszłego rozwiązania układu funkcjonalnego strażnicy pożarnej. Przypuszczać jedynie możemy, że najpierw wykonano szkic, stanowiący swego rodzaju studium układu funkcjonalnego, a dopiero potem, opierając się na nim, spisano program funkcjonalny przyszłej strażnicy.

Projekt (…) *budynków*… obejmuje zespół trzech budynków w swoim układzie dopasowany do kształtu działki. Od ulicy znajdować się miał główny, piętrowy budynek. W jego części parterowej umieszczone zostały dwie remizy, przedzielone prowadzącą na dziedziniec bramą przejazdową oraz pomieszczeniami pogotowia pożarniczego. Każda z remiz zaprojektowana została tak, by zapewnić jak najszybszy wyjazd taboru do akcji gaśniczej. Każda z remiz miała mieć bowiem szereg bram wyjazdowych bezpośrednio na ulicę. Piętro tego budynku przeznaczono na salę gimnastyczną, pomieszczenia dla dwóch oddziałów pełniących pogotowie oraz pomieszczenia mieszkalne dla pozostałego personelu straży. Na tyłach działki został umieszczony drugi budynek w taki sposób, że za nim znalazło się jeszcze miejsce na niewielkie podwórze. W parterze tego budynku umieszczono stajnię, remizę na pozostałe pojazdy, sale dla personelu oraz przedzielającą te pomieszczenia przejezdną sień prowadzącą na wspomniane już podwórze. Dzięki temu, podobnie jak w remizach budynku głównego, możliwy był wjazd do tychże od tyłu, przez osobne bramy. Umożliwiało to sprawne manewrowanie taborem i ustawianie go w odpowiednim porządku, ułatwiającym podejmowanie kolejnych akcji gaśniczych. Piętro natomiast przeznaczono na mieszkania dla



Pomysł na wystawienie budynków na pomieszczenie straży ogniowej i pociągów miejskich, *fragment elewacji z widocznym naszkicowanym ołówkiem zarysem dachu nawiązującym formą o dachu wieży w budynku głównym koszar Miejskiej Straży Pożarnej przy ul. Kolejowej; wł. APKr, sygn. ABM, Teka XXXI, plan 3*

naczelnika i dwóch wachmistrzów[18] oraz pomieszczenie magazynowe.

Pomiędzy oboma budynkami rozciągał się obszerny dziedziniec, z parterowym budynkiem zlokalizowanym pośrodku jednego z jego boków. Przeznaczono go na pomieszczenia kuźni, warsztatu oraz izby dla studniarza i cieśli.

Projekt do programu strażnicy pożarnej, datowany na 16 lutego 1875 roku, opisuje zespół koszarowy, który miał się składać z:

a) budynku głównego, piętrowego murowanego o wysokich piwnicach, czyli suterenach, obejmującego mieszkania dla straży i zarządu,

b) szop w lekkiej konstrukcji ścian pruskich i zwyczajnych budowanych w słupy, dla pomieszczenia parku i rekwizytów pożarnych, a zarazem wozów, beczek, wózków, sań itp.,

c) warsztatów, kuźni izb dla pomocników,

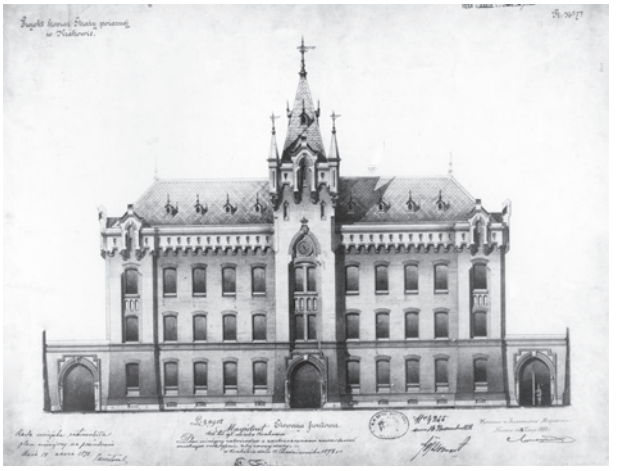
d)stajen na 30 koni ze składem na uprząż i obrok,

e) studni[19].

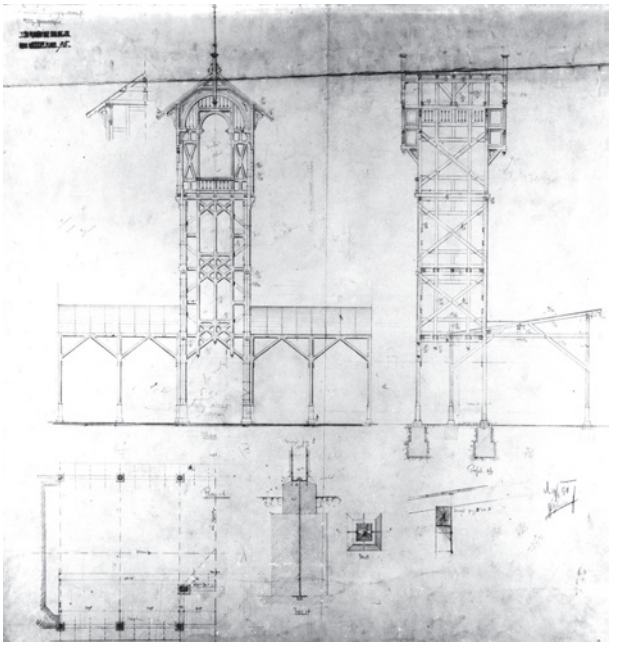
Po tym spisie budynków następuje wykaz pomieszczeń w każdym z nich. Najistotniejszy jest tutaj zapis dotyczący urządzenia parteru w budynku głównym. Miał on być przeznaczony na:

1. Kancelaryę Naczelnika z opowiedniem obok magazynem.
2. Pokój dla Wachmistrza z telegrafem.
3. Dwa pokoje dla pogotowia każden na 2 ludzi.
4. Pokój dla straży ochotniczej /: na 8 ludzi:/
5. Salę gimnastyczną dużych wymiarów.
6. Ambulatoryum.
7. Pomieszczenie jak najwygodniejsze dla części parku pożarnego potrzebnego w pierwszej chwili wybuchu ognia: mianowicie 2 sikawek, 4 beczek i wozu. Cały ten park pożarny – winien być umieszczony od frontu głównej ulicy – o wielkich szerokich bramach z prostym wyjazdem na ulicę – i odpowiednio dużem miejscem dla łatwego zaprzęgu.
8. Szeroką sień 12 o 14 stóp.
9. Schody szerokie i widne.
10. Wychodki[20].

Zapis punktu siódmego świadczy o tym, że program układała osoba dobrze zaznajomiona z najnowszymi rozwiązaniami funkcjonalnymi ówcześnie powstających strażnic pożarnych. Pamiętać bowiem należy, że był to czas, kiedy dopiero starano się wypracować optymalne rozwiązania, a poszczególni projektanci stosowali różnorodne, często niekorzystne i nieracjonalne, układy funkcjonalne. Doskonałym tego przykładem mogą być trzy projekty konkursowe na strażnicę pożarną Miejskiej Straży Pożarnej w Podgórzu. Konkurs ten rozpisany był przez magistrat tego miasta w 1889 roku[21]. W każdym z nich zastosowano odmienne rozwiązanie układu całej strażnicy, jak i remiz na sprzęt gaśniczy. Tylko jeden z nich posiadał rozwiązanie, według którego wyjazd taboru gaśniczego z remizy miał się odbywać kilkoma bramami wprost na ulicę.



Projekt koszar Straży pożarnej w Krakowie*, elewacja frontowa, projekt z 1878 r. autorstwa Macieja Moraczewskiego; za: Budownictwo pożarnicze w Krakowie. Kraków 2001 [katalog wystawy w Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie], s. 24*



Projekt wykonawczy otwartej wiaty i pierwszej drewnianej wspinalni z 19 maja 1879 r., sygnowany przez J. Cybulskiego; wł. APKr, sygn. ABM, Teka XXXI, plan 75

Powyższy program zakładał również, że w remizach koszar miejskiej straży pożarnej mają się znaleźć sikawki zarówno straży miejskiej, jak i ochotniczej, wozy rekwizytowe, drabina mechaniczna, wozy z beczkami na wodę oraz beczki do kropienia ulic, wozy robocze do prac związanych z oczyszczaniem miasta i ambulans sanitarny. Umieszczenie w spisie pojazdów niepożarniczych wynikało z zadań, jakie musiała wykonywać wtedy Miejska Straż Pożarna.

Pożarnej w Krakowie obowiązywały następujące stopnie służbowe: pompier II klasy, pompier I klasy, sierżant, wachmistrz, brandmistrz, naczelnik.

[19] Gaweł R.: *O budowie strażnicy…*

[20] *Ibidem*, s. 13, 14.

[21] Gaweł R.: Krakowskie budownictwo pożarnicze do 1939 roku. W: *Budownictwo pożarnicze w Krakowie do roku* 1939. Kraków 2001 [katalog wystawy w Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie], s. 10.

[22] Idem: *O budowie strażnicy…*, s. 14–21.

Ćwiczenia Miejskiej Straży Pożarnej na dziedzińcu strażnicy przy ul. Kolejowej, lata 30. Widoczna stalowa wspinalnia z 1905 r., zaprojektowana i wykonana przez krakowską „Fabrykę siatek, mebli, konstrukcyi żelaznych i wyrobów ornamentalnych kutych Józefa Goreckiego", fot. AF „Światowid"; wł. MHK, nr inw. Fs 7820-IX

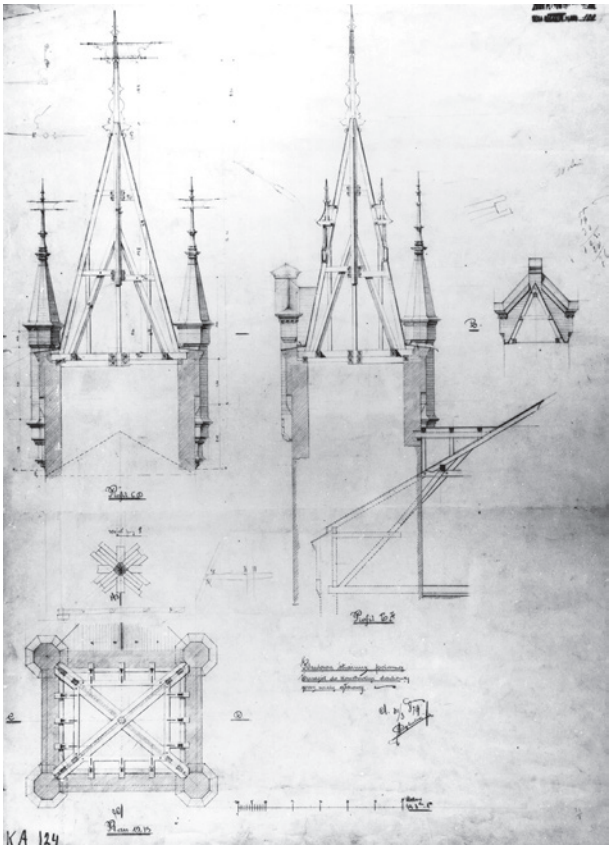
Przedstawione powyżej założenia układu funkcjonalnego znajdują odbicie w projekcie strażnicy zatytułowanym *Szkic Koszar Straży Pożarnej in Zakładu czyszczenia Miasta*[22]. Niestety, również on nie jest datowany i podpisany. Jednak załączona do niego sytuacja pozwala jednoznacznie określić lokalizację przedstawionej na nim strażnicy na terenie Kotłowego. Zaskakująca jest szczegółowość opracowania tego, z nazwy szkicowego, projektu. Przewidziano nawet pomieszczenia na wozy kloaczne, do których miały być zbierane ekskrementy ze znajdujących się na wyższych kondygnacjach kloak, a wszystkie rzuty i przekroje są szczegółowo zwymiarowane.

W rozciągającym się na całą szerokość działki obiekcie większą część parteru zajęły remizy na tabor pożarniczy i porządkowy. Piętra przeznaczone były na pomieszczenia koszarowe i mieszkalne dla korpusu straży pożarnej. Całości dopełniała, umieszczona centralnie, wieża obserwacyjna o wysokości około 34 m. Jest to element o tyle zaskakujący, że przecież straż krakowska posiadała już czatownię na wieży Mariackiej, która doskonale spełniała swoje zadanie. Dodatkowo należałoby dodać, że wieża o tej wysokości umożliwiała obserwację jedynie niewielkiego obszaru najbliższej okolicy, a nie całego miasta.

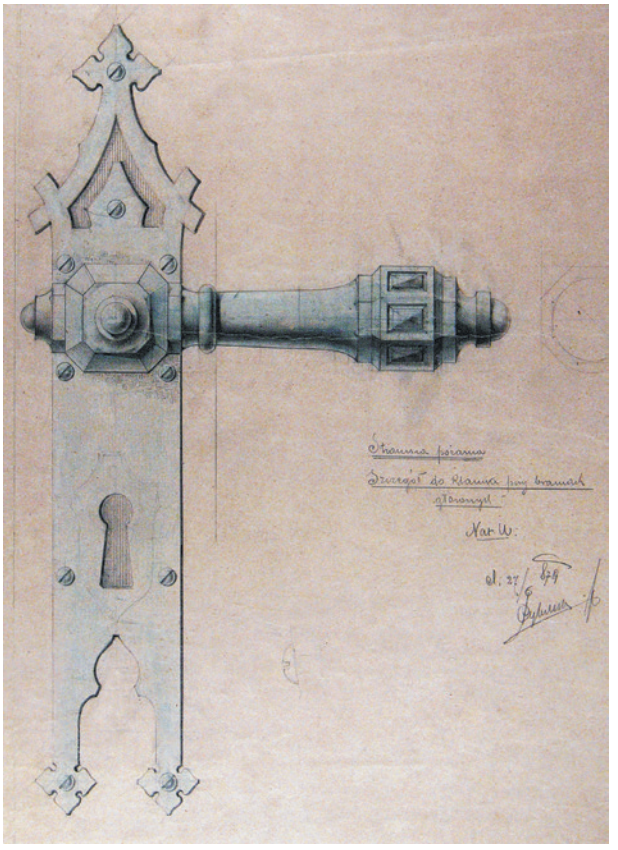
W efekcie po tych kilku studyjnych rozwiązaniach sporządzono opracowanie ostateczne. *Projekt koszar Straży Pożarnej w Krakowie*[23], o którym mowa, posiada następującą adnotację: „Wykonano w Budownictwie Miejskiem Kraków d. 28 Lutego 1878 r." i podpis Macieja Moraczewskiego, ówczesnego dyrektora tego magistrackiego wydziału. Najpierw 14 marca 1878 roku zatwierdziła go do realizacji Rada Miejska, a następnie pod liczbą 24912, 11 października 1878 roku to samo uczynił magistrat[24]. Projekt mógł zostać skierowany do realizacji po ostatecznym zaakcepto-

[23] APKr, sygn. ABM, Teka XXXIV, plan 21–29, *Projekt koszar Straży Pożarnej w Krakowie*.

[24] Magistrat zatwierdził projekt z zastrzeżeniami, które według zapisu w projekcie miały znajdować się w oddzielnym piśmie z tą samą datą 11 października 1878 r. Do dnia dzisiejszego nie udało się pisma tego odnaleźć, a jego treść nadal pozostaje nieznana.



Projekt wykonawczy szczytu wieży koszar Miejskiej Straży Pożarnej przy ul Kolejowej z 31 marca 1879 r. sygnowany przez J. Cybulskiego; za: „Muzealny Rocznik Pożarniczy" 2010, t. 10, s. 28



Projekt wykonawczy klamki do głównej bramy w koszarach Miejskiej Straży Pożarnej przy ul Kolejowej z 27 czerwca 1879 r., sygnowany przez J. Cybulskiego; APKr, sygn. ABM, Teka XXXI, plan 80

waniu go 18 listopada 1878 roku pod liczbą 4255 przez K.K. Genie-Direction Krakau[25].

Cały zespół strażnicy został zaprojektowany jako kompleks czterech obiektów otaczających obszerny, wewnętrzny dziedziniec. Od strony ulicy umieszczono dwupiętrowy budynek główny, z wysoką wieżą ze zbiornikiem wody na szczycie i przejezdną sienią, prowadzącą z ulicy na dziedziniec wewnętrzny u podnóża wieży. Parter budynku głównego przeznaczono na pomieszczenia pogotowia straży miejskiej i ochotniczej, telegrafu alarmowego kancelarię naczelnika i izolatkę. Znalazło się tam również miejsce na izbę dla studniarza lub cieśli i magazyn. Połowę powierzchni pierwszego piętra przeznaczono na mieszkanie naczelnika straży. Drugą jego połowę zajęły mieszkania wachmistrza, brandmistrza i czterech sierżantów (dwóch żonatych i dwóch kawalerów). Piętro drugie w całości zajęły sale dla czterech oddziałów straży (po ośmiu strażaków) i pomieszczenia dla dwóch brandmistrzów i dwóch sierżantów. Po obu bokach dziedzińca znalazły się dwa parterowe budynki. Budynek południowy zajmowały remizy sprzętu gaśniczego i sala gimnastyczna. W budynku północnym zlokalizowane zostały stajnia, kuźnia, warsztat, remiza na pojazd naczelnika i drabinę mechaniczną. Wschodnią stronę dziedzińca zamykała otwarta drewniana wiata z centralnie umieszczoną wieżą wspinalni, mającą pełnić w lecie również funkcję suszarni węży pożarniczych. Za wiatą znajdowało się jeszcze małe podwórko gospodarcze. Zaopatrzenie w wodę zapewniały dwie studnie: gospodarcza, zlokalizowana przy stajniach, i przeciwpożarowa – przy remizie taboru pożarniczego. Całości dopełniały „dwa małe podwórka (…), które służą jako rezerwowe wyjazdy nieodzownie potrzebne, gdyż straż pożarna utrzymuje zarazem czystość w mieście, a część pociągów pracująca na ulicach i wracająca do koszar w razie alarmu, nie powinna nigdy spotkać się z wyjeżdzającem pogotowiem"[26].

Niestety, przeznaczone do realizacji rozwiązanie pod względem funkcjonalności był najgorszym z dotychczas tu przedstawianych. Dotyczy to głównie umieszczenia remiz, nie jak to przewidywał program w głównym budynku wzdłuż ulic, a w głębi działki. Dodatkowo remizy zostały oddzielone od stajni, które znajdują się po drugiej stronie szerokiego dziedzińca. Na domiar złego pomieszczenia pogotowia pożarniczego umieszczono w innym jeszcze budynku. Całości dopełniła długa i stosunkowo wąska sień zamykana od strony ulicy bramą, która stanowiła jedyny przejazd na ulicę dla całego taboru udającego się na akcję gaśniczą. Równie wątpliwym pod względem funkcjonalnym rozwiązaniem było umieszczenie sal dla oddziałów straży na drugim piętrze głównego budynku, gdy piętro pierwsze przeznaczono na mieszkanie dla dowództwa straży. Wyraźnie funkcje reprezentacyjne całego obiektu wzięły przy projektowaniu

[25] K.K. Genie-Direction Krakau – Cesarsko-Królewska Dyrekcja Inżynierii w Krakowie.

[26] Gaweł R.: *O budowie strażnicy*…, s. 23.

górę nad jego funkcjonalnością. Świadczy o tym również budowa wieży, której jedynym funkcjonalnym zadaniem było umieszczenie na jej szczycie stosunkowo niewielkiego zbiornika wody. Takich rozwiązań praktycznie nie stosowano w ówczesnych strażnicach pożarnych. Jeśli już budowano wieżę, to przeznaczano ją na czatownię, wspinalnię lub suszarnię węży. Podobne do krakowskiego rozwiązanie spotkać możemy, co prawda, w zaprojektowanej kilkanaście lat później strażnicy w Budapeszcie, ale tamtejsza wieża miała wysokość 70 m, a umieszczony na niej duży zbiornik pełnił rolę zapasowego rezerwuaru wody[27].

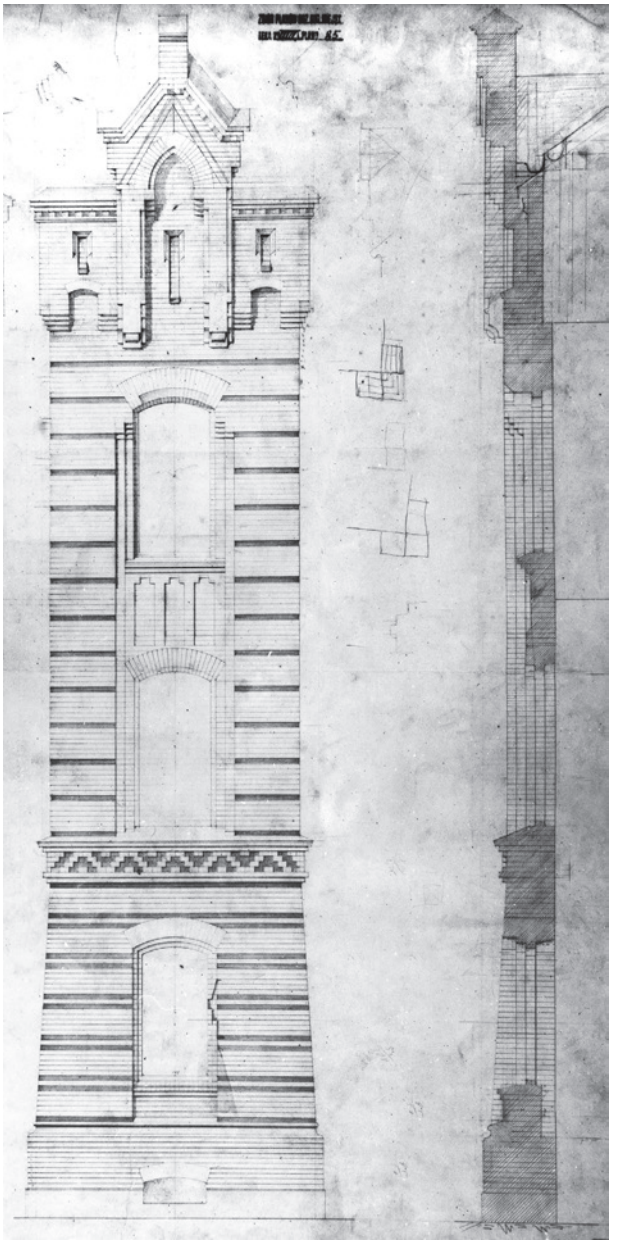
Konstrukcja

Koszary krakowskiej straży miejskiej posiadają głęboko skrywaną, i to dosłownie, tajemnicę. Już na etapie projektowania wiadome było, że ukształtowanie terenu na Kotłowym wymusi nietypowe rozwiązania w sposobie fundamentowania poszczególnych budynków[28]. Można było również spodziewać się kłopotów związanych z odwodnieniem tego terenu. Chcąc dokładnie rozpoznać warunki gruntowe pod przyszłą budowę, wykonano sondażowe odwierty. W ich efekcie stwierdzono, że na głębokości 9 m pod głównym budynkiem i około 4,5 m pod budynkami remiz i stajni znajduje się warstwa piasku, na której mogą być stabilnie posadowione. Jednak w trakcie budowy okazało się, że sprawy mają się gorzej niż by można było się tego spodziewać[29]. W trakcie wykonywania wykopu pod fundamenty budynku głównego, na głębokości około 7,5 m, wykop został zalany przez wodę. Z problemem tym poradzono sobie jednak szybko przy pomocy dwóch pomp. Ponieważ do osiągnięcia planowanej głębokości posadowienia zostało jeszcze około 1,5 m, postanowiono wykonać dodatkowy odwiert sondażowy. W rezultacie wykop zalany został taką ilością wody, że nawet dodatkowe pompy nie poradziły sobie z jej odpompowaniem. Pod wpływem tego zdarzenia zmieniono koncepcję fundamentowania głównego budynku. Posadowiono go ostatecznie na nieprzepuszczalnej warstwie iłu, zagęszczonego ubijanym kamieniem wapiennym. Dopiero na tak przygotowanym podłożu wykonano ceglane ściany fundamentowe, wsparte na betonowych ławach. W ten sam sposób posadowiono parterowe budynki remizy i stajni, z tą tylko różnicą, że zamiast ścian fundamentowych wykonano arkady ceglane o rozpiętości 2,5–3 m.

Pozostała konstrukcja budynku jest już klasyczna. Ściany i sklepienia nad pomieszczeniami piwnic i parteru oraz na korytarzach murowano z cegieł, a więźba dachowa i stropy nad pomieszczeniami pierwszego i drugiego piętra są drewniane[30]. Drewniana jest także wiata we wschodnim krańcu dziedzińca i powiązana z nią konstrukcyjnie wspinalnia.

Forma architektoniczna

Tylko dwa z omówionych powyżej projektów koszar dla krakowskiej Miejskiej Straży Pożarnej, zlokalizowanej na Kotłowym, dają dyspozycje dotyczące formy architektonicznej obiektu. Są nimi *Szkic Koszar Straży Pożarnej i Zakładu czyszczenia Miasta* oraz zrealizowany *Projekt koszar Straży Pożarnej w Krakowie*. Interesujący jest fakt, że prezentują one całkowicie odmienne podejście w projektowaniu kostiumu architektonicznego obu budynków.



Projekt wykonawczy ryzalitu frontowej elewacji budynku głównego koszar Miejskiej Straży Pożarnej przy ul. Kolejowej; wł. APKr, sygn. ABM, Teka XXXI, plan 85

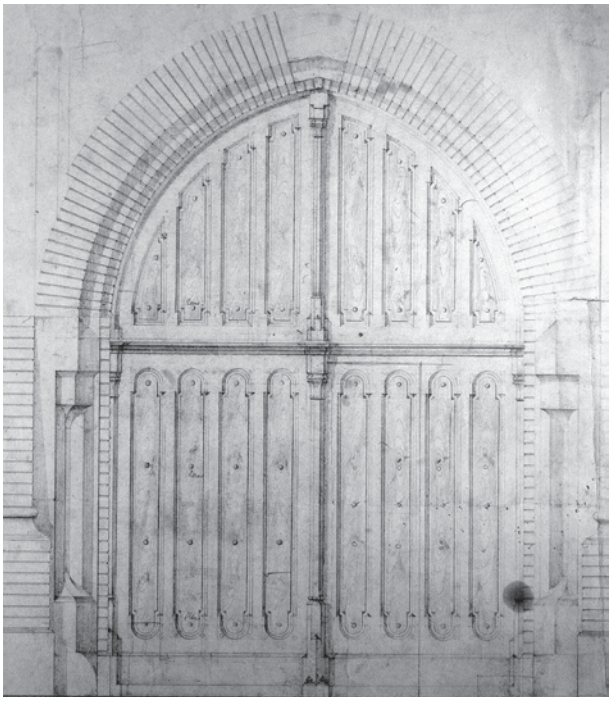
Pierwszy dokument przedstawia budynek o silnie wydłużonej bryle, swoim dłuższym bokiem przylegający do ulicy. Forma budynku współgra znakomicie z rozmieszczeniem w nim poszczególnych funkcji. W efekcie mamy do czynienia z symetryczną kompozycją, która przybiera po-

[27] „Architektonische Rundschau" 1888, t. 5, tab. 33.

[28] APKr, sygn. ABM, Teka XXXIV, plan 19, *Plan sytuacyjny i niwelacyjny strażnicy pożarnej*.

[29] *Koszary Straży*…, s. 55, 56.

[30] Gaweł R.: *O budowie strażnicy*…, s. 27.



Fragment projektu wykonawczego głównej bramy w koszarach Miejskiej Straży Pożarnej przy ul Kolejowej; wł. APKr, sygn. ABM, Teka XXXI, plan 83

Pokój telegrafu alarmowego w znajdujący się na parterze budynku głównego koszar Miejskiej Straży Pożarnej przy ul. Kolejowej (por. ryc. na s. 215, pkt 7); wł. MHK, nr inw. MHK 1345/K

stać dwupiętrowego budynku o bryle zbliżonej do sześcianu z dobudowanymi do niej jednopiętrowymi skrzydłami. Wyższa część centralna przekryta jest cztero-, a niższe skrzydła dwuspadowym dachem mansardowym. Na szczycie dachu części centralnej została zaprojektowana wieża obserwacyjna o smukłej sylwecie, z czatownią przeciwpożarową na szczycie. Dodatkowo do tylny ścian części jednopiętrowych dodano po dwie umieszczone skrajnie przybudówki.

Cały ten przestrzenny układ znajduje odzwierciedlenie w klasycyzującym wystroju elewacji frontowej. Posiada ona symetryczny układ, składający się z trzech części: środkowej o artykulacji pionowej i zwieńczonej ozdobnym gzymsem oraz dwóch skrzydeł bocznych o artykulacji poziomej, podkreślonej przez rytm bram na parterze i zdwojonych okien na piętrze, zwieńczonych skromniejszym w swojej formie gzymsem. Elementem scalającym całość jest gzyms parteru biegnący przez całą szerokość frontonu. Zharmonizowaną kompozycję zakłóca jedynie zbyt smukła i nieproporcjonalna w stosunku do całości wieża obserwacyjna, umieszczona na dachu części centralnej.

Gdy kilka lat później powstawał projekt przeznaczony do realizacji, budynek główny koszar został przybrany w kostium neogotycki z elementami nawiązującymi do historycznej architektury obronnej, w tym również tej krakowskiej. Natomiast parterowe zabudowania remizy i stajen swoją formą nawiązują do ceglanej architektury przemysłowej tamtego okresu. W podobnym stylu utrzymana została również tylna elewacja budynku głównego. Dzięki temu scalone zostały wizualnie wszystkie budynki otaczające dziedziniec.

W symetrycznej kompozycji elewacji frontowej szczególną uwagę zwracają następujące elementy:

– dominująca nad całością, osiowo umieszczona wieża z ozdobnym zwieńczeniem w postaci narożnych wieżyczek i czterospadowego dachu z ozdobną iglicą oraz umieszczoną u podstawy główną bramą,

– silnie zaakcentowany parter budynku, oddzielony optycznie od całości ozdobnym gzymsem, mający przedłużenie w postaci dwóch bram pomocniczych, dobudowanych z boku budynku w linii elewacji frontowej, dodatkowo potęgują ten efekt rozszerzające się ku dołowi postawy ryzalitów i wieży,

– ryzality akcentujące narożniki budynku,

– ozdobny gzyms główny, nawiązujący formą do machikuł, które odnaleźć możemy w szyi krakowskiego Barbakanu; również bramy strażnicy stylizowane są w sposób przywodzący na myśl bramę, znajdującą się od strony miasta w szyi tego obiektu.

Istnieje też pewien związek tego projektu z najstarszym, o którym wspomniano na początku artykułu. Na tym starannie narysowanym przez Pawła Barańskiego rysunku ktoś naniósł ołówkiem na jednej z elewacji Bramy Floriańskiej zarys dachu zbieżny z tym, jaki wieńczy wieżę budynku przy ul. Kolejowej. Pozwala to przypuszczać, że projekt strażnicy przy Bramie Floriańskiej był inspiracją dla projektu wystroju architektonicznego strażnicy zbudowanej przy ul. Kolejowej[31].

Budowę koszar dla krakowskich strażaków, a szczególnie ich budynku głównego, cechowała ogromna dbałość o zewnętrzną formę. Świadczy o tym zachowany w zasobach Archiwum Państwowego w Krakowie zespół kilkudziesięciu rysunków z rozrysowanymi w małej skali detalami architektonicznym. Powstały one już po zatwierdzeniu projektu podpisanego przez Moraczewskiego i znaczna ich część sygnowana jest przez J. Cybulskiego. Na tych licznych kartonach możemy odnaleźć rozrysowany bardzo starannie ołówkiem ryzalit elewacji frontowej, projekt kamieniar-

[31] Ulica, przy której zbudowano strażnicę Miejskiej Straży Pożarnej w dzielnicy Wesoła, zmieniała wielokrotnie swoją nazwę, od ok. 1856 r. nazywała się Kolejowa, od 1912 r. – A. Potockiego, od 1948 r. – J. Stalina i od 1956 r. – Westerplatte.

Koszary Miejskiej Straży Pożarnej przy ul. Kolejowej przedstawione na pocztówce z początku XX w. Po lewej stronie widoczny narożnik budynku Cechu Rzeźników i Masarzy, po prawej – fragment budynku c.k. Poczty; wł. R. Gawła

ki portalu głównego, iglicę wieży z ozdobną chorągiewką i klamkę bramy głównej.

Eksploatacja i modernizacje

Budowa koszar została zakończona w drugiej połowie 1879 roku i oddano je do użytku 1 października 1879 roku[32]. Trzy lata później przeprowadzono kontrolę zabudowań strażnicy. Ujawniła ona szereg wad, które zostały zapisane w stosownym raporcie z 24 listopada 1882 roku[33]. Do najpoważniejszych braków należały:

– sala gimnastyczna tak mała, że nieużywana przez strażaków,

– magazyn na obrok dla koni tak mały, że konieczne było wybudowanie nowego,

– brak bramy od strony dziedzińca w sieni przejezdnej głównego budynku, co powodowało zawiewanie śniegu do wnętrza budynku,

– brak furtki w bramie głównej,

– pęknięcie na całej wysokości bocznej (północnej) ściany budynku głównego,

– spękanie sklepień nad korytarzem drugiego piętra,

– i rzecz może niewielka, ale podniesiona do rangi istotnego uchybienia: „zegar od frontu naftą oświetlony, w straży niebezpieczeństwo od ognia[34].

W miarę eksploatacji pojawiły się kolejne usterki. Do najpoważniejszych zaliczyć należy wypaczenie się bram w remizach, w efekcie czego zaistniała konieczność ich wymiany[35]. Kolejnym problemem było zamakanie budynku głównego, spowodowanego wysokim poziomem wód gruntowych. W celu poprawy sytuacji wykonany został betonowy kanał osuszający wokół budynku[36], który podłączono do miejskiego kanału ściekowego.

Z czasem przystąpiono do modernizacji i rozbudowy strażnicy. Została zabudowana otwarta wiata w tylnej części podwórza[37] i powstało zadaszenie nad bocznym podwórkiem przy północnej bramie gospodarczej[38]. Obok tych drobnych zmian miały miejsce również te o większym ciężarze gatunkowym. Niewątpliwie należy do nich zaliczyć zamontowanie w studni pożarowej wydajnej pompy napędzanej silnikiem gazowym, umożliwiającej szybkie napełnianie beczek w taborze gaśniczym oraz tych do utrzymywania czystości w mieście[39]. Studnia stała się rezerwowym rezerwuarem wody w momencie przyłączenia strażnicy pożarnej w 1901 roku do nowo powstałego wodociągu miejskiego.

[32] Gaweł R.: *O budowie strażnicy*…, s. 25.

[33] *Ibidem*, s. 29, 30.

[34] *Ibidem*, s. 30.

[35] APKr, sygn. ABM, Westerplatte 19, odpis pisma prezydenta miasta informującego o wyborze oferty na wymianę bram w remizach i przeróbkę bramy głównej w budynkach straży pożarnej z 21 sierpnia 1885 r.

[36] *Budownictwo pożarnicze*…, s. 26.

[37] *Ibidem*, s. 27, 28.

[38] APKr, sygn. ABM, Teka XXXIV, plan 61, *Koszary Straży pożarnej. Dach nad małym dziedzińcem*.

[39] APKr, sygn. ABM, Westerplatte 19, *Straż pożarna w Krakowie* (szkic datowany na 10 września 1902 r.).

Wschodni narożnik dziedzińca koszar Miejskiej Straży Pożarnej przy ul. Kolejowej. Po prawej stronie widoczny jest budynek remizy na pojazdy pożarnicze. W jego podwyższonej części znajdowała się suszarnia węży gaśniczych. Po stronie prawej widoczna już zabudowana, drewniana wiata z górującą nad nią pierwszą, drewnianą wspinalnią; wł. MHK, nr inw. MHK 7892/K

Kolejną istotną modernizacją było wybudowanie po koniec 1905 roku nowej, stalowej wspinalni[40]. Stara nie nadawała się już do użytku, bowiem destrukcji uległa jej drewniana konstrukcja[41]. Wraz z jej wyburzeniem w 1902 roku[42] zniknęła powiązana z nią konstrukcyjnie wiata. Nową wspinalnię zaprojektowała i wykonała krakowska „Fabryka siatek, mebli, konstrukcyi żelaznych i wyrobów ornamentalnych kutych Józefa Goreckiego" (1866–?)[43]. Warto tutaj nadmienić, że Wincenty Eminowicz (1832–1906), ówczesny komendant Miejskiej Straży Pożarnej, przywiązywał do powstania obiektu wielką wagę, czego dowodem było wystosowane przez niego do prezydenta miasta pismo z 9 kwietnia 1902 roku[44]. Z dokumentu dowiadujemy się m.in. „że sprawa zakupna takiej żelaznej wspinalni ciągnie się od tak długiego czasu, tłómaczy się głównie tem, iż istnieje zamiar ustawienia jej na gruncie od P. Umińskiej na cel rozszerzenia strażnicy pożarnej zakupić się maiącym"[45] [wyróżnienia w oryginale]. Okazało się bowiem, że nie tylko stara wspinalnia była niezdatna do użytku, ale i cała strażnica wymagała rozbudowy. Planowano najpierw rozbudować ją na sąsiedniej działce, należącej nadal o cechu rzeźników. Ci jednak odmówili odsprzedania gruntu. Zwrócono się zatem do właścicielki gruntów położonych pomiędzy istniejącą strażnicą a późniejszą ul. Zyblikiewicza. Jednak i w tym przypadku sprawa nie została załatwiona pomyślnie[46]. Nie udało się powiem nabyć gruntu w całości, tak aby można było zbudować nową strażnicę bezpośrednio przy ul. Zyblikiewicza. Śladem tego rodzaju zamiarów jest wykonany w Biurze Architekty Miejskiego szkicowy projekt nowej strażnicy dla „straży Krakowskiej"[47]. Jego auto-

[40] APKr, sygn. Kr 6481, okólnik zawiadamiający o odbiorze 15 września 1905 r. robót ślusarskich przy wspinalni; *Nowe urządzenia dla krakowskiej straży pożarnej*. „Przewodnik Pożarniczy" 1907, nr 1, s. 29.

[41] APKr, sygn. Kr 6481, pismo W. Eminowicza w sprawie budowy nowej, stalowej wspinalni z 9 kwietnia 1902 r.

[42] APKr, sygn. Kr. 6481, *Protokół komisyi odbytej w dniu 4 maja 1902 r. w strażnicy pożarnej w sprawie budowy nowej spinalni*.

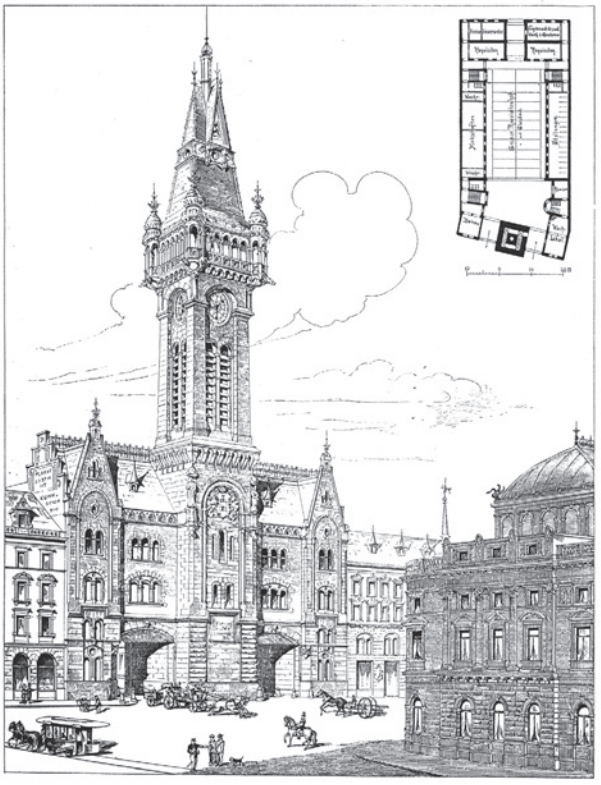
[43] APKr, sygn. ABM, BM77, *Projekt spinalni żelaznej dla strażnicy pożarnej w Krakowie*; APKr, sygn. ABM BM77, *Projekt daszku na okrycie żel. spinalni dla straży pożarnej w Krakowie*.

[44] APKr,, sygn. Kr. 6481, pismo W. Eminowicza w sprawie budowy nowej, stalowej wspinalni z 9 kwietnia 1902 r.

[45] Ibidem.

[46] APKr, sygn. Kr 6481, *Sprawa rozszerzenia strażnicy pożarnej i powiększenia liczby straży o jeden pluton*, pismo z 8 lutego 1902 r.

[47] APKr, sygn. ABM, TAU BUD 45, *Nowa strażnica ogniowa w Krakowie*, projekt.



Projekt centralnej strażnicy pożarnej w Budapeszcie, 1888, widok elewacji frontowej i schematyczny rzut, według projektu paryskiego architekta Josefa L. Kausera; za: „Architektonische Runschau" 1888, Bd. 5 [wkładka]

rami byli Jan Zawiejski (1854–1922) i Roman Bandurski (?–1949). Najistotniejszymi cechami tego koncepcyjnego opracowania jest znacznie bogatszy program funkcjonalny oraz powrócenie do idei ulokowania remiz na tabor pożarniczy, z wieloma bramami wyjazdowymi, bezpośrednio przy ulicy. Tak więc nie mając dostępu do ul. Zyblikiewicza, z realizacji tego projektu zrezygnowano.

W zamian nastąpiła etapowa rozbudowa istniejącego obiektu. W zasobach Archiwum Państwowego w Krakowie zachował się cały szereg zatwierdzonych do realizacji planów budowlanych. Jednak porównanie ich z materiałem ikonograficznym przedstawiającym strażnicę w XX wieku oraz obecnym kształtem zabudowań pozwala stwierdzić, że nie wszystkie z nich zostały wcielone w życie, a część zrealizowano w okrojonym zakresie. Chyba najistotniejszą, zrealizowaną w pełni modernizację wykonano w 1914 roku. Przebudowano wtedy stajnie na garaże samochodowe. Wiązało się to z automobilizacją taboru krakowskiej straży ogniowej, która z racji trwającej wojny została zmilitaryzowana i przeszła pod komendę wojskową twierdzy Kraków[48]. Do cywila strażacy powrócili w 1919 roku[49]. Pod koniec lat 20. XX wieku Miejski Park Samochodowy skierował do magistratu pismo[50], w którym stwierdzono, że „obecna strażnica budowana dla taboru konnego o pewnej określonej ilości jednostek taborowych, jak i dla pomieszczenia pewnej ilości personelu strażackiego, przy zmianie siły pociągowej, co zapoczątkowano w roku 1914, ulegała sukcesywnej przebudowie i rozbudowie, ale tylko w takich granicach, na jakie sytuacja terenowa zezwalała. Dziś po zmotoryzowaniu i powiększeniu taboru oraz stanu liczebnego personelu, strażnica jest za szczupła. (…) Na rozbudowę strażnicy w tych kierunkach jakie poruszono, miejsca strażnica obecna nie posiada, dlatego też musi być ona w przyszłości przeniesiona z ulicy Potockiego na inne, odpowiednie miejsce"[51].

Gwoli ścisłości należy dodać, że wraz z przyłączeniem do Krakowa Krowodrzy (1910) i Podgórza (1915), tamtejsze strażnice stały się filialnymi strażnicami straży krakowskiej[52]. Budowa nowej strażnicy nie doszła do skutku, mimo że w fazę projektu koncepcyjnego weszły przygotowania do budowy takiego obiektu przy ul. Wielickiej[53], Natomiast garaże z 1914 roku służyły krakowskim strażakom do 1941 roku, kiedy to powiększono je, aby mogły pomieścić wprowadzone przez niemieckie władze okupacyjne nowe samochody gaśnicze. W tej formie garaże przetrwały do teraz.

W latach 1996–2000 strażnica poddana została kompleksowym pracom remontowo-konserwatorskim, przeprowadzonym przez Zarząd Rewaloryzacji Zabytków Krakowa[54]. W 1996 roku wymieniono pokrycie dachowe, rok później odnowiono elewację frontową, a w 1998 roku elewację boczną, wzmocniono konstrukcję stropów, zabezpieczono zagrożoną konstrukcję klatki schodowej. Przy okazji tych robót w 2000 roku została rozebrana wspinalnia z 1905 roku. Zniknął w ten sposób cenny zabytek techniki pożarniczej oraz dowód wysokiego kunsztu inżynierskiego jednej z krakowskich fabryk z początku XX wieku.

Opisywany obiekt po dziś dzień pełni swoją pierwotną, pożarniczą funkcję. Jest bowiem siedzibą Komendy Miejskiej Państwowej Straży Pożarnej w Krakowie i Jednostki Ratowniczo-Gaśniczej nr 1.

[48] Krzostowski K: Dzieje Miejskiej Zawodowej Straży Pożarnej w Krakowie. W: *Z dziejów ochotniczych straży pożarnych*. „Zeszyty Historyczne ZOSP RP" 2003, t. 4, s. 31.

[49] APKr, sygn. Kr 5377, protokół likwidacji wojskowej straży pożarnej z 27 lipca 1919 r.

[50] APKr, sygn. Kr 5375, pismo miejskiego Parku Samochodowego do magistratu w sprawie odnowienia taboru straży pożarnej.

[51] Ibidem.

[52] Gaweł R.: Krakowskie budownictwo…, s. 10.

[53] Ibidem…, s. 11.

[54] Strona internetowa Komendy Miejskiej Państwowej Straży Pożarnej w Krakowie: http://www.psp.krakow.pl/.

The Headquarters of the Municipal Fire Brigade in Kraków

The building housing the headquarters of the Kraków fire brigade situated at 19 Westerplatte St was erected in 1879. It was designed by Maciej Moraczewski(1840–1928), the then director of the municipal construction department. The construction itself took about a year and was preceded by an intensive preparatory process which included the selection of an optimal location for the facility, preparation of a functional plan, and preliminary works on the architectural design. The aforementioned preliminary works commenced in 1874, which is when the City Council, having considered several alternative locations, decided that the headquarters of the Kraków fire brigade would be situated in the Wesoła district. By choosing this particular location for the new municipal investment city councillors hoped to revitalize this part of Kraków and turn it into an attractive, well organized urban space (there was a haphazard marketplace in the immediate vicinity of the site on which the headquarters of the fire brigade was built, which gave the entire area a rather chaotic character). All of these circumstances and considerations resulted in the fact that Kraków's Municipal Fire Brigade gained a permanent headquarters facility which has been used by Kraków firemen ever since.

The present form of the building is the final result of numerous modernizations which the facility has undergone in the course of its 130-year-old history. However, most of these innovations concerned the buildings at the back of the premises, while the main building facing the street (featuring the characteristic tower) was altered only to a very limited degree and, furthermore, it was restored to its former splendour by the renovation works carried out in the period 1996–2000. The neo-Gothic architectural "costume" of this building, including the easily recognizable borrowings from Kraków's historical defensive structures, harmonizes perfectly with its function as a fire station. After all, at the time when the building was designed and erected, it was not unusual for firemen to be called by the name of "the knights of St Florian".