

Architektura Miast IX

Zbiór studiów

Architektura przemysłowa i architektura poprzemysłowa w XIX i XX wieku



Kujawsko-Pomorskie Centrum Kultury w Bydgoszczy

Architektura Miast IX

Zbiór studiów

Architektura przemysłowa i architektura poprzemysłowa w XIX i XX wieku

Bydgoszcz 2022

Wydawca:

Kujawsko-Pomorskie Centrum Kultury w Bydgoszczy
pl. Kościeleckich 6 · 85-033 Bydgoszcz
tel. 52 585 15 01-03
sekretariat@kpck.pl · www.kpck.pl

Komitety naukowy:

dr hab. Hanna Grzeszczuk-Brendel
prof. dr hab. Jacek Woźny
dr hab. Marek Romaniuk
sekretarz naukowy: dr Mateusz Soliński

Recenzent naukowy:

dr hab. Michał Pszczółkowski, Akademia Sztuk Pięknych w Gdańsku, Uniwersytet Zielonogórski

Redakcja:

Bogna Derkowska-Kostkowska
Mateusz Soliński

Korekta:

Barbara Laskowska

Skład:

Marcin Wachniak

Na okładce: Dawna fabryka tabaki Davida Woythalera przy ul. Marszałka Focha 18 w Bydgoszczy,
rycina w nagłówku papieru firmowego, zbiory Archiwum Państwowego w Bydgoszczy.

Druk:

KRD Sp. Jawna w Bydgoszczy
ul. Toruńska 109 · 85-830 Bydgoszcz

Wydawnictwo podlega ochronie na mocy prawa autorskiego.

Jego kopiowanie w całości i we fragmentach bez wiedzy wydawcy jest niedopuszczalne.

Odpowiedzialność za prawa do publikacji materiałów ilustracyjnych zawartych w tekstach ponoszą autorzy.

ISBN 978-83-86970-39-1



Województwo
Kujawsko-Pomorskie



Zrealizowano z pomocą finansową Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego

-
- 5 Od redakcji
- 7 HANNA GRZESZCZUK-BRENDEL
 Wstęp
- 13 JOANNA KUCHARZEWSKA
 *Od fabryki pierników Gustawa Weese do Muzeum Toruńskiego Piernika –
 historia powstania fabryki przy ulicy Strumykowej 4 w Toruniu
 i jej współczesnej adaptacji*
- 31 JAKUB JASTRZĘBSKI
 Krakowska fabryka Marcina Peterseima i jej budynki
- 57 RAFAŁ KUBIAK
 *Zabudowania Nasycalni Podkładów Kolejowych w Solcu Kujawskim –
 utracone dziedzictwo*
- 69 ŁUKASZ WOJTECKI
 Takie buty z Solca. Fabryka Obuwia w Solcu Kujawskim
- 81 ADAM KOSECKI
 *Stacja wodociągowa SW1 „Las Gdański” w Bydgoszczy –
 kooperacja przemysłu i kultury*
- 99 AGATA JÓZEFIAK
 *Młyn Rothera jako przykład adaptacji XIX-wiecznego obiektu przemysłowego
 do współczesnych funkcji*
- 113 RADOSŁAW MICHNA
 Firma C.A. Franke w Bydgoszczy. Historia, działalność, architektura
- 127 MARCIN KĘDZIERSKI
 *Różne losy architektury przemysłowej w Gnieźnie.
 Od upadku i dewastacji po rewitalizację*

- 141 TOMASZ KALINOWSKI
Powstanie i rozwój dzielnicy przemysłowej na przykładzie Jakubskiego Przedmieścia w Toruniu
- 155 KAROLINA MROWIŃSKA
Zespół przemysłowy w Lubiczu Dolnym – zarys historii i problematyka konserwatorska
- 173 ROBERT GAWĘŁ
Krakowskie „garage” 1903–1939
- 185 AGNIESZKA SZYPULSKA
Przemysł w domu. Industrialny wystrój wnętrz w Polsce

Od redakcji

Na architekturę przemysłową powstającą w XIX i XX wieku można spoglądać dzisiaj z kilku perspektyw. Traktowana przez wielu jej ówczesnych odbiorców jako wyraz industrialnej brzydoty, była swego rodzaju dziejową koniecznością, wynikiem gwałtownego rozwoju gospodarczego miast, związanego z ich uprzemysławianiem. Często brutalnie wkraczała w istniejącą tkankę architektoniczną, zaburzając pewien utrwalony, czasem od wielu wieków, miejski układ przestrzenny. Budynki fabryk czy inne, większych bądź mniejszych zakładów, wyznaczały na mapie miast nowe punkty odniesienia – zarówno w wymiarze fizycznym, jak i symbolicznym. Z drugiej strony nowe obiekty – jak chociażby miejskie wodociągi czy gazownie – przyczyniały się do diametralnej poprawy jakości życia mieszkańców miast. Dzisiaj, gdy w wyniku różnych procesów o charakterze globalnym, dawne fabryki i zakłady przeszły do historii, pojawia się często problem z ich zagospodarowaniem. Nie wchodząc w skomplikowane zagadnienia natury konserwatorsko-rewitalizacyjnej, które pojawiły się również w zebranych w wydawnictwie artykułach, należałoby zwrócić uwagę, że architektura przemysłowa i poprzemysłowa XIX i XX wieku to często przykład solidnego – choć może o specyficznej estetyce, podyktowanej funkcją i formami architektonicznymi – rzemiosła budowlanego. I w tym wymiarze, pomijając wszystkie inne okoliczności związane z jej obecnością, powinna być również obecnie, w dobie budowlanej tymczasowości, postrzegana. Zachęcając Państwa do odkrywania nie zawsze oczywistych walorów postindustrialnego dziedzictwa, życzymy miłej lektury!

Hanna Grzeszczuk-Brendel

Wstęp

Dziewiąta już ogólnopolska konferencja z cyklu Architektura Miast to kolejny etap przemysłanych i konsekwentnie prowadzonych działań Kujawsko-Pomorskiego Centrum Kultury w Bydgoszczy. W dniach 29–30 września 2021 roku uczestnicy dyskutowali na temat *Architektury przemysłowej i poprzemysłowej w XIX i XX wieku*. Przez uwzględnienie obydwu stuleci organizatorzy stworzyli okazję do konfrontacji dwóch epok – czasów rodzenia się i rozwoju przemysłu w XIX wieku oraz funkcjonowania i adaptowania założeń poprzemysłowych w postindustrialnym świecie. Przemysł dziewiętnastowieczny miał ogromny wpływ na kształtowanie miast, prowadząc często do patologicznych rozwiązań, ale też stworzył interesujące architektonicznie założenia fabryczne. Z kolei zmiany technologii, sposobów produkcji czy procesy globalizacyjne doprowadziły do upadku wielu przedsiębiorstw, by wspomnieć największe, jak huty, zakłady włókiennicze czy stocznie w Polsce i Europie. To również ma istotny wpływ na przemiany współczesnych miast.

Tak zakreślona tematyka badawcza pozwala nie tylko na przedstawienie naukowych hipotez czy wniosków odnoszących się do historycznych obiektów, ale też

ma wymiar praktyczny. Jednym z kluczowych zagadnień jest potrzeba i zakres ochrony konserwatorskiej lub rewitalizacji, ponieważ wielu obiektywnie wartościowych obiektów zapewne nie uda się zachować. Wówczas badanie architektury, a często całych założeń przestrzennych upadłych zakładów przemysłowych może sprowadzać się do dokumentacji tego, co w nieunikniony sposób musi zniknąć, przy czym wiąże się to także z wykorzystaniem digitalizacji i innych nowoczesnych technik cyfrowych.

Ale jest to też temat związany z funkcjonowaniem współczesnych miast i miasteczek, w których opuszczone dworce czy fabryki stały się częścią miejskiego krajobrazu, niekoniecznie pozytywnie ocenianą. Ich funkcjonowanie w realiach gospodarki rynkowej stawia problem rentowności, która może być bardziej decydująca niż ich wartość kulturowa. Istotna jest też kondycja miast poprzemysłowych, głównie małych, w których po upadku fabryk nie ma środowiska zdolnego zagospodarować zdegradowane tereny i obiekty. Adaptacja obszarów poprzemysłowych do nowych potrzeb ma już długą tradycję, ale ciągle wiążą się z tymi procesami nowe wyzwania, wykraczające poza kompetencje historyka, architekta czy historyka sztuki. Oprócz dość dobrze rozpoznanych kwestii rewitalizacji pojawiają się problemy dotyczące zrównoważonego rozwoju, ekologii, zmian klimatu czy źródeł energii, co skłania do nawiązania współpracy ze specjalistami z wielu dziedzin. Warto też zwrócić uwagę, że wartościowe architektoniczne obiekty postindustrialne stanowią znakomity temat studenckich prac projektowych, chyba ciągle zbyt mało wykorzystywany.

Zarysowane zagadnienia zostały w znacznym stopniu poruszone w referatach prezentowanych podczas konferencji oraz w trakcie dyskusji i w prezentowanych artykułach. Cennym dopełnieniem konferencji było zwiedzanie Muzeum Wodociągów i Kanalizacji w Bydgoszczy, które jest przykładem udanej adaptacji dawnego obiektu industrialnego do nowych funkcji, z bogatym programem edukacyjnym i interesująco zaprezentowanymi eksponatami. Historię stacji wodociągowej Las Gdański przedstawił w referacie i w trakcie zwiedzania Adam Kosecki, zwracając uwagę na dobrze funkcjonujące połączenie przemysłu i kultury w obiekcie, który nadal dostarcza wodę do części Bydgoszczy. Zwiedzający mogą więc nie tylko docenić jakość architektury i poznać dawne urządzenia, ale i zobaczyć niektóre etapy działalności.

W referatach dużo uwagi poświęcono historii wybranych zakładów przemysłowych, które definitywnie zakończyły działalność. Losy dwóch zakładów z Solca Kujawskiego: Nasycalni Podkładów Kolejowych (Rafał Kubiak) i Fabryki Obuwia (Łukasz Wojtecki) pokazują typowe procesy związane z industrializacją,

począwszy od XIX wieku po czasy PRL, ale też degradację środowiska naturalnego, a następnie społecznego, po ich zamknięciu. Wspomnienia dawnych pracowników pokazują nostalgię do „dawnych czasów” funkcjonowania fabryk ze świadomością, że ich istnienie może być zachowane jedynie w pamięci i materiałach źródłowych. To z kolei wskazuje na wagę archiwizacji dawnych dokumentów oraz uświadamia, że „historia mówiona” powinna być traktowana jako istotna część – szczególnie profesjonalnych – archiwów.

Także omówione przez Roberta Gawła krakowskie „garage” z lat 1903–1939 ukazują, na rzadko omawianym przykładzie, rozwój i upadek obiektów towarzyszących rozwojowi motoryzacji, co zwraca uwagę, że duże zakłady przemysłowe generowały powstawanie, rozwój i upadek wielu gałęzi i zakładów usługowych.

Radosław Michna przedstawił historię, działalność i architekturę firmy założonej w Bydgoszczy przez Carla Augusta Franke w początkach XIX wieku. Podobnie jak w wielu innych przypadkach, firma po osiągnięciu dynamicznego rozwoju nie tylko rozszerzała swoją działalność, ale też zaczęła zwracać uwagę na potrzeby pracowników i mieszkańców, czego przykładem było otwarcie łaźni kąpielowych.

W referatach przewijał się też wątek prywatyzacji upadłych zakładów, które w latach przełomu po zakupie przez indywidualnych właścicieli popadały w ruinę i dopiero odkupienie przez samorządy stworzyło szansę na adaptację ich terenów na cele społeczne – najczęściej kulturalne, ale też sportowe czy handlowe.

Ten temat został poruszony na przykład w referacie Agaty Józefiak *Młyn Rothera jako przykład adaptacji XIX-wiecznego obiektu przemysłowego do funkcji współczesnych*. Autorka przedstawiła historię zakładu, który po okresie świetności w XIX i XX wieku niszczał na skutek zmiany inwestorów i wieloletniego braku koncepcji jego użytkowania, a jego zachowanie stało się możliwe dzięki jakości architektury, ale przede wszystkim dzięki rewitalizacji całego otoczenia.

Udaną adaptację do współczesnych potrzeb przedstawił też Jakub Jastrzębski na przykładzie Fabryki Marcina Peterseima i jej budynków w Krakowie. Część fabryki położona przy ulicy Żółkiewskiego została wpisana do rejestru zabytków jako unikalny w Krakowie zespół architektoniczny, co wydaje się gwarantować zachowanie jego głównych walorów w trakcie adaptacji na funkcje mieszkaniowe, biurowe, kulturalne czy rekreacyjne.

Udany przykład przekształcenia dawnej Fabryki pierników Gustawa Weese

w Toruniu na Muzeum Toruńskiego Piernika zaprezentowała Joanna Kucharzewska. Szczególne znaczenie ma fakt, że obiekt znajduje się na obszarze śródmiejskiej zabudowy mieszkaniowej, a na uwagę zasługuje także rola muzeum, które reaktywowało tradycję miejsca po długiej zmianie jego funkcji – po 1914 roku rodzina sprzedawała śródmiejskie budynki i dopiero w 2012 roku rozpoczęto starania o urządzenie w nich muzeum.

Jednym z popularnych sposobów adaptacji zabudowy postindustrialnej do współczesnych potrzeb są lofty, co przedstawiła Agnieszka Szypulska. Autorka, poza krótką historią tworzenia się tego typu mieszkań, spróbowała pokazać, że ich architektura wiąże się z określonym stylem aranżacji wnętrz i stanowi też swego rodzaju deklarację stylu życia.

Omawiane były nie tylko pojedyncze fabryki, ale też większe obszary przemysłowe, określające na długi czas charakter całych części miasta. Problem z zagospodarowaniem większego kompleksu o charakterze przemysłowym na przedmieściach Torunia omówiła Karolina Mrowińska, ukazując zarys historii zespołu przemysłowego w Lubiczu Dolnym. Sięgające XIII wieku młyny wodne przetrwały niemal do końca XX wieku, przechodząc stopniowe modernizacje. Dopiero transformacja ustrojowa doprowadziła do ich upadku, a zmiany kolejnych właścicieli przyczyniły się do zniszczenia części budynków. Jednak atrakcyjne położenie ocalałych obiektów i rosnąca świadomość społeczna spowodowały zainteresowanie tym zespołem ze strony służb konserwatorskich, co ma ochronić jego walory w planowanych inwestycjach.

Rozszerzanie miast powoduje też, że obszary zaniedbane od końca XX wieku stają się cenne jako tereny inwestycyjne, co omówił Tomasz Kalinowski na przykładzie powstania i rozwoju dzielnicy przemysłowej Przedmieścia Jakubskiego w Toruniu, w dużym stopniu przeznaczonego obecnie na dzielnicę mieszkaniową, co zdecydowanie zmieni jej charakter.

Z kolei Maciej Kędziński omówił przemysłowe tereny w Gnieźnie, powstające od XIX wieku i intensywnie rozwijane w czasach PRL, aż do upadku po przełomie politycznym. Nie wszystkie opuszczone i zaniedbane obiekty zasługują na zachowanie, co powoduje, że mają negatywny wpływ na miejskie przestrzenie.

Poruszane w referatach przemiany pojedynczych obiektów przemysłowych, a w jeszcze większym stopniu rozleglejszych terenów industrialnych ujawniły typowe dla XIX i XX wieku zjawiska – zakładanie przedsiębiorstw stawało się impulsem rozwojowym dla najbliższej okolicy i często włączało ją w szerszy system handlowy

i komunikacyjny. Wyraźnie rysuje się kontynuacja tych procesów w czasach PRL, kiedy wiele zakładów przemysłowych lokowano w mniejszych ośrodkach, co miało destrukcyjny wpływ na tamtejsze społeczności i przestrzeń po ich likwidacji w epoce postindustrialnej. Z kolei początki XXI wieku charakteryzują się wzrostem zainteresowania cennymi architektonicznie zakładami poprzemysłowymi, poddawanych procesom rewitalizacji, co zmusza do poszukiwania odpowiednich funkcji, pozwalających na utrzymanie odnowionych budynków. Rysują się też zagrożenia, związane przede wszystkim z brakiem koncepcji na ich zagospodarowanie, ale też z atrakcyjnym inwestycyjnie położeniem i chybionymi decyzjami inwestorów. Upadek przemysłu spowodował też negatywne zmiany społeczne, szczególnie w mniejszych miejscowościach, ale też po upływie lat zaczyna się pojawiać w nich zainteresowanie spuścizną postindustrialną, ich wykorzystaniem komercyjnym lub kulturalno-rekreacyjnym.

dr hab. Hanna Grzeszczuk-Brendel
Politechnika Poznańska

Joanna Kucharzewska

Od fabryki pierników Gustawa Weese do Muzeum Toruńskiego Piernika – historia powstania fabryki przy ulicy Strumykowej 4 w Toruniu i jej współczesnej adaptacji

Tradycja wypieku pierników w Toruniu sięga średniowiecza, a cech piekarzy był jednym z najstarszych w mieście. Funkcjonował od lat trzydziestych XIII wieku, czyli od czasów otrzymania praw miejskich. Pod koniec XVI wieku w obrębie cechu piekarzy wydzielono dwie odrębne specjalności: piekarzy chleba twardego lub warzonego (*Festbäcker*) oraz piekarzy chleba miękkiego i niewarzonego (*Loos- und Kuchen-bäcker*), do których zaliczano piernikarzy, lepiej zarabiających z racji trudniejszej pracy¹. Wspólną korporację utworzyli dopiero w 1812 roku, u progu ery nowoczesnych manufaktur².

1 Dzieje toruńskiego piernika zajmowały badaczy już w dwudziestoleciu międzywojennym: np. Stanisław Dąbrowski, *Dawne pierniki toruńskie*, „Rocznik Towarzystwa Naukowego w Toruniu”, nr 33 z 1926, s. 266-336; Stanisław Herbst, *Toruńskie cechy rzemieślnicze*, Toruń 1933, s. 93-94; Artur Semrau, *Die Thorner Pfefferkuchler*, Mitteilungen des Copernicus-Vereins für Wissenschaft und Kunst zu Thorn, Heft 46, Thorn 1938, s.125. Po II wojnie światowej badania wznowili: Janina Kruszelnicka, *Pierniki toruńskie i inne*, Toruń 1956; Ryszard Sudziński, Michał Samulski, *Dzieje przemysłu piernikarskiego w Toruniu*, „Rocznik Toruński” (dalej: RT), nr 6 z 1971, s. 7-39 i in.

2 *Historia Torunia*, pod red. Mariana Biskupa, t. II, cz. 1: M. Biskup, *U schyłku średniowiecza i w początkach odrodzenia (1454–1548)*, Toruń 1992, s. 89.

Fabryka pierników przy ulicy Strumykowej 4 powstała w 1885 roku w wyniku inwestycji jednej z największych firm piernikarskich, należącej do rodziny Weese i działającej w Toruniu od pięciu pokoleń³. Odpowiednia pozycja materialna i społeczna właścicieli firmy oraz tempo industrializacji spowodowały, że zrezygnowano z ręcznej wytwórczości prowadzonej w niewielkich i niewygodnych pomieszczeniach średniowiecznych kamienic i postanowiono stworzyć nowoczesną fabrykę zgodną z ergonomią pracy, logistyką produkcji oraz oczekiwaniami przyszłych zysków. Dojście do tego etapu było okupione ciężką, ale i konsekwentną pracą kolejnych spadkobierców firmy Weese.



il. 1 Fragment współczesnej mapy Torunia z zaznaczonymi obiektami należącymi w przeszłości do rodziny Weese: ulica Strumykowa 4 – fabryka Gustawa Weese funkcjonująca w latach 1885–1914, ul. Strumykowa 3 – magazyn Fabryki Gustawa Weese w latach 1903–1929, ulica Królowej Jadwigi 20 – kamienica scalona z trzech mniejszych przez P. Troppa w 1911 roku, w jednej z nich w 1763 roku rozpoczął działalność piernikarską Johann Weese, ulica Małe Garbary 5 i 7 – kamienice wykorzystywane przez Fabrykę Gustaw Weese głównie jako magazyny i piekarnie

Historia rodziny Weese na gruncie toruńskim rozpoczęła się w 1728 roku, kiedy to przybyły z Gdańska Gottfried Weese (wraz z żoną Christiną) osiedlił się w mieście i rozpoczął działalność konwisarza. Jego syn Johann Weese (1731–1796) nie poszedł w ślady ojca i nie zajął się obróbką metalu, a wyrobem ciast. W 1751 roku został przyjęty w poczet bractwa piernikarskiego, a w 1760 roku zdobył tytuł mistrzowski. W 1763 roku, żeniąc się z wdową po piernikarzu Johannie Samuelu Schreiberze – Doroteą, przejął prowadzony przez nią zakład piernikarski. Tę właśnie datę uznaje się za początek firmy Weese.

W tym czasie zakład był nieduży, mieścił się w rodzinnej kamienicy przy ulicy Sadlarskiej 11, czyli dzisiejszej kamienicy przy ulicy Królowej Jadwigi 20 [il.1]. Mimo skromnych warunków, to właśnie w zakładzie

3 Artykuł powstał w oparciu o autorskie wyniki badań, które prowadzone były najpierw dla potrzeb powstania Karty ewidencyjnej zabytku nieruchomego: Joanna Kucharzewska, Karta ewidencyjna zabytku nieruchomego wpisanego do rejestru zabytków – Fabryka pierników Gustawa Weese, ob. Muzeum Toruńskiego Piernika, Toruń 2016; dokumentacja w Archiwum Urzędu Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Następnie badania poszerzono a ich rezultatem była monografia: J. Kucharzewska, *Historia rodziny Weese – fabrykantów toruńskich pierników i jej inwestycje budowlane w Toruniu*, Toruń 2017.

Johanna Weesego przygotowano słynny podarunek dla Katarzyny II w 1778 roku – pierniki z przedstawieniami toruńskiego herbu oraz rosyjskiego dwugłowego orła z koroną⁴. O stopniowym rozwoju zakładu świadczy fakt, że jego syn Andreas (?–1830, Gostkowo) w 1806 roku kupił kamienicę przy ulicy Mostowej 8 (Altstadt 25), by dodatkowo w jej oficynie wypiekać pierniki i inne produkty zaliczane do tak zwanego pieczywa miękkiego. Po dwunastu latach (w 1818 roku) sprzedał kamienicę przy ulicy Mostowej, ze względu na jej nie najlepszy stan techniczny, ale nadal prowadził produkcję przy Sadlarskiej 11 do 1824 roku⁵.

Prawdziwy rozkwit firmy nastąpił wraz z przejęciem jej przez syna Andrzeja – Gustawa Traugotta Weese (1801–1874) w 1824 roku⁶. Firma, której pełna nazwa wzięła się od tego właśnie spadkobiercy, wyprzedziła konkurencyjne, toruńskie zakłady piernikarskie, stając się dla nich wzorem nowoczesnego działania i zarządzania, zwłaszcza w zakresie skutecznego przekształcenia wytwórstwa rzemieślniczego w produkcję przemysłową. O kondycji finansowej firmy świadczył zakup kolejnych nieruchomości w Toruniu. W 1836 roku Gustaw T. Weese nabył sąsiedni budynek przy ulicy Sadlarskiej 10, a w 1841 roku jeszcze jeden pod numerem 9 (obecnie to jedna kamienica przy ul. Królowej Jadwigi 20). W celu zoptymalizowania rzemieślniczej produkcji i logistyki scalił je komunikacyjnie i funkcjonalnie. Kupił także wolną parcelę na ulicy Strumykowej 3, na której zwykle oczekiwały wozy do załadunku specjalów zakładu. W lutym 1857 roku nabył – sąsiadujący od podwórka – budynek przy ulicy Małe Garbary 5 (Kleine Gerbergasse 5)⁷, który pełnił funkcję magazynu produktów oraz dodatkowej piekarni (uloowanej w piwnicy).

Warto w tym miejscu wspomnieć o udziale kobiet w wytwórstwie ciastek. Źródła podają, że żona Gustawa – Henrietta łączyła wypiek tradycyjnych ludowych „laleczek” (*Puppen*) z ich dekorowaniem, np. malowaniem całych ciasteczek czerwonym lukrem. Ten wyrób cieszył się dużą popularnością w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XIX wieku⁸.

4 S. Dąbrowski, op. cit., s. 303.

5 W 1824 roku wydzierżawił od miasta folwark Gostkowo, dokąd przeprowadził się z żoną Marią Dorotheą, zmarł tam w 1830 roku; A. Semrau, op. cit., s. 132.

6 Praktyki zawodowe odbył w Dreźnie, Norymberdze i Wiedniu, był także na Śląsku, w Szwajcarii i Francji. Oficjalnie podaje się, że przejął rodzinną firmę w 1824 roku, ale jeszcze latem 1825 roku przebywał w Berlinie. Na czele firmy stanął w 1826 roku, a dopiero 1 maja 1827 roku otrzymał cechowy tytuł mistrza piernikarza – Rudolph Brohm, *Zum 16 Mai*, „Thorner Zeitung”, nr 113 z 16 V 1874, s. 1.

7 Wcześniej kamienica należała do szewca Josepha Maya; Archiwum Państwowe w Toruniu (dalej: APT), Akta miasta Torunia (dalej: AmT), F 556, k. 34.

8 A. Semrau, op. cit., s. 133; Ernst Bahr, *Gustaw T. Weese, Altpreußische Biographie*, Bd. II, red. Kurt

Gustaw Traugott Weese angażował się w sprawy lokalne, między innymi w przyłączenie Torunia do linii kolei żelaznej, był członkiem i przewodniczącym Rady Miejskiej w Toruniu, wspomagał finansowo szpitale miejskie, należał do komitetu do spraw budowy pomnika Mikołaja Kopernika⁹, był członkiem-założycielem towarzystwa kulturalnego *Coppernicus-Verein für Wissenschaft und Kunst* oraz posłem parlamentu pruskiego w Berlinie z ramienia Niemieckiej Partii Postępu (*Deutsche Fortschrittspartei, DFP*), pozostającej w opozycji wobec polityki Otto von Bismarcka¹⁰.

Spadkobiercą rodowej fortuny był Robert Adolph Weese (1843–1875), który odziedziczył firmę w bardzo dobrej kondycji, opartej na wypracowanych kontaktach handlowych na całym świecie. Krótkie, zaledwie ośmioletnie zarządzanie firmą przerwała nagła śmierć w wieku 32 lat¹¹. W imieniu niepełnoletnich dzieci stery firmy Gustaw Weese objęła wdowa Anna, z czasem (od 1877 roku) wspólnie z drugim mężem Friedrichem Hübnerem.

Friedrich Hübner (?–1895) prowadził zakład w sposób całkowicie oddany rodowej tradycji, pomnażając zyski i budując silną markę produktów. Dowodem tego był zaszczytny tytuł nadwornego dostawcy, przyznany przez Wilhelma I Hohenzollerna za szczególne zasługi dla dworu¹². Zmysł zarządczy kazał mu rozbudować zakład i zwiększyć produkcję. W 1881 roku według projektu budowniczego Ernsta Schwartza powstała wschodnia oficyna łącząca dotychczasowe nieruchomości przy ulicy Królowej Jadwigi 20 i Małe Garbary 5. Pod względem funkcjonalnym stanowiła przedłużenie linii produkcyjnej – w piwnicy urządzono piekarnię, na parterze mieściła się pakownia produktów, wspólna kuchnia i jadalnia dla pracowników piekarni, spiżarnia na produkty spożywcze. Na pierwszym piętrze znajdowało się mieszkanie dla rodziny mistrza piernikarskiego, pracującego w firmie Weese¹³. Na drugim piętrze zaprojektowano

Forstreuter, Fritz Gause, Marburg 1967, s. 780.

9 Magdalena Niedzielska, *Pomnik Kopernika w Toruniu. Historia jego powstania*, RT, nr 33 z 2006, s. 84.

10 Marian Arsyński, Tadeusz Zakrzewski, *Toruń. Miasto i ludzie na dawnej fotografii*, Toruń 1998, s. 190, 203.

11 Zmarł w Bad Schandau w Szwajcarii Saksońskiej. Nagrobek odkryto w 2013 r. na toruńskim cmentarzu przy ul. Antczaka, czyli na dawnym cmentarzu nowomiejskiej gminy ewangelickiej; Szymon Spandowski, *Powrót króla pierników*, „Nowości”, z 20 X 2013, <https://nowosci.com.pl/powrot-krola-piernikow/ar/10897975> [dostęp: 27 VII 2022]. Tablica obecnie znajduje się w zbiorach Muzeum Okręgowego w Toruniu; por. Barbara Kukowicz-Wirowska, Anna Kornelia Jędrzejewska, *Dawna Fabryka Gustava Weese jako miejsce prezentacji tradycji rzemiosła i przemysłu piernikarskiego. Od wystawy do Muzeum Toruńskiego Piernika*, „Technika i nauka w muzeum. Formy i środki prezentacji II”, red. Michał Woźniak, Marcin Zdanowski, Bydgoszcz 2014, s. 207.

12 „Gazeta Toruńska”, nr 69 z 24 III 1880.

13 Składające się z 4 pokoi, kuchni ze spiżarnią i pokoju dla służby.

obszerne sale z przeznaczeniem na sypialnie dla pracowników piekarni¹⁴.

Mimo następujących po sobie modernizacji zakładu, nadal wydawał się on za mały, wobec ciągle rosnących zamówień na produkty. W kwietniu 1884 roku Friedrich Hübner kupił od sąsiada za sumę 16,5 tysięcy marek działkę¹⁵ od strony ulicy Strumykowej z myślą o budowie nowoczesnej fabryki pierników.

Projekt fabryki pierników dla firmy Gustaw Weese powstał w pracowni Reinharda Uebricka – jednego z największych projektantów ówczesnego Torunia. Nowy budynek, fasadą zwrócony do ulicy Strumykowej, przybrał charakterystyczną dla budynków fabrycznych tego czasu stylizację *Rohbau*, czyli z surowej, nietynkowanej cegły¹⁶ [il. 2].



il. 2 Fabryka Gustawa Weese przy ulicy Strumykowej 4 pod koniec XIX wieku (źródło: *Historisch-biographische Blätter Industrie, Handel und Gewerbe, Gustaw Weese Honigkuchen – Fabrik Thorn*, Berlin 1913)

14 APT, AmT, G 2032, k. 32.

15 Kupił od garbarza Wilhelma Kirscha tylny fragment działek Małe Garbary 7 (działka Neustadt Nr 15); APT, AmT, F 557, k. 187.

16 APT, AmT, G 2032, k. 49.

Obiekt precyzyjnie wpisywał się w istniejącą działkę i wykorzystywał zawłości podziałów parcelacyjnych. Dwupiętrowy budynek główny poprzedzały dwa skrzydła ustawione do niego prostopadle, wydzielając dziedziniec dla pojazdów podjeżdżających pod fabrykę. Skrzydła boczne służyły właśnie rozwiązaniu problemów transportowych – w północnym, niepodpiwniczonym mieściła się remiza, w południowym (stojącym na dawnej piwniczce do składowania miodu) znajdowały się stajnie dla koni. W miejscu połączenia skrzydła południowego z budynkiem głównym istniał przejazd w głąb działki, na podwórkę utworzone przez istniejącą zabudowę. Zachodni fragment dziedzińca zajmowała woliera, a od południa drewniana pergola wydzielala prywatne podwórkę przy rodowej kamienicy.

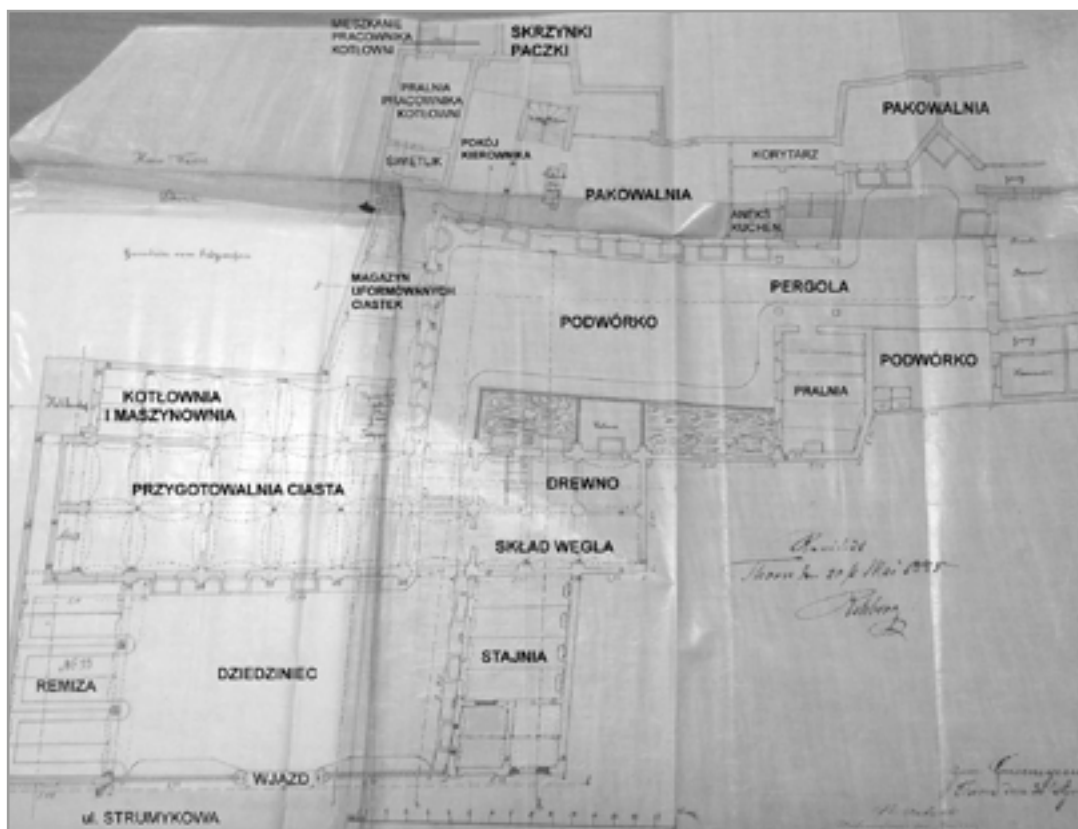
Pod względem rozwiązań konstrukcyjnych projektowana część przygotowana była na przeniesienie stosunkowo dużych obciążeń. Przez środek piwnicy budynku głównego przebiegał rząd filarów, na których oparte były łuki odcinkowe, stanowiąc odpowiednie podparcie dla konstrukcji sklepień wyższych kondygnacji. W tej części



il. 3 Projekt fabryki Gustawa Weese przy ulicy Strumykowej 4 – rzut piwnic. Proj. Reinhard Uebrick, 1885 (źródło: APT, AmT, G 2032, k. 49)

znajdował się magazyn miodu. Piwnicę w skrzydle północnym podzielono na sześć sklepionych przęseł i funkcjonalnie połączono z istniejącymi już piwnicami (pod kamienicą Małe Garbary 5 i pod oficyną Królowej Jadwigi 20), tworząc trzecią piekarnię z dużym piecem piekarskim [il. 3].

Halę parteru także podzielono na kwadratowe przęsła i zamknięto sklepieniami odcinkowymi na gurtach. W jej wschodnim fragmencie umieszczono maszynę parową usprawniającą proces technologiczny. Hübner, jako zwolennik nowinek technicznych, wyposażył zakład także w instalację oświetleniową¹⁷. Na parterze, z surowego ciasta formowano pierniki oraz inne wyroby ciastkarskie [il. 4]. Stamtąd windą



il. 4 Projekt fabryki Gustawa Weese przy ulicy Strumykowej 4 – rzut parteru. Proj. Reinhard Uebrick, 1885 (źródło: APT, AmT, G 2032, k. 49)

(umieszczoną w wieży) transportowano je do piekarni w piwnicy. Po ich upieczeniu wracały na parter, gdzie odbywał się końcowy proces technologiczny – tutaj ciastka

17 A. Semrau, op. cit., s. 133.

dekorowano, pakowano i przygotowywano do transportu¹⁸. Na pierwszym piętrze znajdował się magazyn mąki oraz miejsce leżakowania surowego ciasta. Drugie piętro także wykorzystywano jako magazyn dla różnych ingrediencji używanych do wyrobu pierników i ciastek. Maksymalizacja efektywności produkcji firmy wiązała się ze zwiększeniem rynków zbytu, które odnajdywano nie tylko na terenie Niemiec, gdzie posiadano dwie filie (w Królewcu i Gdańsku) i kilkanaście przedstawicielstw hurtowej sprzedaży (Berlin, Hamburg, Kilonia, Lipsk, Rostock). Klientami byli także paryżanie i londyńczycy, którzy docenili słodczyce firmy Gustaw Weese, mimo że na tamtejszych rynkach prym wiodły produkty Cadbury. Szczególnym osiągnięciem – nawet z dzisiejszego punktu widzenia – było zdobycie kontraktów handlowych w Chinach, Japonii i Honolulu.

Po śmierci Friedricha Hübnera w 1895 roku, przez kolejnych siedem lat firmą zarządzali wspólnie wdowa Anna Hübner (*primo voto* Weese) i jej syn z pierwszego małżeństwa Gustaw Bernhard (1869–1959)¹⁹. W 1902 roku został on samodzielnym właścicielem firmy, a jego pierwszą decyzją był zakup dwóch pobliskich działek z kamienicami przy ulicy Małe Garbary 7 i 9²⁰. Wskazywało to na kontynuację planów inwestycyjnych ojczyma, zmierzających do scalenia sąsiadujących parceli w obrębie ulic: Strumykowej, Królowej Jadwigi, Małe Garbary, co jednocześnie zwiększało potencjał inwestycyjny i rozwojowy firmy. W 1898 roku na tyłach nowo zakupionych działek powstał dodatkowy dwupiętrowy budynek fabryczny, zaprojektowany przez Konrada Schwartza. Tylna elewacja przylegała do budynku fabrycznego Reinharda Uebricka, przednia skierowana była w stronę wewnętrznego podwórka. Schwartz dostosował stylistycznie budynek do istniejącej już fabryki, utrzymując ceglaną fakturę elewacji²¹. Była to ostatnia inwestycja o charakterze przemysłowym firmy Weese w obrębie centrum, pokazująca jednocześnie, z jaką skrupulatnością wykorzystywano każdy wolny skrawek terenu dla zwiększenia powierzchni produkcyjnej.

Dzięki poczynionym inwestycjom budowlanym firma Gustawa B. Weese u progu XX wieku przeżywała prawdziwy rozkwit. W tym czasie asortyment był bardzo

18 Główna pakownia produktów znajdowała się na parterze w oficynie wschodniej (proj. Ernst Schwartz, 1881 r.), którą urządzono kosztem wcześniejszej jadalni dla pracowników firmy oraz kuchni.

19 Gustaw B. Weese pobierał nauki na terenie Niemiec. W kwietniu 1888 roku przebywał w Heidelbergu, a w 1891 roku wyjechał na rok do Hamburga.

20 APT, AmT, F 557, k. 193. Obydwa budynki obecnie wpisane są do Krajowego Rejestru Zabytków: ul. Małe Garbary 7, nr rej.: A/6 z 9.06.1999; ul. Małe Garbary 9, nr rej.: A/421 z 1 II 1983.

21 APT, AmT, G 2422, k. 67.

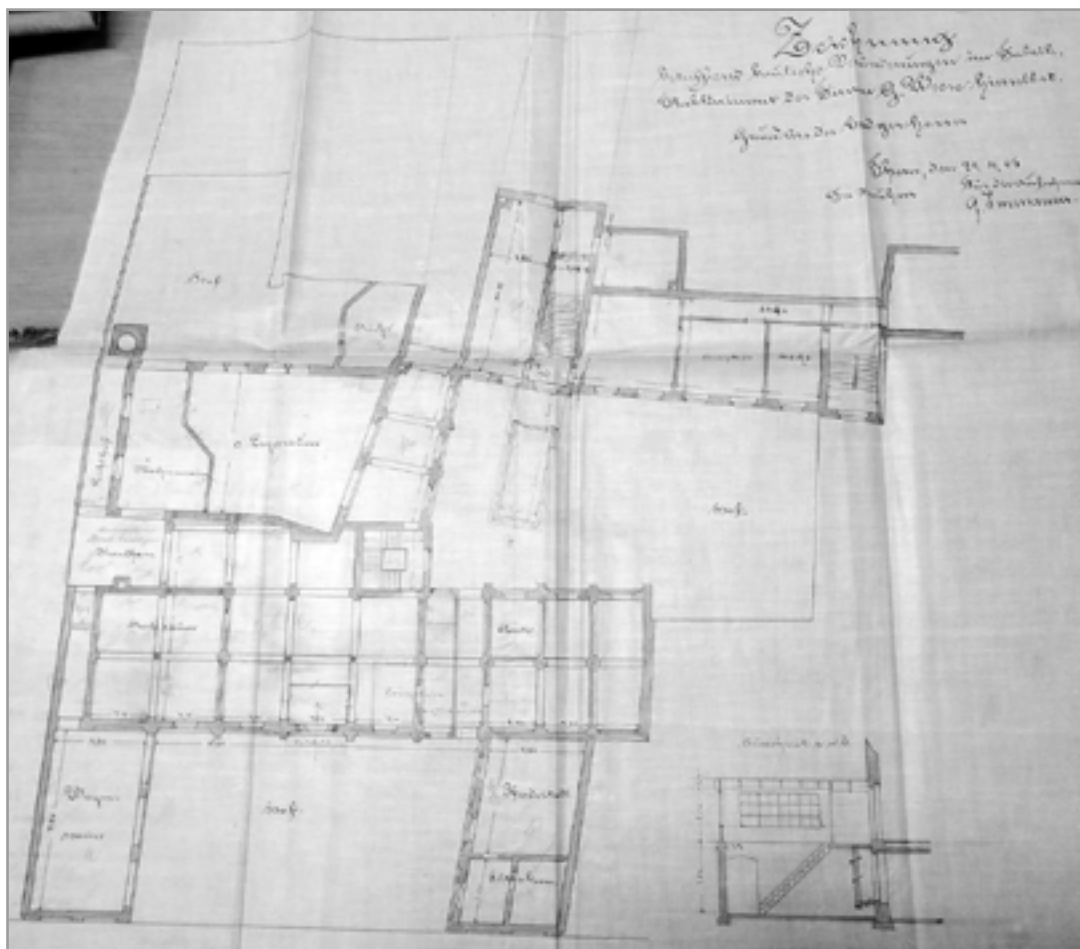
bogaty – samych pierników było 90 rodzajów – w tym najsłynniejsze i o najdłuższej tradycji wypieku toruńskie katarzynki. Ale oprócz pierników produkowano także keksy, sucharki, biszkopty, czekolady, pralinki i okazjonalne wyroby świąteczne. O dobrej koniunkturze firmy świadczyły także statystyki: w 1881 roku, a zatem przed budową obiektu fabrycznego przy ulicy Strumykowej 4, wypiekano w niej 240 ton pierników przy zatrudnieniu 65 robotników, a na początku XX wieku, kiedy ukończono rozbudowę fabryki, już tysiąc ton pierników przy zatrudnieniu wahającym się od 110–220 pracowników.

W 1903 przy ulicy Strumykowej 3, na terenie położonym naprzeciwko fabryki, służącym do tej pory postojowi pojazdów, wybudowano czterokondygnacyjny magazyn według projektu mistrza budowlanego Gustawa Immansa²² [il. 5]. Budowa nowego obiektu magazynowego pociągnęła za sobą zmiany we właściwej fabryce –



il. 5 Budynek magazynowy Firmy Gustaw Weese przy ulicy Strumykowej 3, Proj. Gustaw Immans 1903, fot. Joanna Kucharzewska, 2018

pojazdy nie musiały już wjeżdżać na wewnętrzne podwórko, zatem w 1906 roku zrezygnowano z przejazdu bramnego od strony ulicy Strumykowej, pozostawiając jedynie przejście szerokości 1,30 m²³ [il. 6]. W sierpniu 1908 roku K. Schwartz przygotował jeszcze projekt przekształcenia dawnej stajni w południowym skrzydle frontowym na biura²⁴.



il. 6 Projekt modernizacji Fabryki Gustawa Weese na poziomie parteru. Proj. G. Immans, 1906 (źródło: APT, AmT, G 2032, k.139)

Na początku 1911 roku Gustaw B. Weese zamówił u berlińskiego architekta Paula Troppa projekt gruntownej przebudowy kamienic stojących przy ulicy Królowej Jadwigi (ob. nr 20), której celem było stworzenie: nowoczesnego miejsca sprzedaży

23 APT, AmT, G 2032, k. 139.

24 Ibidem, k. 149.

produktów cukierniczych, biur obsługujących firmę oraz mieszkania²⁵ [il. 7].



il. 7 Kamienica przy ulicy Królowej Jadwigi 20 po przebudowie według projektu Paula Troppa w 1911 roku. Stan obecny, fot. Joanna Kucharzewska, 2018

Wobec wzmożonego popytu na produkty firmy, w 1909 roku Gustaw B. Weese podjął decyzję o budowie nowej fabryki, na terenie wyznaczonym przez władze miasta do pełnienia funkcji przemysłowych, to jest na Jakubskim Przedmieściu, przy Fritz-Reuterstrasse, czyli dzisiejszej ulicy Żółkiewskiego 34²⁶ [il. 8]. W 1914 roku ostatecznie zamknięto linię produkcyjną w fabryce przy ulicy Strumykowej, od tego momentu cały proces produkcyjny odbywał się już w nowoczesnej fabryce na Jakubskim Przedmieściu, wyposażonej w 90 maszyn napędzanych czterema silnikami elektrycznymi. W centrum pozostawiono jedynie sklepy – w tym ten najważniejszy, o długoletniej tradycji, przy ulicy Królowej Jadwigi 20. Sam właściciel Gustaw Weese

²⁵ Ibidem, k. 186.

²⁶ A. Semrau, op. cit., s. 134.



il. 8 Nowa fabryka pierników Gustawa Weese, wybudowana na Jakubskim Przedmieściu w 1909 roku (źródło: *Historisch-biographische Blätter Industrie, Handel und Gewerbe, Gustaw Weese Honigkuchen – Fabrik Thorn*, Berlin 1913)

już tu nie mieszkał. W 1911 roku przeniósł się do nowo wybudowanej willi na Przedmieściu Bydgoskim (ob. ul. Danielewskiego 4)²⁷.

W 1916 roku sporządzono inwentaryzację pomiarowo-rysunkową opustoszałej fabryki przy ulicy Strumykowej 4, przygotowując się do jej sprzedaży. Ta jednak nie nastąpiła zbyt szybko, z powodu braku kupców chcących zainwestować w tak dużą powierzchnię użytkową.

W 1917 roku wykonano projekt urządzenia stołówki na pierwszym piętrze fabryki. We wrześniu 1919 roku Gustaw Weese informował Urząd Policji Budowlanej o potrzebie ponownego podzielenia nieruchomości i wyznaczenia granic posesji, sukcesywnie niegdyś skupowanych przez rodzinę Weese. Powodem była chęć kupna części fabryki przez Simona Wienera²⁸. Po latach funkcjonowania budynku na zasadach przypadkowego wynajmu i bez konkretnej koncepcji, jego potencjał dostrzegł w 1928 roku magistrat miasta, widząc tu możliwość urządzenia

27 APT, AmT, G 560.

28 APT, AmT, G 2422, k. 103.

szoły. Ale dopiero w 1933 roku dokonano adaptacji budynku na potrzeby Żeńskiej Szkoły Przemysłowej²⁹.

Magazyn przy ulicy Strumykowej 3 początkowo wynajmowano Fabryce Cygar i Tytoniu F. Deja, w latach dwudziestych XX wieku produkowano nawet ekskluzywny tytoń Hercegowina, by w końcu budynek sprzedać prywatnemu właścicielowi Władysławowi Dworkowskiemu, który w 1929 roku urządził w nim kino.

Wydaje się, że już od 1920 roku, to jest od momentu zmiany przynależności państwowej Torunia i wobec rosnącej konkurencji oraz rozproszenia produkcji słodczy na małe lokalne zakłady – rodzina Weese poszukiwała nowych rozwiązań dla ratowania własnej firmy o ponad stu pięćdziesięcioletniej tradycji. Jednak pomysły nie koncentrowały się już na Toruniu, o czym świadczy fakt, że w 1925 roku bracia Gustaw i Max założyli nową fabrykę w Berlinie³⁰. Potwierdzeniem zamiarów zarzucenia prowadzenia dalszej działalności gospodarczej w Toruniu były decyzje podjęte tuż przed wybuchem drugiej wojny światowej. W 1939 roku Gustaw Bernhard Weese zdecydował ostatecznie o sprzedaży fabryki Związkowi Sprzedawców Spożywczych „Społem” za sumę 500 tysięcy złotych, z czego połowa przeznaczona była na spłatę kredytu bankowego i zadłużeń hipotecznych. Jednak wraz z wybuchem drugiej wojny światowej losy firmy i Weesego znowu się splotły. Decyzją władz niemieckich okupujących Toruń, zarządzanie zakładem powierzono byłemu właścicielowi, a na rodowej kamienicy przy Elisabethstrasse (ul. Królowej Jadwigi 20) w listopadzie 1940 roku ponownie zawieszono napis z brązu „Gustaw Weese”³¹.

W 1944 roku Gustaw Weese ostatecznie wyjechał z Torunia do miejscowości Holstein pod Hamburgiem, gdzie jego syn kontynuował rodzinną tradycję³². W 1951 roku zakłady przy ulicy Żółkiewskiego 34 nazwano Fabryką Pierników i Wyrobów Cukierniczych „Kopernik”.

W 2012 roku rozpoczął się remont budowlano-konserwatorski wraz z adaptacją wnętrza dawnej Fabryki Gustawa Weese przy ulicy Strumykowej 4 na Muzeum Toruńskiego Piernika – oddziału Muzeum Okręgowego [il. 9]. Prace prowadzono w oparciu o projekt architektoniczno-budowlany oraz projekt aranżacji plastycznej,

29 APT, AmT, D 2662; D 2663. Po II wojnie światowej budynek przeszedł na rzecz Skarbu Państwa.

30 M. Niedzielska, *Gustaw Traugott Weese*, [w:] *Toruński Słownik Biograficzny*, red. Krzysztof Mikulski, Toruń 2000, s. 263-264.

31 APT, AmT, G 2032, k. 260.

32 Kronika Zakładu „Kopernik” w Toruniu.

które powstały przy współpracy i w porozumieniu z pracownikami muzeum³³. Uroczyste otwarcie nastąpiło po trzech latach, w 2015 roku.

Od początku funkcjonowania Muzeum Okręgowego w Toruniu³⁴ gromadzono



il. 9 Muzeum Toruńskiego Piernika w dawnej Fabryce Gustawa Weese – widok od strony południowo-zachodniej, fot. Joanna Kucharzewska, 2018

pamiątki i eksponaty dokumentujące toruńskie piernikarstwo, a następnie pokazywano je w ramach wystaw czasowych w Toruniu, w innych miastach Polski, a także poza jej granicami. Na stałej ekspozycji w Ratuszu Staromiejskim oraz w Domu

33 Projekt architektoniczno-budowlany – Biuro Projektowo-Inżynierskie REDAN ze Szczecina; scenariusz wystawy autorstwa B. Kukowicz-Wirowskiej i A.K. Jędrzejewskiej z Muzeum Okręgowego w Toruniu; projekt oprawy plastycznej – Agnieszka Fórmanowska i Łukasz Wróbel; wykonawstwo plastyczne – Beata Brzezińska-Kołodziejska i Agata Bukańska z „Kanela. Architektura i design. Studio Projektowe”.

34 Początki muzeum sięgają czasów pruskich. W 1861 roku w ratuszu z inicjatywy Copernicus Verein für Wissenschaft und Kunst otwarto Stadtisches Museum. W okresie polskiej państwowości nazwę zmieniono na Muzeum Miejskie, a w 1930 powiększono zbiory o depozyt Towarzystwa Naukowego. Po II wojnie światowej muzeum reaktywowano, a nazwę Muzeum Okręgowego w Toruniu nadano w 1965 roku; por. A. Mierzejewska, *Dzieje Muzeum Okręgowego w Toruniu 1861–2011*, „Muzealnictwo”, nr 52, 2018, s. 152-165. http://old.nimoz.pl/upload/wydawnictwa/Muzealnictwo/muzealnictwo52/Muzealnictwo_52_18.pdf [dostęp: 3 I 2022]; *150 lat Muzeum Okręgowego w Toruniu. 1861–2011. Katalog*, red. A. Ziemlewska, Toruń 2011; J. Remer, *Ratusz i Muzeum w Toruniu*, „Rocznik Muzeum w Toruniu”, t. II, z. 1-2, 1966.

Eskenów pokazywano zaledwie niewielką część posiadanych zbiorów, między innymi kolekcję form piernikarskich. Z czasem, przy okazji stałej wystawy *Świat toruńskiego piernika*, stworzono także, cieszącą się dużą popularnością, ofertę edukacyjną, czyli warsztaty piernikarskie w piwnicach Domu Mikołaja Kopernika. Inicjatywy pracowników Muzeum wyraźnie wskazywały na potrzebę stworzenia osobnego miejsca ekspozycyjnego dla prezentowania historii toruńskiego piernikarstwa oraz realizowania szerokiej oferty edukacyjnej i promocyjnej. W 2008 roku, w wyniku porozumienia Muzeum Okręgowego i Urzędu Miasta podjęto decyzję o adaptacji dawnej Fabryki Gustawa Weese przy ulicy Strumykowej 4 na oddział muzeum.

Projekt adaptacji należy ocenić bardzo wysoko – tak pod względem prac budowlanych prowadzonych z poszanowaniem struktury zawartej w zabytkowym obszarze miasta wpisanego na listę UNESCO, jak i pod względem programu funkcjonalno-przestrzennego³⁵. W odniesieniu do pierwszej kwestii warto podkreślić właściwe oczyszczenie i wyeksponowanie ceglanych elewacji, wykonanie odpowiednich stolarek okiennych oraz zachowanie reliktyw oryginalnych posadzek i napisów z czasów funkcjonowania fabryki. Druga sprawa – program funkcjonalno-przestrzenny – jest wynikiem pogłębionych badań i kwerend archiwalnych w odniesieniu do posiadanych przez Muzeum zbiorów oraz przygotowany w zgodzie z pierwotnym procesem technologicznym funkcjonującym w fabryce Weesego. W piwnicach prezentowane są dzieje piernikarstwa toruńskiego, począwszy od średniowiecza, wraz z ekspozycją dawnych drewnianych form do wypiekania ozdobnych pierników, będących w posiadaniu Muzeum Okręgowego. Tutaj także odniesiono się do funkcji, jakie pełniły piwnice za czasów Friedricha Hübnera i Gustawa Weesego, czyli piekarni. Stąd też został zrekonstruowany fragment pieca z żeliwnymi okuciami, a także XX-wieczna elektryczna linia produkcyjna. Na parterze – oprócz prezentacji multimedialnych skupionych głównie na pochodzeniu i pozyskiwaniu składników niezbędnych do powstania właściwej masy piernikarskiej – przygotowane są także stanowiska dla uczestników warsztatów piernikarskich [il. 10]. Na pierwszym piętrze znajdują się bezpośrednie odniesienia do rodziny Weese – prezentowana jest ich historia w anturażu mieszczańskich wnętrz i gabinetu fabrykanta. Fakty historyczne podawane są w atrakcyjnej, interaktywnej formule. Dodatkową atrakcją

35 Temu zagadnieniu poświęcone są osobne artykuły: A.K. Jędrzejewska, *Muzeum Toruńskiego Piernika – oddział Muzeum Okręgowego w Toruniu. Koncepcja. Realizacja. Perspektywy*, „Bydgoski Rocznik Muzealny”, t. 5 z 2019/2020, s. 97-120; B. Kukowicz-Wirowska, A.K. Jędrzejewska, op. cit., s. 201-211.

są aranżacje sklepów z opakowaniami ówczesnych produktów. W ekspozycjach



il. 10 Sala warsztatów piernikarskich na parterze w Muzeum Toruńskiego Piernika, fot. Joanna Kucharzewska, 2018

zadbano o ciągłość tradycji – historia rodzinnego, piernikarskiego interesu Gustawa Weesego poprowadzona jest aż do momentu sprzedaży zakładu i formowania marki toruńskich pierników firmy „Kopernik”. Za przykład dobrych praktyk uznać należy aranżację pokoju (klubokawiarni) na lata sześćdziesiąte XX wieku, zwłaszcza że w trakcie jego powstania w innych miejscach Torunia rezygnowano z dawnego PRL-owskiego designu na rzecz nowoczesnych okładzin³⁶.

W powyższym artykule starano się syntetycznie przedstawić ponad 250 lat historii firmy Gustaw Weese, która ze skromnego zakładu w mieszczańskiej kamienicy przerodziła się w nowoczesny zakład produkcyjny, powstały w wyniku konsekwentnej i udanej polityki kolejnych właścicieli. Dzisiejsze Muzeum Toruńskiego Piernika jest miejscem kultywowania tradycji, a jednocześnie nowatorskim pomysłem na oddanie

36 Rezygnacja z wystroju wnętrza z lat 1969–1972 w auli UMK oraz wystroju dworca PKP z 1965 roku; por. Cezary Lisowski, *Wnętrza, których nie było*, [w:] *Zabytki toruńskie młodsze pokolenia: Toruński modernizm: architektura miasta 1920–1989*, red. Katarzyna Kluczwajd, Michał Pszczółkowski, Toruń 2014, s. 179–207.

atmosfery dawności, uczenia historii i budowania lokalnej tożsamości przy pomocy nowych mediów wykorzystywanych we współczesnym muzealnictwie.

Streszczenie

Od fabryki pierników Gustawa Weese do Muzeum Toruńskiego Piernika – historia powstania fabryki przy ulicy Strumykowej 4 w Toruniu i jej współczesnej adaptacji

Historia rodziny Weese w Toruniu rozpoczyna się w 1728 roku wraz z osiedleniem się przybyłego z Gdańska konwisarza Gottfrieda Weese. Pierwszym piernikarzem w rodzinie został jego syn Jan Weese, który w 1763 prowadził własny zakład. Największy rozkwit firmy przypadł na czasy jego wnuka Gustawa Traugotta Weese. Dzięki sprawnie i konsekwentnie prowadzonej firmie ciastkarskiej możliwe było stopniowe nabywanie parceli miejskich z przeznaczeniem na rozwój działalności. W XIX wieku do rodziny Weese należały: ulica Sadlarska 9-10-11 (ob. Królowej Jadwigi 20), Strumykowa 3, Małe Garbary 5-7-9. W 1885 roku przy ulicy Strumykowej 4 w Toruniu powstała fabryka według projektu Reinharda Uebricka. Produkcja pierników trwała tu nieprzerwanie do 1914 roku. Potem przeniesiono ją do nowoczesnej fabryki przy Fritz-Reuterstrasse (ob. ul. Żółkiewskiego). Budynek przy ulicy Strumykowej sprzedano, a powierzchnię wynajmowano. Dopiero w 2012 roku rozpoczął się remont wraz z adaptacją na Muzeum Toruńskiego Piernika (oddział Muzeum Okręgowego w Toruniu). Uroczyste otwarcie muzeum odbyło się w 2015 roku.

Słowa kluczowe: Fabryka Gustawa Weese, pierniki, Toruń, Muzeum Toruńskiego Piernika

Summary

From the Gustaw Weese gingerbread factory to the Museum of Torun Gingerbread – the history of the factory at Strumykowa Street 4 in Torun and its modern adaptation

The history of the Weese family in Toruń begins in 1728 with the settlement of Gottfried Weese, a tinker from Gdańsk. The first gingerbread maker in the family was his son John Weese, who in 1763 ran his own workshop. The company flourished most

during the times of his grandson Gustaw Traugott Weese. Thanks to the efficiently and consistently conducted confectionery company, it was possible to gradually acquire municipal plots for the purpose of business development. In the 19th century, the Weese family owned: Sadlarska Street 9-10-11 (currently Królowej Jadwigi Street 20), Strumykowa Street 3, Małe Garbary Street 5-7-9. In 1885, at Strumykowa Street 4 in Torun, a factory was built according to a design by Reinhard Uebrick. The production of gingerbread here continued until 1914. Then it was moved to a modern factory on Fritz Reuter Street (currently Żółkiewskiego Street). The building at Strumykowa Street was sold and the space was rented. It was only in 2012 that the renovation began with the adaptation to the Museum of Torun Gingerbread (branch of the District Museum in Toruń). The official opening of the museum took place in 2015.

Keywords: Gustaw Weese's Factory, gingerbreads, Torun, The Museum of Torun Gingerbread

dr hab. Joanna Kucharzewska, prof. UMK
Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu

Jakub Jastrzębski

Krakowska fabryka Marcina Peterseima i jej budynki

Przemysł nie jest pierwszym skojarzeniem, jakie przychodzi nam na myśl, gdy mówimy o Krakowie XIX wieku, jednak nie było to miasto całkowicie pozbawione fabryk. Choć nie można go porównywać do Łodzi, Sosnowca czy Poznania, działały w Krakowie firmy znaczące, oddziałujące na całą prowincję państwa Habsburgów lub wręcz wykraczające poza jego granice. Zwłaszcza szeroko pojęty przemysł metalowy oraz maszynowy miały tutaj silnych przedstawicieli, jak fabryka ślusarska Józefa Goreckiego odpowiedzialna między innymi za wykonanie krzyża na Giewoncie czy dekoracje dworca we Lwowie, oraz fabryka im. Ludwika Zieleniewskiego, która na tym samym dworcu postawiła hale peronowe, a jej produkcja obejmowała również maszyny rolnicze, kotły parowe, wyposażenie dla fabryk, konstrukcje mostowe czy nawet statki¹. W cieniu Zieleniewskiego działała kolejna z ważnych krakowskich fabryk, założona na początku lat sześćdziesiątych XIX wieku przez Niemca, Marcina

¹ Jerzy Duda, Olga Dyba, Stanisław Pochwała, *Dawne zakłady rzemieślnicze i przemysłowe Krakowa*, Kraków 2000, s. 16.

Peterseima, której zabudowania są tematem niniejszego artykułu.

Historia krakowskiego przemysłu doby autonomii galicyjskiej wciąż pozostaje słabo znana i nie była dotąd tematem solidnego naukowego opracowania. Z tego względu odtworzenie historii firmy Peterseima okazało się być zadaniem bardzo trudnym, a miejscami niestety niemożliwym przy obecnym stanie wiedzy. Głównymi źródłami pozostawało wiekowe prace Juliusza Demela *Stosunki gospodarcze i społeczne Krakowa w latach 1853–1866*², obejmujące okres przed nastaniem autonomii galicyjskiej, oraz praca Ryszarda Kotewicza *Z dziejów przemysłu Krakowa w latach 1918–1939*³, która choć zajmuje się okresem międzywojennym, zawiera pewne informacje dotyczące wcześniejszej historii interesującego nas zakładu. Krótki opis fabryki znajduje się również w opracowaniu Jerzego Dudy, Olgi Dyby i Stanisława Pochwały *Dawne zakłady rzemieślnicze i przemysłowe Krakowa*⁴ oraz na stronie internetowej Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie⁵. W tym miejscu warto wspomnieć, że najszerszy opis krakowskiego przemysłu znajduje się na blogu internetowym „Upadek techniki Krakowa”, prowadzonym przez pasjonata, Sławomira Węgrzyna⁶. Uzupełnienie stanowiły reklamy i informacje publikowane w krakowskiej prasie oraz materiały zgromadzone w Archiwum Narodowym w Krakowie. Źródła prasowe do historii samego zakładu okazały się niezbędne przy badaniu istniejącej do dziś architektury fabryki ze względu na duże braki w zachowanych materiałach w zasobie Akt Budownictwa Miejskiego w Archiwum Narodowym w Krakowie, przede wszystkim zaś brak oryginalnych planów obiektów przemysłowych i pozwoleń na budowę. W procesie pracy nad artykułem udało się również zweryfikować część błędnie podawanych w literaturze informacji oraz uporządkować rozproszoną informację o fabryce oraz rodzinie Peterseimów.

Wraz z rozwojem firmy, zakład Marcina Peterseima przenosił się do kolejnych lokalizacji, a zabudowania z nim związane znajdowały się w czterech różnych punktach miasta. Do dziś zachowały się one w dwóch miejscach, jako pojedynczy obiekt przy ulicy Krowoderskiej 31 i jako zespół fabryczny, zachowany w formie bliskiej do oryginalnej przy ulicy Żółkiewskiego 17-21. Owa wędrówka nie jest rzeczą wyjątkową dla Peterseima, gdyż jego główny konkurent, wspomniany już Zieleniewski przeszedł

2 Juliusz Demel, *Stosunki gospodarcze i społeczne Krakowa w latach 1853–1866*, Kraków–Wrocław 1958.

3 Ryszard Kotewicz, *Z dziejów przemysłu Krakowa w latach 1918–1939*, Kraków 1981.

4 J. Duda, O. Dyba, S. Pochwała, op. cit.

5 <https://www.mim.krakow.pl/fabryka-maszyn-i-odlewnia-marcina-peterseima> [dostęp: 22 II 2022].

6 <https://upadektechnik Krakowa.blogspot.com/p/o-mnie.html> [dostęp: 12 VI 2022].

bardzo podobną drogę ze ścisłego Śródmieścia, przez Kleparz do podkrakowskich wówczas Grzegórzek⁷.

Oba miejsca ze względu na swoją historię w dobie postpeterseimowskiej nie są dziś kojarzone z pierwotnym właścicielem, którego nazwisko zatarło się w pamięci krakowian, pomimo wciąż często spotykanych wyrobów sygnowanych jego nazwiskiem. Niniejszy artykuł jest więc próbą przywrócenia zapomnianego dziedzictwa przemysłowego miasta i jednego z ważniejszych, związanych z nim nazwisk, poprzez charakterystykę zachowanych w przestrzeni miasta obiektów dawnej fabryki.

Historia firmy i rodziny

Jak wspomniano we wstępie, jak dotąd nie powstało rzetelne opracowanie historii krakowskiego przemysłu z najbardziej interesującego nas okresu, nie ma też szczegółowych materiałów dotyczących samej fabryki Peterseima. Rozproszone w różnych miejscach informacje często bywają niepełne lub wręcz niezgodne z wynikami kwerendy przeprowadzonej na potrzeby tego artykułu. W tej sytuacji autor winien jest czytelnikowi przedstawić pokrótce historię fabryki oraz rodziny Marcina Peterseima.

Zakład założony jeszcze w czasach przed uzyskaniem autonomii przez Galicję działał przez siedemdziesiąt lat, a przez niemal sześćdziesiąt funkcjonował pod nazwiskiem swojego założyciela. Fabryka Peterseima przeszła drogę od niewielkiego warsztatu, zajmującego się naprawami sprzętu i sprzedażą wyrobów gotowych innych firm do największego producenta sprzętu rolniczego w zachodniej części Galicji⁸, zwłaszcza gdy jego największy lokalny konkurent – firma Zieleniewskiego wycofała się z produkcji tego typu maszyn w latach siedemdziesiątych XIX wieku⁹. Obok maszyn takich jak młockarnie czy pługi, jedną z ważniejszych gałęzi wytwórczości stanowiły pompy, w tym pompy ręczne zwane abisynkami i sikawki strażackie. Katalog wyrobów uzupełniały pompy i beczkowozy do wywozu nieczystości płynnych, konne walce drogowe, urządzenia dla cegielni czy gorzelni oraz odlewy budowlane¹⁰. Peterseim podejmował się też realizacji specjalnych zamówień, jak na przykład okolicznościowe

7 J. Duda, O. Dyba, S. Pochwała, op. cit., s. 13.

8 R. Kotewicz, *Z dziejów...*, s. 104.

9 J. Demel, *Stosunki gospodarcze...*, s. 57.

10 Z reklamy zamieszczonej w „Czasie” (dalej: C), nr 53 z 5 III 1893, s. 6.

plakiety z wizerunkiem Adama Mickiewicza z początku XX wieku¹¹.

Wyroby fabryki otrzymywały liczne nagrody zarówno na wystawach krajowych (m.in. w Krakowie¹² i Lwowie¹³), jak i poza obszarem Galicji¹⁴. Obok projektów własnych, Peterseim udoskonalał też wzory zagraniczne, na przykład żniwiarkę „Ceres”¹⁵. Zakład otrzymywał zlecenia między innymi na założenie pomp wodociągowych na Wystawie Krajowej w Krakowie w 1887 roku¹⁶ (gdzie w swoim pawilonie Peterseim urządził ekspozycję z akwariami i fontannami¹⁷), dostawę pomp do czyszczenia dołów kloacznych dla Krakowa¹⁸ czy zaopatrzenie w pompy strażackie stacji na kolei Dębica–Rozwadow–Nadbrzezie¹⁹. Słupy z krakowskiej odlewni stały między innymi na stacjach w ogrzewalni w Nowym Sączu i peronie dworcowym w Rzeszowie²⁰. Fabryka wykonała też fragment ogrodzenia krakowskich Plant²¹. W szczytowym okresie swojego działania, czyli około 1910 roku, przedsiębiorstwo zatrudniało około 200 robotników²² i posiadało silniki parowe i elektryczne o łącznej mocy 120 KM²³. Do dziś w Krakowie w wielu miejscach można natrafić na przykład na rury spustowe sygnowane nazwiskiem M. Peterseim.

Marcin Peterseim urodził się 27 lipca 1827 roku w Oberdorli w Turyngii²⁴ (niekiedy błędnie podaje się Ostrawę²⁵). Nie jest jasne, jaką drogą trafił do Krakowa, wiemy jedynie, że w 1860 roku otworzył w oficynie kamienicy przy ulicy Floriańskiej 30 swój pierwszy zakład²⁶. W tym miejscu musi pojawić się pytanie, co skłoniło młodego niemieckiego przemysłowca do przeprowadzki na biedną austriacką prowincję. Być może odpowiedzi należy szukać w fakcie uwłaszczenia chłopów w Galicji, które choć

11 Katalog 102 aukcji antykwarycznej *Rara Avis*, 20 X 2012, poz. 172, s. 44.

12 „Gazeta Narodowa” (dalej: GN), nr 230 z 9 X 1887, s. 2.

13 „Dziennik Polski”, nr 282 z 11 X 1894, s. 2.

14 C, nr 156 z 12 VI 1871, s. 4.

15 C, nr 149 z 4 VI 1871, s. 3.

16 „Kurjer Lwowski” (dalej: KL), nr 208 z 29 VII 1887, s. 4.

17 C, nr 195 z 27 VIII 1887, s. 3.

18 „Kurjer Lwowski” nr 73 z 14 III 1886, s. 3.

19 „Gazeta Lwowska”, nr 249 z 2 XI 1887, s. 3.

20 „Przegląd Wszechpolski”, nr 15 z 1895, s. 18.

21 „Kurjer Krakowski”, nr 100 z 1 V 1888, s. 3.

22 *Skorowidz przemysłowo-handlowy Królestwa Galicji*, Lwów 1906, s. 52.

23 Aleksander Szczepański, *Obecny przerób żelaza w Galicji*, [w:] *Przemysł Żelazny Galicji i warunki jego rozwoju*, Lwów 1913, s. 62.

24 Archiwum Narodowe w Krakowie (dalej: ANK), Spis ludności Miasta Krakowa z 1880 r., Dz. V, t. 12, nr 15, sygn. 29/87/0/1/12.

25 Österreichisches Biographisches Lexikon http://www.biographien.ac.at/oeb1/oeb1_P/Peterseim_Marcin_1827_1904.xml [dostęp: 22 II 2022]; por. <https://upadektechnikakrakowa.blogspot.com/2020/11/przemys-maszynowy-cz2-fabryka-peterseima.html> [dostęp: 22 II 2022].

26 J. Duda, O. Dyba, S. Pochwała, op. cit., s. 75.

formalnie nastąpiło jeszcze w roku 1848, *de facto* weszło w życie dopiero dziesięć lat później, a w jego wyniku wzrosło zapotrzebowanie na maszyny rolnicze wśród właścicieli ziemskich. Juliusz Demel upatruje tej samej przyczyny u podstaw rozwoju zakładu Ludwika Zieleniewskiego²⁷.

Początkowo zakład Peterseima był warsztatem ślusarskim, zajmującym się naprawą narzędzi rolniczych oraz sprzedażą gotowych wyrobów firm zagranicznych²⁸, choć jeszcze w tym samym roku, w liście nadesłanym do redakcji „Czasu”, osoba ukrywająca się pod inicjałami E.W. nazywa go fabryką, zwracając jednocześnie uwagę, że zakład nie jest duży. Chwalona jest jednak jakość oferowanych urządzeń oraz widoczna u właściciela chęć rozwoju firmy, a jak zapewnia E.W.: „Dobra robota, mierne ceny, znajdują zawsze odbyt płynny”²⁹.

Jeszcze w 1860 roku Peterseim wystawił oferowane przez siebie narzędzia (m.in. magiel berliński, ekstyrpator Tenanta czy sikawkę amerykańską) na Wystawie Gospodarczo-Rolniczej, która odbywała się od 18 do 21 czerwca³⁰. Jak widzimy, od początku swojej działalności zakład wytwarzał maszyny rolnicze i sprzęt strażacki. Firma rozwijała się i warsztat w oficynie kamienicy przestał być wystarczający. W wyniku zapowiadanego rozwoju, już w 1861 roku pojawiły się reklamy prasowe z nowym adresem fabryki, mieszczącej się przy ulicy Kopernika 33/5³¹. W tym miejscu pojawia się poważny problem, gdyż Juliusz Demel, a za nim Ryszard Kotewicz lokalizowali fabrykę na terenie dzielnicy Stradom, przy obecnej ulicy Koletek³². Nosiła ona nazwę Kopernika do 1858 roku³³, jednak jeszcze długo później pozostawała ona w użyciu i stąd, jak można sądzić, pochodził błąd. W rzeczywistości fabryka mieściła się w dzielnicy Wesoła, przy dzisiejszej ulicy Kopernika, o czym informuje reklama z „Czasu”: „Fabryka maszyn na Wesołej przy ulicy Kopernika 33/5 w Krakowie”.

W opracowaniu *Dawne zakłady rzemieślnicze i przemysłowe Krakowa* jako dokładna lokalizacja podawana jest okolica dzisiejszego Domu Turysty³⁴, znajdującego się na początku ulicy, jednak biorąc pod uwagę zmiany systemu numeracji domów,

27 J. Demel, op. cit., s. 56.

28 J. Duda, O. Dyba, S. Pochwała, op. cit., s. 75.

29 C, nr 273 z 28 XI 1860, s. 4.

30 „Tygodnik Rolniczo-Przemysłowy”, nr 30, 1860, R. 7, s. 6.

31 C, nr 236 z 13 X 1861, s. 4.

32 J. Demel, op. cit., s. 62; por. R. Kotewicz, op. cit., s. 104.

33 Elżbieta Supranowicz, *Nazwy ulic Krakowa*, Kraków 1995, s. 78.

34 J. Duda, O. Dyba, S. Pochwała, op. cit., s. 75.

jakie zaszły w Krakowie od lat sześćdziesiątych XIX wieku³⁵, zakład należałoby lokalizować w rejonie przecięcia ulicy przez linię kolejową, najprawdopodobniej pod dzisiejszym numerem 22. Obecnie nie ma tam śladów po zabudowaniach z okresu działalności Peterseima, a stojąca dziś kamienica pochodzi z roku 1898³⁶. Działka nr 33 (według starej numeracji, zgodnej z reklamą) należała do Ludwika Beyma³⁷, od którego Peterseim prawdopodobnie dzierżawił jakieś zabudowania. Należy więc sądzić, że wówczas zakład nadal był niewielki i nie prowadzono tam produkcji na większą skalę. Nie jest też jasne, czy zgodnie z zapowiedzią z „Czasu” z 1860³⁸ uruchomiono tam maszynę parową.

Fabryka na Stradomiu nie funkcjonowała jednak długo, gdyż już w „Czasie” z 4 lutego 1869 roku pojawia się reklama z nowym adresem –

L.15³⁹. W kolejnych reklamach prasowych pojawiał się również adres Długa L.16⁴⁰, oba stosowane wymiennie. Działki obejmowały całą szerokość pomiędzy dzisiejszymi ulicami Długą i Krowoderską, nie oznacza to jednak, że zabudowania fabryczne stały bezpośrednio przy tej pierwszej. W roku 1880 obie wzmiankowane działki oraz sąsiednia działka L.17 były własnością lub współwłasnością Marcina Peterseima⁴¹. Akta budowlane dotyczące działek, pochodzące z trzeciej ćwierci XIX wieku, znajdowały się w Delegaturze Archiwum Narodowego w Krakowie, mieszczącej się w Szybkowicach i nie były dostępne w momencie przygotowywania tego artykułu ze względu na przenosiny zasobu do nowej siedziby. Spis ludności miasta Krakowa z 1880 roku pokazuje wszystkie trzy parcele jako zabudowane kamienicami⁴², a nie obiektami przemysłowymi, dlatego należy sądzić, że od początku fabryka Peterseima była zlokalizowana na tyłach działek, od strony ulicy Krowoderskiej, gdzie do dziś znajduje się jeden z jej obiektów. Marcin Peterseim brał czynny udział w opracowywaniu i poprawianiu swoich maszyn, a także w ich pokazach. Podczas jednego z nich w 1864

35 *Codziennie mijane... (oznaczenia krakowskich domów)*, https://www.poczetkrakowski.pl/codziennie-mijane/#LATA_1858-1881_ORAZ_OD_ROKU_1881 [dostęp: 22 II 2022].

36 Olga Dyba, Waldemar Brzoskwinia, *Zabytki architektury i budownictwa w Polsce. Kraków*, Warszawa 2007, s. 209.

37 *Wykaz ponumerowania domów i podziału król. głów. Miasta Krakowa*, Kraków 1850, s. 54; por. *Wykaz ponumerowania domów i podziału król. głów. Miasta Krakowa*, Kraków 1870, s. 60.

38 C, nr 273 z 28 XI 1860, s. 4.

39 C, nr 27 z 4 II 1869, s. 3.

40 GN, nr 69 z 25 III 1869, s. 8.

41 *Wykaz ulic, placów, kościołów i domów miasta Krakowa i Podgórze ułożony na podstawie ksiąg hipotecznych i urzędowych źródeł, uzupełniony historycznymi objaśnieniami*, Kraków 1880, s. 175.

42 ANK, Spis ludności Miasta Krakowa z 1880 r., Dz. V, t. 12, nr 15, nr 17, sygn. 29/87/0/1/12.

roku doszło do wypadku, w którym młockarnia zgmiotła mu rękę⁴³.

Niestety, ze względu na brak zachowanych planów jedynymi źródłami do poznania zabudowań fabrycznych są winieta z wyobrażeniem fabryki, znajdująca się na jednym z zachowanych rachunków z 1875 roku, oraz nieliczne zdjęcia, wykonane już po wyprowadzce fabryki do kolejnej lokalizacji. Ta nastąpiła w roku 1899, po bardzo poważnym pożarze, jaki strawił zabudowania fabryczne w końcu 1898 roku⁴⁴ (błędna jest data 1899, podawana przez część opracowań⁴⁵). Decyzją syna Marcina Peterseima, Rudolfa, który kierował fabryką od 1892 roku⁴⁶, została ona przeniesiona na Grzegórzki, do wówczas podmiejskiej gminy, w której na przełomie XIX i XX wieku powstało przemysłowe zaplecze Krakowa⁴⁷. Zbudowano tam zachowany do dzisiaj kompleks fabryczny, znacznie większy od tego z ulicy Krowoderskiej. Przy ulicy Żółkiewskiego stały hale odlewni i ślusarni, a także potężna hala magazynowa i budynek administracyjny. Marcin Peterseim zmarł niedługo po otwarciu fabryki na Grzegórkach, 13 marca 1904 roku⁴⁸.

Pod jego imieniem firma istniała do połowy 1918 roku, kiedy to przy udziale Syndykatu Rolniczego została przekształcona w firmę o nazwie Odlew⁴⁹, od 1921 roku spółkę akcyjną. Odlew kontynuował wytwarzanie maszyn rolniczych, rozszerzając je o produkcję silników spalinowych dla rolnictwa czy tokarek. Niestety kryzys stabilizacyjny⁵⁰ i konkurencja innych firm na rynku, a następnie krach gospodarczy położyły kres funkcjonowaniu fabryki, która ostatecznie została zamknięta w 1930 roku⁵¹. Miejsce Odlewu zajęły kolejne przedsiębiorstwa, wśród których najlepiej znanym jest Erdal, producent pasty do obuwia, który działał przy ulicy Żółkiewskiego od 1928 roku, aż do 2006 roku⁵².

Nie mniej ciekawą kartą jest historia samej rodziny, która choć w wielu miejscach nadal jest pełna białych plam, jest też przykładem szybkiej polonizacji

43 J. Demel, op. cit., s. 63.

44 KL, nr 287 z 16 X 1898, s. 4.

45 Jacek Purchla, *Jak powstawał nowoczesny Kraków*, Kraków 1990, s. 57; por. J. Duda, O. Dyba, S. Pochwała, op. cit., s. 75.

46 J. Duda, O. Dyba, S. Pochwała, op. cit., s. 75.

47 Por. dalsza część tekstu.

48 <https://polona.pl/item/marcin-peterseim-b-wlasciciel-fabryki-maszyn-przezywszy-lat-76-zasnal-w-panu,MTMzMzk5OTM4/0/#info:metadata> [dostęp: 22 II 2022].

49 KL nr 391 z dnia 25 VIII 1918, s. 1.

50 R. Kotewicz, op. cit., s. 104.

51 Ibidem, s. 105.

52 <https://www.mim.krakow.pl/fabryka-maszyn-i-odlewnia-marcina-peterseima> [dostęp: 22 II 2022].

osób napływających do będącego kulturalną stolicą nieistniejącej Polski Krakowa. Marcin Peterseim ożenił się z Anną z Fischerów, urodzoną w Kamieniu 12 marca 1845 roku. Było to małżeństwo „mieszane”. Anna była katoliczką, zaś Marcin należał do kościoła ewangelicko-augsburskiego. Para miała pięcioro dzieci, dwie córki – Alwinę⁵³ i Helenę⁵⁴ oraz trzech synów, oprócz najstarszego Rudolfa urodzonego 19 września 1862, który później przejął fabrykę, byli to Alfred (ur. 20 V 1865) i Leon (ur. 29 IX 1872)⁵⁵. Nieliczne notki prasowe łączą Alwinę z Władysławem Rolą Różyckim, praktykiem conceptowym c.k. Namiestnictwa we Lwowie⁵⁶. Do Lwowa trafia też Helena, która wychodzi za Karola Kleczkowskiego. Ich córki Zofia, Sabina i Anna biorą czynny udział w obronie Lwowa w 1918 i 1919 roku⁵⁷. Autorowi nie udało się znaleźć informacji na temat losów Alfreda, natomiast Leon uzyskał tytuł doktora wszech nauk lekarskich na Uniwersytecie Jagiellońskim⁵⁸, a z czasem podjął służbę jako lekarz wojskowy⁵⁹. W trakcie pierwszej wojny światowej służył w Pułku Ułanów ze Stryja. Zmarł 30 maja 1915 roku w rosyjskim obozie jenieckim w Mikołajewie na tyfus plamisty⁶⁰.

Najpełniej znane jest życie Rudolfa, który był nie tylko prężnie działającym przemysłowcem, ale też osobą udzielającą się w lokalnych władzach i szeregu instytucji. Jego pasją okazał się automobilizm, rozwijający się w Krakowie na początku XX wieku⁶¹. W 1891 roku ożenił się z Heleną Lenartówną, córką Franciszka, właściciela fabryki cementu portlandzkiego i składu przy ulicy Sławkowskiej 6⁶². Warto przy tym dodać, że Franciszek był właścicielem kamienicy przy ulicy Długiej 36 (obecnie numer 38)⁶³, a więc bezpośrednim sąsiadem rodziny Peterseimów. Rok później Rudolf przejął od ojca zarządzanie fabryką, do którego przygotowywał się podczas nauki

53 ANK, Spis ludności Miasta Krakowa z 1880 r., Dz. V, t. 12, nr 15, sygn. 29/87/0/1/12.

54 ANK, Spis ludności Miasta Krakowa z 1890 r., Dz. V, t. 19, nr 15, sygn. 29/00/0/-/19.

55 ANK, Spis ludności Miasta Krakowa z 1880 r., Dz. V, t. 12, nr 15, sygn. 29/87/0/1/12.

56 ANK, Spis ludności Miasta Krakowa z 1890 r., Dz. V, t. 19, nr 15, sygn. 29/00/0/-/19.

57 Marek Kozubel, *Zofia, Anna i Sabina Kleczkowskie*, <https://ipn.gov.pl/download/1/582358/Kleczkowskiemaly.pdf> [dostęp: 22 II 2022].

58 „Dziennik Krakowski” (dalej: DK), nr 38 z dnia 15 II 1896, s. 4.

59 KL, nr 332 z 20 XI 1903, s. 3.

60 KL, nr 473 z 12 XII 1915, s. 3.

61 Por. artykuł Roberta Gawła w tym samym tomie.

62 Kazimierz Karolczak, *Właściciele domów Krakowie na przełomie XIX i XX wieku. Z badań nad dziejami Krakowa*, Kraków 1987, s. 140.

63 *Stefana Mikulskiego Wielka Księga adresowa Stoł. Król. Miasta Krakowa i Król. Miasta Podgórze na rok 1908*, Kraków 1908, s. 8.

w krakowskiej Szkole Przemysłowej⁶⁴ i studiach w Niemczech⁶⁵. Jako właściciel fabryki maszyn należał między innymi do Związku Fabryk Maszyn i WYROBÓW ŻELAZNYCH⁶⁶. W Krakowie był sędzią przysięgłym⁶⁷ i akcesistą rachunkowym Obrony Krajowej⁶⁸, należał do rady Powiatowej Kasy Chorych⁶⁹, a od 1904 roku⁷⁰ był radnym Grzegórzek. Oprócz tego należał do Towarzystwa Strzeleckiego, a w 1900 lub 1901 roku wraz z Edmundem Zieleniewskim został wybrany sekretarzem Towarzystwa⁷¹. Należał do Automobilklubu⁷², i pasję tę przekazał swoim dwóm synom, Jerzemu i Romanowi. Na jego zlecenie w 1909 i 1911 roku Władysław Kleinberger zaprojektował dwie kamienice przy ulicy Długiej 32 i 34⁷³, w formach zmodernizowanego historyzmu z pięknymi secesyjnymi witrażami z Zakładu S.G. Żeleńskiego⁷⁴. Do dziś w jednej z nich na balustradzie zachowały się inicjały R.P. Po przekształceniu fabryki Peterseima w Odlew pozostawał przez pewien czas na jej czele, jednak w 1924 roku zainwestował w tworzącą się w Trzebini fabrykę maszyn rolniczych, powstałą z połączenia fabryki armatur inżyniera Rudolphiiego i impregnacji hrabiego Mycielskiego⁷⁵. Rudolf zmarł w 1929 roku⁷⁶, zaś jego żona Helena 25 lutego 1959 roku⁷⁷. Ich synowie, Jerzy i Roman oddali się pasji ojca, czyli automobilizmowi. Jerzy przypłacił to życiem, umierając w wieku 19 lat w wyniku poparzeń, jakich doznał w wypadku w garażu Peterseimów na terenie fabryki⁷⁸. Roman po wybuchu pierwszej wojny światowej wstąpił do Legionów, gdzie służył jako kierowca w Korpusie Automobilowym⁷⁹.

Krowoderska 31

Najstarszym zachowanym budynkiem związanym z fabryką Marcina Peterseima jest dawna hala odlewni, stojąca przy ulicy Krowoderskiej 31, a więc zaledwie kilkaset

64 ANK, Spis ludności Miasta Krakowa z 1890 r., Dz. V, t. 19, nr 15, sygn. 29/00/0/-/19.

65 J. Duda, O. Dyba, S. Pochwała, op. cit., s. 75.

66 KL, nr 71 z 12 III 1902, s. 2.

67 DK, nr 230 z 7 X 1896, s. 5.

68 KL, nr 3 z 3 I 1893, s. 3.

69 „Nowiny dla Wszystkich: dziennik ilustrowany”, nr 37 z 2 VII 1903, s. 5.

70 „Nowiny: dziennik ilustrowany dla wszystkich”, nr 105 z 19 IV 1904, s. 4.

71 *Kalendarz Głosu Narodu na rok 1901*, Kraków 1901, s. 127.

72 „Nowiny: dziennik niezawisły demokratyczny i ilustrowany” (dalej: NDNDI), nr 152 z 8 VI 1911, s. 2.

73 ANK, sygn. 29/1410, Archiwum Budownictwa Miejskiego (dalej: ABM), Długa 32, Długa 34.

74 Krystyna Pawłowska, *Witraże w kamienicach krakowskich z przełomu wieków XIX i XX*, Kraków 1994, s. 112.

75 „Rolnik – tygodnik rolniczy ilustrowany”, nr 35 z 31 VIII 1924, s. 11.

76 „Ilustrowany Kurjer Codzienny”, nr 337 z 9 XII 1929, s. 12.

77 Informacja z płyty nagrobnej na Cmentarzu Rakowickim.

78 NDNDI, nr 58 z 3 XI 1911, s. 3.

79 „Światowid”, nr 2 z 1 VIII 1927, s. 4.

metrów od Rynku Głównego. Podłużny budynek ustawiony jest prostopadłe do ulicy, przez co jego nietypowy, jak na obecny, mieszkaniowy charakter tej ulicy, nie rzuca się w oczy w pierzei kamienic z pierwszej połowy XX wieku. Poddany licznym



il. 1 Winieta Fabryki Maszyn Marcina Peterseima z 1878 roku, Biblioteka Uniwersytetu Jagiellońskiego sygn. I 18573 (źródło: *Zwierzyniec zaprasza Grzegórzki*, Kraków 2016)

przebudowom od czasów powstania, nie przychodzi na myśl swojej pierwotnej funkcji, a wmurowana w ścianę tablica poświęcona aktorowi Stefanowi Jaraczowi nie ułatwia sytuacji.

Nie zachowały się w Archiwum Narodowym w Krakowie oryginalne plany budynku, dlatego bardzo trudne jest określenie daty jego powstania. Kolejnych problemów nastroczają przebudowy, którym budynek podlegał po opuszczeniu go przez fabrykę⁸⁰. Jedynymi źródłami do poznania wyglądu budynku, jakimi na chwilę obecną dysponuje autor, są winieta rachunku fabryki z około 1875 roku, zamieszczona w *Dziejach Krakowa*⁸¹ i *Zwierzyniec zaprasza Grzegórzki*⁸² [il. 1] oraz fotografia wnętrza hali, wykonana przed rozpoczęciem przebudowy w 1901 roku i opublikowana w „Ilustracji Polskiej”⁸³ [il. 2]. Oba źródła posiadają swoje ograniczenia, ilustracja z winiety może dalece odbiegać od rzeczywistego wyglądu budynku, zaś zdjęcie ukazuje jedynie wnętrze, a właściwie jego mały wycinek.

Na winiecie mamy zapewne widok wyobrażony od strony ulicy Długiej, w którym z oczywistych względów pominięto zabudowę

przebudowom od czasów powstania, nie przychodzi na myśl swojej pierwotnej funkcji, a wmurowana w ścianę tablica poświęcona aktorowi Stefanowi Jaraczowi nie ułatwia sytuacji.

Nie zachowały się w Archiwum Narodowym w Krakowie oryginalne plany budynku, dlatego bardzo trudne jest określenie daty jego



il. 2 Zdjęcie wnętrza hali odlewni przy ulicy Krowoderskiej 31 przed przebudową w 1902 roku (źródło: „Ilustracja Polska” 1902, R. 2, nr 15)

80 Por. dalsza część tekstu.

81 Janina Bieniarzówna, Jan M. Małecki, *Dzieje Krakowa*, tom 3, Kraków 1979, s. 300.

82 Wacław Szczepanik, *Zwierzyniec zaprasza Grzegórzki*, Kraków 2016, s. 42

83 „Ilustracja Polska”, nr 15 z 11 IV 1902, s. 339.

w pierzei ulicy, która w rzeczywistości zasłaniała fabrykę. Na taki układ wskazuje również widoczna w tle wieża z krzyżem, mająca zapewne symbolizować kościół Świętego Franciszka Salezego z XVII wieku⁸⁴ i klasztor wizytek znajdujący się przy ulicy Krowoderskiej 16. Na rysunku widzimy dwa budynki fabryczne, otoczone ludźmi, maszynami i końmi. Na pierwszym planie umiejscowiony jest piętrowy budynek na planie litery „L” (ewentualnie dwa budynki ustawione do siebie prostopadłe) z trudnym do określenia elementem, znajdującym się w głębi. Część widoczna na przodzie posiada wejście w środkowej z trzech osi ściany szczytowej oraz sześć okien w ścianie bocznej. Obiekt posiada świetliki w dachu oraz niewielki komin. Znajduje się on najprawdopodobniej na działce, na której obecnie stoi kamienica pod numerem Krowoderska 29, wzniesiona w 1908 roku dla Karoliny Ciesielskiej według projektu Leopolda Tlachny⁸⁵. Dużo okazalszy jest obiekt znajdujący się w głębi, stanowiący zapewne zachowaną do dzisiaj halę odlewni. Podłużny budynek z wysokim kominem w części środkowej posiada dwa poziome rzędy dużych okien. Dwie skrajne osie widoczne po prawej stronie ujęte są ryzalitem zakończonym trójkątnym szczytem z niewielkim płaskim czubkiem. Podobnie wygląda ściana szczytowa, również o dwóch osiach, zaś oba elementy miały podkreśloną krawędź, zapewne boniowaniem. Analogiczny ryzalit znajdował się na drugim końcu budynku, a jego szczyt widoczny jest ponad dachem piętrowego budynku na pierwszym planie. Fotografia z „Ilustracyi Polskiej” przedstawia narożnik hali. Widzimy więc fragment jednej ze ścian bocznych oraz prawdopodobnie fragment ściany przedniej od strony ulicy Krowoderskiej, na co mogą wskazywać znajdujące się w niej drzwi. Podobnie jak na rycinie z winiety, budynek posiada dwa rzędy okien, ale w ścianie frontowej znajdują się dwie, a nie trzy osie, przy czym oś po lewej stronie zdjęcia jest wyraźnie szersza od pozostałych. Jako że na winiecie widzimy budynek od strony ulicy Długiej, możliwe, że znajdowały się tam jedynie dwie osie, ze względu na brak bramy, nie można jednak wykluczyć, że jedna oś została pominięta dla większej klarowności rysunku. Okna w drugiej ze ścian zostały zamurowane lub przynajmniej zasłonięte. Zdjęcie to nie pozwala na dokładniejsze odtworzenie wyglądu hali, jednak układ okien wydaje się nie odbiegać znacząco od schematycznego przecież przedstawienia z winiety.

Do zabudowań fabryki mógł również należeć parterowy budynek, znajdujący

84 O. Dyba, W. Brzoskwina, op. cit., s. 50.

85 ANK, sygn. 29/1410/ABM, Krowoderska 29.

się pomiędzy halą a ulicą Słowiańską, znany między innymi z jednej z fotografii ze zbiorów Muzeum Krakowa⁸⁶ oraz artykułu w „Nowościach Ilustrowanych”⁸⁷. Dzisiaj w jego miejscu znajduje się kamienica z 1938 roku projektu Edwarda Zguta⁸⁸. Działka pod adresem Krowoderska 33, na której znajdował się opisywany obiekt, jest podawana jako jedna z wchodzących w skład fabryki przez Jacka Purchlę⁸⁹.

Po pożarze z 1898 roku i decyzji o przeniesieniu fabryki do podkrakowskich Grzegórzek budynek popadał w ruinę, aż wreszcie został zakupiony przez krakowskiego introligatora Andrzeja Olszeniaka⁹⁰. Nowy właściciel zwlekał z odbudową hali, aż zgłosił się do niego Stanisław Knake-Zawadzki, dyrektor i organizator krakowskiego Teatru Ludowego, który po wymówieniu mu przez miasto ujeżdżalni „pod Kapucynami”⁹¹ poszukiwał nowego lokalu dla swojej sceny. Tak o początkach Teatru Ludowego prowadzonego przez Knake-Zawadzkiego pisano w „Ilustracji Polskiej”: „W zimie roku 1900 p. Zawadzki przy pomocy grona uczniów ze swojej szkoły deklamacji i kilkunastu, wybitniejszych sił amatorskich, począł w sali Towarzystwa strzeleckiego dawać przedstawienia popularne, z repertuarem, zastosowanym do poziomu umysłowego warstw najszerzych”⁹².

Olszeniak wydzierżawił dawną halę odlewni, a Knake-Zawadzki przystąpił do jej przebudowy i adaptacji na cele teatralne, co musiało nastąpić w roku 1901. Prace prowadził majster murarski Kazimierz Cholewicz⁹³, a w przytoczonym numerze „Ilustracji Polskiej” znajduje się opisywane już zdjęcie hali sprzed przebudowy. Uroczyste otwarcie teatru nastąpiło 31 marca 1902 roku. Na widowni, na wyplatanych krzesłach i ławach znajdowały się miejsca dla 460 widzów. Były też miejsca stojące na końcu sali. W elewacji frontowej znalazły się trzy pary drzwi prowadzących do hallu i dalej na widownię. Oprócz płytkiej prostokątnej sceny z niewielkim zasceniem⁹⁴ znalazło się również miejsce dla orkiestry⁹⁵. Budynek posiadał oświetlenie gazowe,

86 MHK-Fs2228/VI Fotografia dostępna w serwisie Cyfrowy Thesaurus <http://ct.mhk.pl/wps/portal/mhmk/main/strona-artefaktu/?artefactId=%7BB30E436F-6871-4A2E-B410-0A79E894171D%7D> [dostęp: 22 II 2022].

87 „Nowości Ilustrowane”, nr 1 z 1 X 1904, s. 4.

88 O. Dyba, W. Brzoskwinia, op. cit., s. 221.

89 J. Purchla, op. cit., s. 57.

90 Kazimierz Nowacki, *Dzieje teatru w Krakowie Architektura krakowskich teatrów*, Kraków 1982, s. 323.

91 Ibidem, s. 312.

92 „Ilustracja Polska”, nr 15 z 11 IV 1902, s. 339.

93 *Kalendarz Czecha na rok 1903*, Kraków 1903, s. 85.

94 K. Nowacki, op. cit., s. 324.

95 *Kalendarz Czecha...*, op. cit., s. 85.

ale nie był ogrzewany, przez co publiczność w chłodniejsze dni musiała siedzieć w paltach⁹⁶. Przed rozpoczęciem drugiego sezonu, właściciel budynku dość nieoczekiwanie wymówił Knake-Zawadzkiemu lokal i sam podjął się prowadzenia teatru. Brak doświadczenia w prowadzeniu takiej działalności i problemy finansowe postawiły teatr przed widmem zamknięcia⁹⁷, o czym donosiły między innymi „Nowości Ilustrowane”⁹⁸, w których przy tej okazji opublikowano kolejne zdjęcia budynku. Na jednym z nich widać napis „Teatr Ludowy”, znajdujący się na bocznej ścianie, ponad bramą na wąski dziedziniec, wzdłuż hali, wówczas jeszcze niezastłonięty wzniesioną w 1908 roku kamienicą pod numerem 27. Teatr ostatecznie przejęło Towarzystwo Oświaty Ludowej, które dodatkowo podjęło się kolejnej przebudowy wnętrza. Dobudowano galerię, zwiększając widownię do 700 osób, przebudowano również sufit, poprawiając akustykę. Wnętrze odmalowano według projektu Jana Bukowskiego, inspirowanego bronowickimi motywami ludowymi. Pomimo zmiany operatora i kolejnych zmian dyrektorów, teatr na Krowoderskiej nie utrzymał się⁹⁹ i został zamknięty przed 1908 rokiem¹⁰⁰. Nieruchomość kupił Jan Gebertner z wydawnictwa Gebertner i Wolf, które miało tam intrologatorię oraz magazyn¹⁰¹. Z okresem działania w budynku wydawnictwa należy wiązać zmiany w wyglądzie okien parteru, w których półokrągłe łuki zastąpiono prostokątnym wykończeniem. Zlikwidowano drzwi od ulicy, pozostałe otwory przerabiając na okna. Prawdopodobnie doszło do tego w okresie dwudziestolecia międzywojennego, na pewno zaś przed 1938 rokiem, co potwierdza fotografia ze zbiorów Muzeum Krakowa. Drobne zmiany wprowadzono również w okresie okupacji niemieckiej, o czym świadczy najstarszy z zachowanych w Archiwum Narodowym w Krakowie plan datowany na rok 1941, obejmujący projekt wybicia witryny w przybudówce znajdującej się przy ulicy, od strony dziedzińca¹⁰². Od tego czasu wygląd zewnętrzny budynku pozostał niezmieniony. Po drugiej wojnie światowej w budynku funkcjonował Dom Książki¹⁰³, co wiązało się z pewnymi pracami wewnątrz budynku¹⁰⁴, zaś do kolejnych poważniejszych przekształceń doszło już przy

96 Ibidem.

97 K. Nowacki, op. cit., s. 324.

98 „Nowości Ilustrowane”, nr 1 z 1 X 1904, s. 4.

99 K. Nowacki, op. cit., s. 325.

100 *Stefana Mikulskiego...*, op. cit., s. 22.

101 K. Nowacki, op. cit., s. 325.

102 ANK, sygn. 29/1410/ABM, Krowoderska 31.

103 K. Nowacki, op. cit., s. 325.

104 ANK, sygn. 29/1410/ABM, Krowoderska 31.

adaptacji pomieszczeń po 1989 roku. W budynku mieścił się między innymi salon mebli biurowych, a obecnie działa tam apteka i hostel, natomiast piwnice przez wiele lat zajmował klub nocny.

Hala dawnej odlewni ma formę zbliżoną do podłużnego prostokąta o wymiarach około 40 na 13 m, z nieznacznie ściętym jednym z narożników. Położona jest na nieco szerszej działce, zaś część wąskiego dziedzińca zabudowano parterową dobudówką, prawdopodobnie z okresu PRL-u. Obecnie budynek posiada dwie kondygnacje. Elewacja frontowa od strony ulicy Krowoderskiej ma pięć osi. Okna i znajdujące się w osi środkowej drzwi do lokalu użytkowego na parterze mają formę prostokątów, zaś okna pierwszego piętra wykończone są w formie półkolistych łuków. Porównując wygląd obecny ze zdjęciem z „Ilustracyi Polskiej” oraz winietą z rachunku, można wysnuć wniosek, że nie jest to oryginalny układ otworów okiennych, a efekt przebudowy z 1901 roku. W elewacjach bocznych znajdują się okna przebite w okresie późniejszym, bez zachowania jakiegokolwiek rytmu. Budynek nakryty jest dachem wielospadowym, z jedną z kalenic łączącą trójkątne szczyty znajdujące się we frontowej części bocznych elewacji. Jest w całości gładko tynkowany, a jedyne elementy dekoracyjne stanowią znajdujące się na fasadzie proste obramienia okien pierwszego piętra oraz gzymsy, jeden bezpośrednio pod oknami, drugi nieco powyżej ich linii oraz najbardziej wydatny gzyms podokapowy.

Opisywany budynek nie jest przykładem typowej architektury industrialnej, potocznie kojarzonej z ceglanymi, nietynkowanymi budynkami. O jego przemysłowej historii nie świadczy żaden z zachowanych detali, a otoczenie dawnej fabryki przeszło spore przeobrażenia od czasu jej wygaszenia. Nie dziwi więc, że budynek ten nie funkcjonuje w świadomości krakowian jako obiekt poprzemysłowy. Warto jednak w tym miejscu zwrócić uwagę, że choć przestał spełniać swoją pierwotną rolę już ponad 120 lat temu, przez cały czas pozostaje użytkowany.

Kompleks na ulicy Żółkiewskiego

Po pożarze z jesieni 1898 roku Rudolf Peterseim podjął decyzję o przeniesieniu fabryki w nowe miejsce. Firma wciąż się rozwijała, a możliwości rozbudowy w rejonie ulicy Krowoderskiej były bardzo ograniczone, by nie rzec praktycznie niemożliwe do zrealizowania. Miała na to wpływ ogólna ciasnota w Krakowie, w którym w 1900

roku brakło nowych terenów pod zabudowę¹⁰⁵. Nie bez znaczenia był też z pewnością pożar fabryki, który wybuchł w rejonie wciąż dogęszczanej zabudowy mieszkaniowej. Nowe zabudowania powstały więc poza ówczesnymi granicami Krakowa, w gminie Grzegórzki, pomiędzy ówczesną ulicą Szkolną a Okopy. Teren, na którym powstała fabryka, znajdował się co prawda jeszcze w obrębie pierścienia wewnętrznego Twierdzy Kraków, ale na terenie wciąż luźno zabudowanym, w bezpośrednim sąsiedztwie Ogrodu Botanicznego. Fabryka Peterseima, obok wzniesionej w 1877–1878 rzeźni miejskiej¹⁰⁶ i fabryki stolarskiej braci Muranyi¹⁰⁷, należała do najwcześniej powstałych zakładów na wschód od wału kolei prowadzącej w kierunku Lwowa. Z czasem Grzegórzki przerodziły się w przemysłowe zaplecze Krakowa, gdzie swoje zakłady przeniósł również Zieleniewski¹⁰⁸, obok którego działały kolejne zakłady¹⁰⁹. Wpływ na to miały dwa czynniki – umiejscowienie po zawiętrznej stronie miasta oraz dostęp do kolei poprzez otwartą w 1899 roku linię kolejową do Kocmyrzowa¹¹⁰. Jak można sądzić, to jej powstanie skłoniło Peterseima do przeniesienia się właśnie na Grzegórzki, a nie na przykład na Zabłocie, czyli analogiczny obszar po drugiej stronie Wisły, stanowiący przemysłową dzielnicę miasta Podgórze¹¹¹. Taką drogę wybrała między innymi fabryka Józefa Goreckiego, która ze swojej siedziby przy ulicy Wawrzyńca 26 na krakowskim Kazimierzu przeniosła się na dzisiejszą ulicę Romanowicza, jednak dopiero w 1911 roku, kiedy na Zabłociu pojawiła się kolej¹¹².

Dawna fabryka Peterseima jest zlokalizowana pomiędzy dzisiejszymi ulicami Żółkiewskiego (dawną Szkolną) i aleją Powstania Warszawskiego, ciągiem komunikacyjnym wyznaczonym po drugiej wojnie światowej, którego przebieg pokrywa się częściowo z dawną ulicą Okopy. Zespół obiektów stanowi unikatowy w skali Krakowa kompleks zabudowań fabrycznych z przełomu XIX i XX wieku, jedyny, który zachował się w całości, bez większych przekształceń. Podobnie jak w wypadku zabudowań przy ulicy Krowoderskiej, nie zachowała się w zasobie Archiwum Budownictwa Miejskiego ANK oryginalna dokumentacja z czasu budowy, dlatego dokładne odtworzenie przebiegu powstania fabryki jest mocno utrudnione.

105 J. Purchla, op. cit., s. 29.

106 O. Dyba, W. Brzoskwina, op. cit., s. 386.

107 J. Duda, O. Dyba, S. Pochwała, op. cit., s. 67.

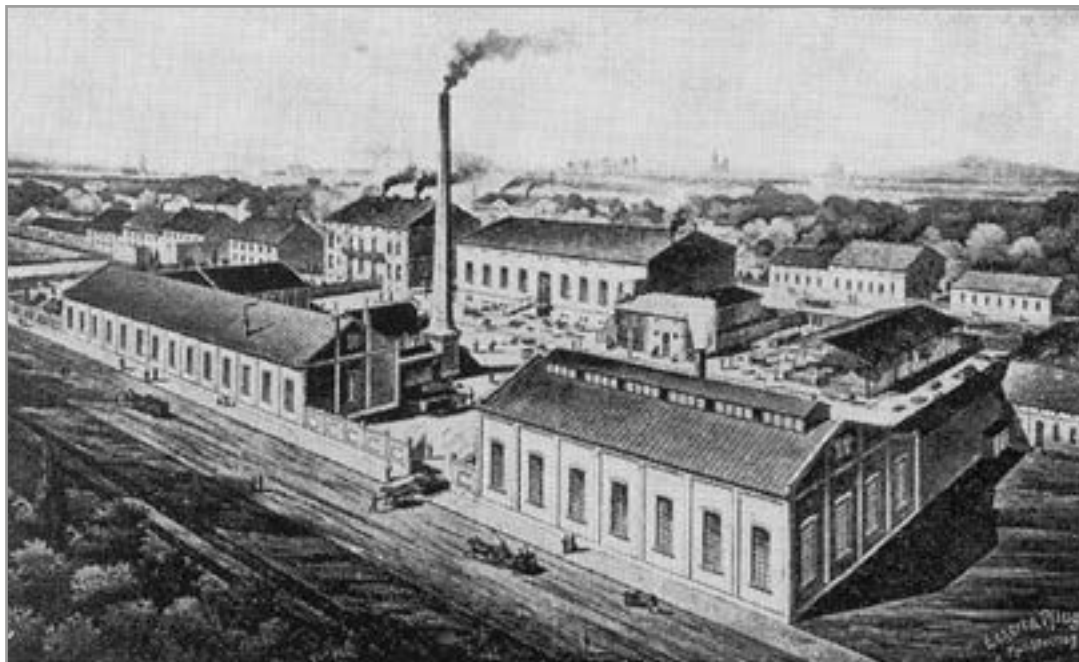
108 Ibidem, s. 13.

109 Janusz Tadeusz Nowak, *Wokół ulicy Grzegórzeckiej*, Kraków 2019, s. 10.

110 Dominik Lulewicz, *Krakowskie drogi żelazne*, Kraków 2019, s. 35.

111 Jacek Salwiński, *Wokół ulicy Lipowej*, Kraków 2011, s. 13.

112 D. Lulewicz, op. cit., s. 39.



il. 3 Rachunek z Fabryki Maszyn Marcina Peterseima z 1901 roku, Archiwum Narodowe w Krakowie (źródło: *Dawne zakłady rzemieślnicze i przemysłowe Krakowa*, Kraków 2000)

Podstawą pozostają materiały prasowe oraz zachowane rachunki, między innymi ze względu na winiety przedstawiające fabrykę. Decyzja o postawieniu nowej fabryki została ogłoszona w 1899 roku, zaś najstarszy znany autorowi rachunek z wizerunkiem nowych zabudowań [il. 3] pochodzi już z lutego 1901 roku¹¹³. Nie przedstawia on jednak ukończonej fabryki, na co wskazują różnice pomiędzy ryciną i obecnym wyglądem budynku. Kolejny znany nam widok pojawia się w roku 1912, w specjalnym wydaniu „Nowości Ilustrowanych”, który został w całości poświęcony przemysłowi w Krakowie i jego najbliższych okolicach¹¹⁴. Należy więc sądzić, że budowa fabryki była realizowana w taki sposób, aby jak najszybciej uruchomić produkcję, jednocześnie zostawiając pole do dalszej rozbudowy. Trudno jednak dzisiaj wyrokować, czy była ona zaplanowana od samego początku, a budynki w pełni zaprojektowane, czy też była to decyzja, która przyszła z czasem. W tym miejscu trzeba zwrócić uwagę, że do widoków z winiet będących rycinami, a nie fotografiami należy podchodzić z pewną dozą ostrożności, gdyż nie przedstawiają one faktycznego wyglądu zabudowań i otoczenia, a są pewnego rodzaju kreacją. W wypadku widoków fabryki Peterseima

113 J. Duda, O. Dyba, S. Pochwała, op. cit., s. 52.

114 „Nowości Ilustrowane” z 14 IX 1912 [wydanie specjalne], s. 14.

mamy do czynienia z pewnym przekłamaniem, mającym zapewne przedstawić zakład jako nowoczesny. Na obu wersjach winiety możemy dostrzec bocznice kolejową i pociąg zmierzający do fabryki, jednak w rzeczywistości bocznicę kolejową nigdy tam nie było. Informacje, z którymi można się niekiedy spotkać, wymieniające zakład z Żółkiewskiego jako posiadający własną bocznice¹¹⁵ zapewne powstały w oparciu o ten widok, nie znajdując one jednak potwierdzenia ani na fotografiach lotniczych wykonywanych w 1919 roku, niemieckich ortofotomapach z lat czterdziestych, ani w dokumentach Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych Kraków, choć jeden z nich wymienia fabrykę Peterseima jako będącą „w rejonie ciężenia stacji Kraków Grzegórzki”¹¹⁶. Biorąc pod uwagę wszystkie te informacje, należy ramowo określić datę powstania zabudowań i dalszej rozbudowy fabryki na lata 1899–1910, licząc na to, że dalsze badania pozwolą na uściślenie tych dat.

Zabudowania na Grzegórkach składają się z czterech zasadniczych obiektów, dwóch zlokalizowanych od strony ulicy Żółkiewskiego i dwóch kolejnych od strony alei Powstania Warszawskiego. Pierwsze dwa z nich to piętrowy budynek administracyjny i biegnąca przez prawie dwie trzecie długości działki hala magazynowa. Drugą parę stanowi budynek na planie zbliżonym do litery „E”, w którym mieściła się kotłownia, ślusarnia i stolarnia oraz sąsiadujący z nim podłużny budynek odlewni. Wszystkie budynki zlokalizowane są na prostokątnej działce, stojąc przy jej dłuższych bokach, pozostawiając na środku duży dziedziniec, na którym do dnia dzisiejszego częściowo zachował się oryginalny bruk, resztki torów wewnętrznej kolejki wąskotorowej oraz wsparta na żeliwnych słupach wiata. Te ostatnie, choć nie są sygnowane, najpewniej są wyrobem własnym zakładu, prawdopodobnie jednym z nielicznych zachowanych zabytków tego typu, pochodzących z wytwórni Peterseima.

Pierwszym budynkiem od strony ulicy Żółkiewskiego, jaki napotykamy jest sąsiadujący z dawną szkołą budynek administracyjny [il. 4]. Prosty piętrowy obiekt mieścił biura fabryki oraz najprawdopodobniej mieszkanie właściciela fabryki, znajdujące się na piętrze. Od ulicy budynek posiada elewację o sześciu osiach, z oknami zgrupowanymi w pary, co odpowiada rozkładowi pomieszczeń. Od strony dziedzińca fabryki budynek posiada siedem osi – oś dodatkową stanowią wąskie drzwi wejściowe oraz znajdujące się nad nimi niewielkie okno. Osie zewnętrzne zostały ujęte

115 Roman Garbacik, *Dzieje kolei kocmyrzowskiej*, Rybnik 2015, s. 21.

116 Informacja od p. Dominika Lulewicza.



il. 4 Budynek administracyjny po remoncie, fot. Jakub Jastrzębski, 2021

symetrycznymi płytkimi ryzalitami. Okna znajdujące się po prawej stronie lewego ryzalitu są mniejsze i sąsiaduje z nimi dodatkowa oś z wejściem do budynku. Drugie wejście znajduje się na środku ściany szczytowej od strony bramy wjazdowej. Po jego obu stronach umieszczono okna narożnych pomieszczeń parteru, a bezpośrednio nad nim okno korytarza biegnącego na pierwszym piętrze. Analogiczne okno znajduje się po drugiej stronie budynku. Budynek wykonany jest z czerwonej cegły i posiada prosty dwuspadowy dach. Dekoracje ograniczają się do prostych, neorenesansowych w formie obramień okien, boniowania narożników elewacji frontowej i ryzalitów elewacji tylnej oraz prostego gzymsu nad oknami pierwszego piętra, poniżej okienek wentylujących poddasze, i gzymsu podokapowego. Dodatkowo pomiędzy parterem a pierwszym piętrzem obecny jest szeroki pas gładkiego tynku.

Kolejny budynek, zajmujący większą część długości działki to dawna hala magazynowa. Dwa etapy jej powstawania są wyraźnie widoczne od strony ulicy. Pierwsza część powstała około 1900 roku. Posiada dziewięć osi z prostokątnymi oknami na wysokości chodnika, doświetlającymi przyziemie, oraz znajdującymi się nad nimi szerokimi oknami, zamkniętymi łagodnym łukiem. Nad każdym z nich znajdują się dwa niewielkie okienka, służące do wentylacji poddasza hali. Pomiędzy oknami widoczne są stalowe kotwy o prostych kształtach. Druga część jest nieco

dłuższa i podobnie jak pierwsza, składa się z dwóch kondygnacji, jednak w nieco innym układzie. Elewacja od strony ulicy ma jedenaście osi, z czego trzy ostatnie ujęte są płytkim ryzalitem. Okna tych ostatnich są nieco węższe niż pozostałej części budynku. Dodatkowo nad oknami pierwszego piętra znajdują się niewielkie okienka wentylujące poddasze, których nie ma w pozostałej części hali. W tej części znajduje się też klatka schodowa ze świetlikiem dachowym. Pozostałe siedem osi stanowią pary mniejszych okien na parterze oraz dużych, typowych dla architektury przemysłowej przełomu XIX i XX wieku, metalowych okien podzielonych na drobne kwaterki. Od strony ulicy Żółkiewskiego budynek posiada elewację z czerwonej cegły, zaś od strony wnętrza fabryki elewacja jest tynkowana. Ze względu na późniejsze przebudowy, jej wygląd oraz rozlokowanie otworów okiennych nieco się różnią. Z elementów nieoryginalnych występują tam zewnętrzne schody i szyb windy towarowej w starszej



il. 5 Fragment budynku kuźni, stolarni i kotłowni z zachowanym kominem, po remoncie,
fot. Jakub Jastrzębski, 2021

części hali. Dalece przebudowana jest też ściana szczytowa od strony bramy wjazdowej. Na końcu budynku hali znajdowała się jeszcze niższa przybudówka, obecnie

w większości rozebrana. Zachowana część ma około 100 m długości, w tym 45 m stanowi budynek z pierwszej fazy budowy fabryki.

Od strony alei Powstania Warszawskiego znajdują się pozostałe dwa obiekty fabryki. Pierwszy z nich, stojący niejako na tyłach budynku administracyjnego, to parterowy obiekt o kształcie zbliżonym do litery „E”, o długości prawie 75 m [il. 5]. Każde ze skrzydeł jest nieco innej długości, przy czym to znajdujące się najbliżej granicy działki jest wyraźnie dłuższe od pozostałych. Przy środkowym skrzydle, w którym mieściła się kotłownia, stoi zachowany do dzisiaj komin. Na dłuższym boku znajduje się aż osiemnaście osi, rozdzielonych lizenami. Skrzydło znajdujące się od strony hali odlewni zostało wzniesione w późniejszym etapie inwestycji, nie występuje bowiem na widoku z winiety znanej z 1901 roku. Budynek prezentuje typowy przykład architektury industrialnej przełomu wieków, wykonany jest z czerwonej cegły z bardzo prostymi dekoracjami, podkreślającymi konstrukcję budynku. Warto tutaj zwrócić uwagę na ściany szczytowe, zwieńczone ściętymi, płaskimi czubkami, bardzo podobnymi do tych z winiety przedstawiającej zabudowania przy Krowoderskiej. Być może to celowe nawiązania do oryginalnych zabudowań, na które zdecydował się architekt, chcąc niejako podkreślić ciągłość działalności fabryki.

Ostatni obiekt stanowi hala odlewni metali, ustawiona w jednej linii z wyżej opisanym budynkiem. Powstała również jako budynek parterowy, jednak jest nieco wyższa od sąsiedniego. Podobnie jak wypadku pozostałych zabudowań fabryki, jej wzniesienie podzielone było na dwa etapy. Pierwszy stanowiła część o długości 40 m o ośmiu osiach (co ciekawe na widoku z winiety jest ich tylko siedem), które podobnie jak poprzednio rozdzielają lizeny. Hala ma asymetryczny przekrój ze względu na przybudówkę znajdującą się od strony dziedzińca fabryki. Środkowa część dachu hali jest podniesiona celem zapewnienia wentylacji. Na wspomianej winiecie z 1901 roku możemy zobaczyć, że z początku działka, na której stała fabryka, kończyła się w tym miejscu. Zapewne z czasem Rudolf Peterseim zakupił kolejne działki, co pozwoliło rozbudować halę magazynową oraz odlewnię. Ta druga została wydłużona o 30 m i kolejnych sześć osi, a cała fabryka sięgnęła niemal do granicy Ogrodu Botanicznego Uniwersytetu Jagiellońskiego. Po przebudowie z 2020 roku budynek wygląda nieco inaczej niż opisano.

Ze względu na brak zachowanej dokumentacji, niestety nie znamy autora projektu całego kompleksu fabrycznego. Nie można jednak wykluczyć Władysława Kleinbergera, który w latach 1909 i 1911 projektował dla Rudolfa Peterseima nowe

kamienice przy ulicy Długiej, o których wspomniano już w tekście. Kleinberger uzyskał prawo do wykonywania zawodu budowniczego w 1897 roku¹¹⁷. W latach 1898–1899 realizował on dla Towarzystwa Przemysłowego¹¹⁸ budowę fabryki wyrobów żelaznych na Zabłociu, zaprojektował też zabudowania wytwórni opakowań blaszanych Artigraph w okresie dwudziestolecia międzywojennego¹¹⁹.

W zasobach Akt Budownictwa Miejskiego zachowały się liczne plany z okresu dwudziestolecia międzywojennego i czasów powojennych, zawierające projekty przebudów realizowanych przez różne zakłady, które od połowy lat dwudziestych działały w zabudowaniach opuszczonych przez spółkę Odlew. Wśród nich najważniejszy był wzmiankowany już producent pasty do obuwia Erdal¹²⁰. Plany te dotyczyły jednak drobnych zmian i przebudów, ewentualnie dodawania takich elementów, jak zewnętrzny szyb windy towarowej w budynku hali magazynowej¹²¹, które w minimalnym stopniu wpływały na wygląd budynków. W takiej formie budynki zachowały się aż do drugiej dekady XXI wieku, kiedy to Spółdzielnia Erdal, powstała po prywatyzacji państwowego przedsiębiorstwa, postanowiła sprzedać zabudowania przy ulicy Żółkiewskiego w związku z przeprowadzką zakładu do Niepołomic¹²². W 2006 roku kompleks zakupił irlandzki inwestor z zamiarem przebudowania go na luksusowy hotel i sklepy, jednak daleko idący zakres proponowanych zmian nie spotkał się z akceptacją Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków¹²³. Jednocześnie pojawiły się głosy, że kompleks powinien zostać przeznaczony na muzeum dzielnicy lub muzeum sztuki współczesnej¹²⁴. To ostatnie powstało ostatecznie w 2010 roku na terenie poprzemysłowym, jednak po drugiej stronie Wisły, na Zabłociu¹²⁵. W roku 2014 obiekty przejęła firma IMS Budownictwo¹²⁶, która rozpoczęła dwuetapową inwestycję, w wyniku której dawna fabryka ma zostać przebudowana na biura i lofty.

117 Barbara Zbroja, *Miasto umarłych. Architektura publiczna Żydowskiej Gminy Wyznaniowej w Krakowie w latach 1868–1939*, Kraków 2005, s. 119.

118 <https://upadektechnikikrakowa.blogspot.com/2020/02/przemys-metalowy-cz4.html> [dostęp: 22 II 2022].

119 O. Dyba, W. Brzoskwinia, op. cit., s. 382.

120 <https://upadektechnikikrakowa.blogspot.com/2020/11/przemys-maszynowy-cz2-fabryka-peterseima.html> [dostęp: 22 II 2022].

121 ANK, sygn. 29/1410/ABM, Żółkiewskiego 17.

122 <https://krakow.naszemiasto.pl/erdal-opuszcza-krakow/ar/c3-6508523> [dostęp: 20 II 2022].

123 <https://upadektechnikikrakowa.blogspot.com/2020/11/przemys-maszynowy-cz2-fabryka-peterseima.html> [dostęp: 22 II 2022].

124 <https://krakow.naszemiasto.pl/erdal-opuszcza-krakow/ar/c3-6508523> [dostęp: 20 II 2022].

125 Łukasz Gawęł, *Dziedzictwo poprzemysłowe i militarne w strukturze miasta historycznego*, [w:] *Nowe życie dziedzictwa przemysłowego – materialne/niematerialne*, Kraków 2017, s. 77.

126 <https://upadektechnikikrakowa.blogspot.com/2020/11/przemys-maszynowy-cz2-fabryka-peterseima.html> [dostęp: 22 II 2022].

W 2019 roku zakończono pierwszy etap inwestycji, obejmujący dawny budynek administracyjny oraz hale od strony alei Powstania Warszawskiego. Dawna odlewnia została nieznacznie przebudowana poprzez podniesienie ścian kolankowych oraz ścian szczytowych, jednak warto zwrócić uwagę, że przebudowa została wykonana w sposób niezmieniający charakteru historycznych budynków. W elewacji zachodniej zachowano oryginalne ściany przybudówki wraz ze „świadkiem” w postaci żelaznego okna. Ta część obiektu stanowi obecnie pomieszczenie na rowery. W całym procesie restauracji obiektów poprzemysłowych uwagę zwrócono na detale, zachowując oryginalne kratki z okapami z wentylacji grawitacyjnej, kotwy czy obejmę spinającą komin kotłowni. W budynku administracyjnym zachowano ponadto okrągłą kotwę od oświetlenia ulicznego oraz w formie świadka jedno oryginalne okno z dekoracyjnymi przeszkleniami z kolorowych i trawionych we wzory szybek.

W drugim etapie inwestycji inwestor planuje wyremontować halę magazynową od strony ulicy Żółkiewskiego oraz wybudować na dziedzińcu obiekt kubaturowy¹²⁷. Ten ostatni, mocno zmniejszony w stosunku do pierwotnej propozycji, wciąż budzi sprzeciw mieszkańców niewielkich kamieniczek, znajdujących się pod drugiej stronie ulicy. W ramach prac mają zostać zakonserwowane i wyeksponowane dwa kotły parowe: Ernst Krakhardt Nachfolger z Brna z 1899 roku i Zieleniewskiego typu H2, wyprodukowany w 1920 roku¹²⁸, które zalegają obecnie na wydzielonej części inwestycji.

Patrząc na spuściznę galicyjskiego przemysłu w Krakowie, nie można nie odnieść wrażenia, że historia obeszła się z nim w sposób ironiczny. Fabryka sikawek ogniowych Marcina Peterseima spłonęła, a ozdobą jej kolejnej lokalizacji ma być produkt jej wielkiego konkurenta – zakładu im. Ludwika Zieleniewskiego. Tymczasem z tego ostatniego, kiedyś największego w Krakowie, został jedynie budynek administracyjny i zaledwie „ogryzek” potężnej hali, którego los pozostaje niepewny. Obie fabryki pozostają zapomniane, choć zabudowaniom Peterseima udało się odrodzić (na razie częściowo) niczym feniks z popiołów – można powiedzieć, po raz drugi. Choć Kraków posiada przykłady dobrych adaptacji obiektów poprzemysłowych, spuścizna industrialna miasta wciąż traktowana jest po macoszemu, a obiekty przemysłowe, ale też inżynieryjne i militarne są traktowane

127 <http://www.idart.pl/projects/restored/fabrykapeterseima/?lng=pl> [dostęp: 20 II 2022].

128 <https://upadektechnik Krakowa.blogspot.com/2020/11/przemys-maszynowy-cz2-fabryka-peterseima.html> [dostęp: 22 II 2022].

jako inny rodzaj dziedzictwa, choć jak przekonuje Łukasz Gawęł – dziedzictwo jest jedno i nawet jego podział na materialne i niematerialne wydaje się sztuczny¹²⁹. W wypadku fabryki Marcina Peterseima spory wpływ na jej przetrwanie z pewnością miał fakt zachowania substancji zabytkowej we względnie niezmienionej formie. Cały kompleks jest też niewielki, stąd było go znacznie łatwiej chronić niż znajdujące się w sąsiedztwie zabudowania Zieleniewskiego i innych zakładów, które w ostatnich latach wyburzono i zastąpiono współczesnymi blokowiskami. Szczęśliwie fabryka uniknęła też wyjątkowo popularnej formy adaptacji, czyli przebudowy na centrum handlowe¹³⁰. Zamiast tego, miejsce magazynów mają w przyszłości zająć lofty, a hale fabryczne zamieniono w biura, w których dzisiaj działa jedna z firm produkujących oprogramowanie dla klientów na całym świecie.

O ile ochrona substancji zabytkowej została wymuszona decyzjami administracyjnymi Wojewódzkiego Urzędu Konserwatorskiego, o tyle problemem pozostaje „pamięć miejsca” i zachowanie świadomości o rodzinie Peterseimów. Przebudowywany przez dewelopera kompleks w żaden sposób nie nawiązuje do historii budynków, tak jak czynią to niektóre kompleksy w kraju, na przykład: łódzka Stara Manufaktura, poznański Stary Browar czy nawet krakowski Browar Lubicz. Loft Park, bo pod taką nazwą występuje kompleks przy ulicy Żółkiewskiego¹³¹, nie nawiązuje ani do przeszłości, ani nie tworzy teraźniejszości miejsca, będąc popularną w Krakowie kalką (niemal każde nowe osiedle czy inwestycja ma obecnie w nazwie „Park”), nie mającą zresztą odbicia w rzeczywistości, nie licząc kilku krzaków tuż przed budynkiem administracyjnym. Jedynym nawiązaniem do historii obiektu, jaki znajdziemy, jest mural z czerwoną żabką na jednej ze ścian odlewni. To symbol fabryki pasty do obuwia Erdal, która wypełniła w kompleksie miejsce po Odlewie. Marka stała się na tyle silna, że nawet pomimo wprowadzonej po drugiej wojnie światowej zmiany nazwy na 22 Lipca, po kilkunastu latach powrócono do „Erdalu” i charakterystycznego logo z żabką w koronie¹³². Do dziś kompleks fabryki przy Żółkiewskiego funkcjonuje w świadomości wielu mieszkańców miasta pod tą nazwą.

W 2022 roku przed fabryką postawiono tablicę informującą o historii fabryki

129 Ł. Gawęł, op. cit. s. 60.

130 Ibidem, s. 72.

131 https://www.propertydesign.pl/architektura/104/dawna_fabryka_peterseima_z_drugim_zyciem,24584.html [dostęp: 2 II 2022].

132 <https://upadektechnikrakowa.blogspot.com/2020/11/przemys-maszynowy-cz2-fabryka-peterseima.html> [dostęp: 22 II 2022].

Peterseimów. Jest to jeden z punktów Grzegórzeckiego Szlaku Techniki, zrealizowanego w ramach Budżetu Obywatelskiego przez Muzeum Inżynierii Miejskiej¹³³. Niestety tablica, choć zawiera zaledwie kilka zdań opisu, pełna jest błędów powtarzanych za starszymi opracowaniami.

O rodzinie Peterseimów przypominają dzisiaj niemal wyłącznie sygnatury na ponadstuletnich rurach spustowych, studzienkach i klapach kanalizacyjnych oraz odbojach bram, które opuściły niegdyś odlewnie przy ulicach Krowoderskiej i Żółkiewskiego, detale rozsiane po zabytkowych zakątkach Krakowa oraz sygnowana pompa strażacka w podkrakowskim Karniowie, ślad długiej historii miejscowej OSP.

Streszczenie

Fabryka Marcina Peterseima i jej budynki

W roku 1860 do Krakowa przybywa Niemiec Marcin Peterseim, gdzie zakłada warsztat naprawy maszyn rolniczych wraz z komisem, który w szybkim czasie przeradza się w niewielką fabrykę. Z oficyny przy ulicy Floriańskiej 30 przenosi się na kilka lat na ulicę Kopernika, by przy dzisiejszej ulicy Krowoderskiej, w końcu lat sześćdziesiątych XIX wieku wybudować nową fabrykę z własną odlewnią. Przedsiębiorstwo dynamicznie się rozwija, a do jego przejęcia przysposobiany jest najstarszy syn Peterseima, Rudolf. Przejmując on prowadzenie fabryki w roku 1896, by niedługo później, po poważnym pożarze przenieść ją do zupełnie nowych zabudowań w podkrakowskich Grzegórkach, gdzie działała aż do przekształcenia w spółkę Odlew w 1918 roku.

Po licznych, związanych z fabryką Peterseima obiektach, pozostały do dnia dzisiejszego znajdujące się w dwóch lokalizacjach, dawna odlewnia przy ulicy Krowoderskiej 31, przebudowana w 1902 roku na Teatr Ludowy, a z czasem na budynek magazynowy wydawnictwa Gebertner i Wolf oraz kompleks przy ulicy Żółkiewskiego w rejonie dzisiejszego ronda Grzegórzeckiego. Ten ostatni, składający się z zachowanych do dziś budynków wzniesionych w latach 1899–1910 stanowi unikalny w skali Krakowa zespół zabudowań fabrycznych. Choć po użytkowaniu go przez spółkę Odlew, wykorzystywany był przez liczne firmy, głównie zaś przez

działającą tam aż do 2006 roku firmę chemiczną „Erdal”, zachował swój oryginalny charakter.

Słowa kluczowe: Peterseim, Kraków, Żółkiewskiego, Grzegórzki, Krowoderska

Summary

Marcin Peterseim's factory and its buildings

In 1860, a German, Marcin Peterseim, comes to Krakow, where he sets up a workshop for repairing agricultural machinery with a commission shop, which quickly turns into a small factory. He moved from the outbuilding at 30 Floriańska Street to Kopernika Street for a few years to build a new factory with its own foundry in today's Krowoderska Street at the end of the 1860s. The company was developing dynamically, and Peterseim's eldest son, Rudolf, is prepared to take it over. He did so in 1896, and soon after a serious fire he moved the factory moved to completely new buildings in Grzegórzki near Krakow, where it operated until it was transformed into the "Odlew" company in 1918.

Many facilities related to the Peterseima factory remain to this day in two locations. Former foundry at 31 Krowoderska Street, rebuilt in 1902 into the Folk Theater, and after into the warehouse building of the Gebertner& Wolf publishing house and the complex at Żółkiewskiego Street in the area of today's Grzegórzeckie roundabout. The latter, consisting of buildings that have survived to this day, erected in the years 1899-1910, is a unique complex of factory buildings in Krakow. Although after "Odlew" it was used by numerous companies, mainly by the chemical company "Erdal", which operated there until 2006, it retained its original character.

Key words: Peterseim, Cracow, Żółkiewskiego, Grzegórzki, Krowoderska

Jakub Jastrzębski
Muzeum Krakowa

Rafał Kubiak

Zabudowania Nasycalni Podkładów Kolejowych w Solcu Kujawskim – utracone dziedzictwo

Jednym z przełomowych wydarzeń w dziejach Solca Kujawskiego było otwarcie połączenia kolejowego między Bydgoszczą a Toruniem, które nastąpiło w 1861 roku. Wcześniej Solec był zdecydowanie najmniejszym miastem w powiecie bydgoskim, a w latach pięćdziesiątych XIX wieku był nawet bliski utraty praw miejskich¹.

Dalszy rozwój Pruskiej Kolei Wschodniej sprawił, że Solec stał się punktem przeładunkowym surowca drzewnego (w tym także podkładów kolejowych), który płynął z zaborów rosyjskiego i austriackiego Wisłą do Solca, a następnie był przeładowywany na wagony i koleją transportowany do miejsc gdzie poddawano go dalszej obróbce². Nie trzeba było długo czekać by pojawił się ktoś, kto zada sobie pytanie: Dlaczego nie przetwarzać tego surowca na miejscu w Solcu? Tym kimś okazał się przemysłowiec z Magdeburga, Christoph Lindau, który w 1866 roku uruchomił

1 Lidia Wakuluk, *Akta miast Rejencji Bydgoskiej 1815-1919. Procesy archiwotwórcze*, Warszawa 1998, s. 40-41.

2 Philipp Rudolf, *Z historii Solca Kujawskiego i okolicznych wsi*, tłum. Alfons Domanowski, Solec Kujawski 2003, s. 120.

pierwszy z soleckich tartaków³.

W 1873 roku obrót podkładami kolejowymi w Solcu był tak duży, że dotychczasowy transport przeładunkowy za pomocą furmanek przestał wystarczać. W związku z tym dyrekcja Kolei Wschodniej rozpoczęła budowę bocznic kolejowej do soleckiego nabrzeża wiślanego, co zapewniło miastu dodatkowe stałe dochody z tytułu dzierżawy gruntów⁴.

Nie było chyba dziełem przypadku, że w tym samym czasie Julius Rüttgers z Drezna postanowił otworzyć tu zakład impregnacji i nasycania podkładów kolejowych i słupów telegraficznych smołą i olejem smołowym⁵. Nowy zakład, który wkrótce stał się największym w Solcu, został zlokalizowany w pobliżu torów kolejowych

i biegnącej nad Wisłę bocznic, na peryferiach ówczesnego miasta, od strony Torunia. Właśnie wtedy zaczęły powstawać pierwsze budynki przemysłowe, które na ponad sto lat wtopiły się w krajobraz Solca Kujawskiego⁶.



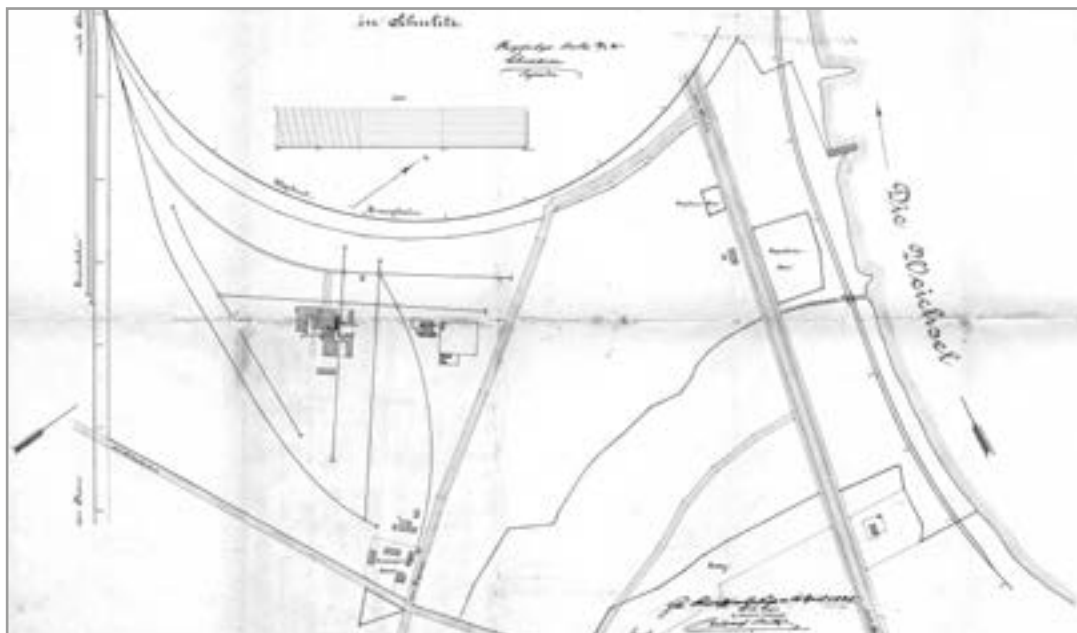
il. 1 Lokalizacja Nasycalni Podkładów Kolejowych na mapie Solca z 1878 roku (źródło: zbiory Muzeum Solca im. Księcia Przemysła, numer inwentaryzowy MS/H/1490)

3 Ibidem, s. 122.

4 Ibidem, s. 121.

5 P. Rudolf, op. cit., s. 121; Jakub Krzyżanowski, *Nasycalnia podkładów kolejowych w Solcu Kujawskim (1879–2001)*, „Rocznik Soleccki”, t. 4 z 2013, s. 62. Wątpliwości wywoływała data roczna powstania zakładu. P. Rudolf podaje rok 1873, natomiast obchody 100-lecia zakładu zorganizowano w roku 1979. Jak ustaliła Barbara Janiszewska-Mincer, *Solec Kujawski. Dzieje miasta i okolic w latach 1806–1920*, Toruń 2014, s. 55 – w listopadzie 1873 r. Rüttgers złożył podanie o zgodę na rozpoczęcie działalności, którą otrzymał w kwietniu 1874 r.

6 Jeśli nie zaznaczono inaczej, wszystkie daty powstania oraz dane dotyczące poszczególnych budynków zakładowych podano na podstawie *Wyceny szacunkowej nieruchomości*, sporządzonej w sierpniu 1995 r. na zlecenie Przedsiębiorstwa Państwowego „Nasycalnia drewna” PPHU – kopia cyfrowa w zasobach Muzeum Solca.



il. 2 Plan Nasycalni Podkładów Kolejowych w Solcu Kujawskim z 1895 roku (źródło: APB, Akta miasta Solca Kujawskiego, sygn. 1261)

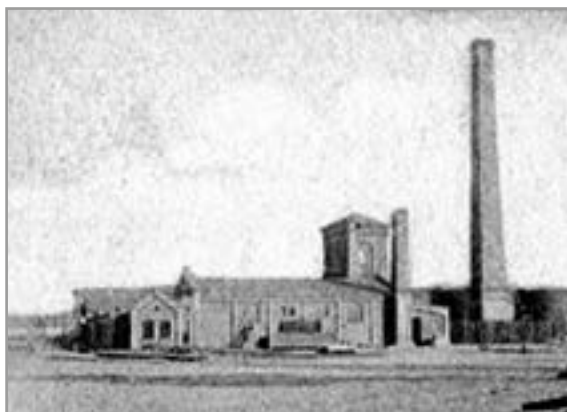
W zakładzie stosowano tak zwany proces Rüpinga, który polegał na wtłoczeniu w 1 m³ drewna 63 kg oleju smołowego. Place składowe zakładu mogły pomieścić do 2 milionów podkładów kolejowych. Początkowo impregnowano rocznie średnio 30 tysięcy m³ drewna, ale przed wybuchem pierwszej wojny światowej przerób osiągnął 40 tysięcy m³, z czego dwie trzecie stanowiły podkłady kolejowe, a jedną trzecią słupy trakcyjne. Z jednego metra sześciennego drewna można było wyprodukować 10 podkładów kolejowych, tak więc roczna produkcja podkładów wynosiła 260 tysięcy sztuk i 48 tysięcy słupów. Zakład zatrudniał od 50 do 100 robotników⁷. Przez krótki okres w wydzielonej części produkowano też papę dachową.

Jeszcze w latach siedemdziesiątych XIX wieku rozpoczęto budowę ceglanego budynku produkcyjnego, który po przebudowach, pod koniec XX wieku miał powierzchnię zabudowy 307 m² i kubaturę 1605 m³. Jego najbardziej charakterystycznym elementem była wieża ciśnień, która funkcjonowała do końca istnienia zakładu⁸.

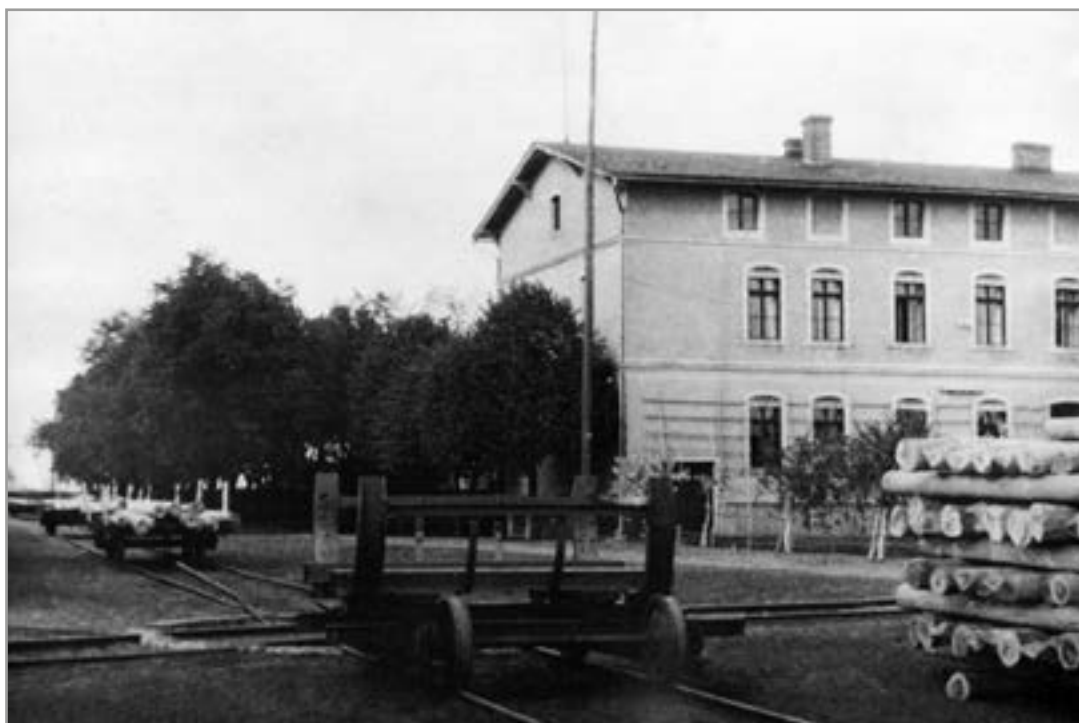
⁷ P. Rudolf, op. cit., s. 121-122.

⁸ Informacja ustna od p. Janusza Lewandowskiego, wieloletniego, ostatniego dyrektora zakładu.

W 1900 roku został wybudowany przez solecką firmę budowlaną Roberta Schillera okazały budynek mieszkalno-biurowy⁹. Była to budowla czterokondygnacyjna składająca się z piwnicy, parteru, piętra i poddasza, o powierzchni zabudowy 233 m² i kubaturze wynoszącej 2814 m³.



il. 3 Najstarszy zachowany wizerunek Nasycalni Podkładów Kolejowych – fragment pocztówki z początku XX wieku (źródło: zbiory Muzeum Solca im. Księcia Przemysła, numer inwentarzowy MS/H/1047)



il. 4 Budynek biurowo-mieszkalny z 1900 roku. Zdjęcie udostępnił p. Janusz Lewandowski

9 P. Rudolf, *Aus der Geschichte von Schulitz und den umliegenden Dörfern*, Posen 1936; reklama firmy Roberta Schillera umieszczona na końcu książki.

W 1920 roku Solec wrócił w granice Polski, a zakład stał się własnością przedsiębiorstwa Zakłady Impregnacyjne SA, a następnie Związku Koksowni Sp. z o.o. Katowice¹⁰. Przez większość okresu międzywojennego Solec Kujawski musiał się mierzyć z potężnym kryzysem gospodarczym, któremu towarzyszyło wielkie bezrobocie. W tej sytuacji praca w zakładzie, mimo że bardzo ciężka, była marzeniem wielu solecczan.

Zarówno ze względu na używany do produkcji surowiec, jak i na stosowaną technologię produkcji, Nasycalni zawsze towarzyszyło duże zagrożenie pożarowe, by wspomnieć tylko kataklizm z 1899 roku, który strawił 30 tysięcy sztuk podkładów kolejowych. W związku z tym w okresie międzywojennym w zakładzie zorganizowano Ochotniczą Straż Pożarną, dla której w 1923 roku wybudowano z czerwonej cegły remizę strażacką. Budynek o powierzchni zabudowy 73 m², miał kubaturę 460 m³. Także w tym okresie, w roku 1925 wybudowano, też ceglany, duży garaż o powierzchni 89 m² i kubaturze 279 m³. Jako ciekawostkę można dodać, że według przekazów ustnych, w okresie międzywojennym w Solcu Kujawskim były trzy samochody osobowe, a właścicielem jednego z nich był dyrektor Nasycalni (w latach 1925–1939) Wacław Czaczka-Ruciński, który bardzo angażował się w sprawy miasta (np. w latach 1933–1936 honorowo pełnił funkcję burmistrza Solca Kujawskiego)¹¹.

Mimo, że energia elektryczna została doprowadzona do Solca Kujawskiego dopiero w 1937 roku¹², to Nasycalnia już przynajmniej w 1931 roku dysponowała własnym agregatem prądotwórczym, dzięki któremu nie tylko oświetlała teren zakładu, ale także znajdujący się w odległości 1,5–2 km kościół pod wezwaniem Świętego Stanisława¹³.

W 1930 roku powstał niewielki budynek produkcyjny, w którym w okresie powojennym znajdowała się frezarko-wiertarka. On także wybudowany był z czerwonej cegły, zajmował powierzchnię niespełna 37 m², a jego kubatura wynosiła prawie 173 m³.

10 J. Krzyżanowski, op. cit., s. 63.

11 Jadwiga Bretes, *Samorząd miejski w Solcu Kujawskim w okresie międzywojennym*, „Rocznik Solecki”, t. 4 z 2013, s. 41-42.

12 J. Bretes, op. cit.,

13 Rafał Kubiak, *100 lat kościoła pw. Świętego Stanisława Biskupa i Męczennika w Solcu Kujawskim 1912–2012*, Solec Kujawski 2012, s. 18.



il. 5 Budynek produkcyjny nasycalni w okresie międzywojennym. Przed budynkiem widoczne lampy elektryczne. Zdjęcie udostępnił p. Janusz Lewandowski

W czasie drugiej wojny światowej, w związku z brakiem rąk do pracy, w Nasycalni pracowali jeńcy wojenni podlegający pod toruński Stalag XXA (Brytyjczycy i Rosjanie), jak i robotnicy przymusowe (Rosjanki i Ukrainki)¹⁴. W związku z tym na terenie zakładu znajdował się barak mieszkalny dla zatrudnionych tu jeńców. Z tego okresu pochodzi także, wybudowany w 1943 roku budynek trafostacji o powierzchni około 22 m² i kubaturze 124 m³ oraz rok młodszy budynek portierni o powierzchni zabudowy prawie 33 m² oraz kubaturze 97 m³.



il. 6 Barak jeniecki na terenie nasycalni. W tle budynek biurowy (źródło: zbiory Muzeum Solca im. Księcia Przemysła, numer inwentarzowy MS/H/F/47/1)



il. 7 Budynek trafostacji. Widok współczesny,
fot. Aleksandra Mikołajczak

W tym czasie pojawiły się też pierwsze próby mechanizacji załadunku podkładów kolejowych. Urządzenie, zwane przez pracowników potocznie „elewatozem” (przypominające trochę taśmociąg), mimo dużego zagrożenia wypadkami, stosowane było także po wojnie¹⁵.

Po drugiej wojnie światowej zakład wznowił produkcję jeszcze w 1945 roku, stając się częścią Zjednoczenia Przemysłu Budowlanego Województwa Pomorskiego. Następnie (25 V 1945) został objęty zarządem Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku i odtąd funkcjonował pod nazwą Nasycalnia Materiałów Drzewnych PKP w Solcu Kujawskim. Wtedy, czyli w pierwszych

powojennych dekadach, zakład przerabiał rocznie 50–60 tys. m³ drewna¹⁶.

W tym okresie pierwszą większą inwestycją budowlaną na terenie zakładu była budowa łaźni. O potrzebie budowy takiego obiektu świadczy korespondencja jeszcze z lat 1925–1926, pomiędzy Inspektorem Pracy a dyrekcją Nasycalni¹⁷, z której jednak jak się wydaje, nic nie wyniknęło. Pierwsze próby budowy takiego obiektu podjęto, w latach czterdziestych, o czym świadczy znajdujący się w zbiorach Muzeum Solca „Rysunek do budowania poczekalni i umywalni dla robotników Nasycalni Materiałów Drzewnych PKP w Solcu Kujawskim”¹⁸ z 1948 roku, autorstwa Roberta Schillera (tego samego, którego firma budowała budynek biurowo-mieszkalny). Projekt ten jednak nie został zrealizowany, a okazała łaźnię o powierzchni 445 m² i kubaturze 2319 m³ wzniesiono w 1953 roku¹⁹.

15 Ibidem, s. 69-70.

16 Ibidem, s. 68.

17 Archiwum Państwowe w Bydgoszczy, Akta Miasta Solca Kujawskiego, sygn. 1261.

18 Zbiory Muzeum Solca im. Księcia Przemysła w Solcu Kujawskim, numer inwentarzowy MS/H/A/544.

19 *Operat szacunkowy*, sporządzony w 2002 r. na zlecenie Syndyka Upadłości Przedsiębiorstwa Państwowego Nasycalnia Drewna – kopia cyfrowa w zasobach Muzeum Solca.



il. 8 Zdewastowany budynek łaźni, sierpień 2003 roku, fot. Jadwiga Bretes

Zakład prowadził także, z myślą o swoich pracownikach, inwestycje mieszkaniowe na terenie Solca Kujawskiego. W 1952 roku, przy ulicy Dworcowej 7 wybudowano blok mieszkalny dla 19 rodzin. Prawdopodobnie był to pierwszy tego typu budynek w Solcu Kujawskim. W 1955 roku przy ulicy Toruńskiej 46 (na terenie, na

którym przed drugą wojną światową znajdował się cmentarz żydowski) powstał okazały hotel robotniczy, a w 1968 roku kolejny blok mieszkalny, tym razem na 35 mieszkań, powstał przy ulicy Dworcowej 5A. Ostatnią inwestycją mieszkaniową zakładu był, wybudowany w 1984 roku, dwunastomieszkaniowy blok przy ulicy Wolności 13²⁰.

W latach 1963–1968 przeprowadzono modernizację zakładu, w czasie której między innymi przebudowano układ rozjazdów kolejowych, zmodernizowano oświetlenie oraz wyposażono Nasycalnię w pierwszą stacjonarną suwnicę. Od lat siedemdziesiątych zakład dysponował dodatkowo sześcioma suwnicami samojezdnymi SB 8. Wtedy też osiągnął on swoje największe moce produkcyjne na poziomie 130 tys. m³ przerobionego surowca.²¹

Zapewne także właśnie wtedy na terenie Nasycalni powstały małe budynki wag, kotłownia oraz nowa stacja transformatorowa. Niestety brak dokładniejszych danych na temat tych obiektów. W 1973 roku wybudowano także stołówkę zakładową o powierzchni 133 m² i kubaturze 1223 m³. Dla Nasycalni nadchodziły jednak coraz trudniejsze czasy...

Po prawie stu latach działalności, okazało się, że założony na przedmieściu zakład, w wyniku demograficznego i przestrzennego rozwoju Solca Kujawskiego, nie znajduje się już na peryferiach miasta. W 1976 roku miejscowa Rada Narodowa

20 J. Krzyżanowski, op. cit., s. 70-71.

21 Ibidem, op. cit., s. 69-70.

podjęła decyzję o likwidacji Nasycalni z powodu jej szkodliwego oddziaływania na środowisko i okolicznych mieszkańców. Nie bez znaczenia były tu zapewne plany budowy Osiedla Toruńskiego (największego osiedla bloków wielorodzinnych w Solcu Kujawskim), która rozpoczęła się w 1984 roku. W związku z tym zaprzestano jakichkolwiek inwestycji oraz rozważano relokację zakładu, zarówno w obrębie Solca, jak i do innej miejscowości. Nigdy jednak rozważania te nie weszły w fazę realizacji²².

Tymczasem na przełomie lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych w Polsce rozpoczęły się wielkie zmiany, także gospodarcze. Na początku 1993 roku Nasycalnia przestała być częścią PKP i jako Przedsiębiorstwo Państwowe, pod nazwą Nasycalnia Drewna Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowo-Usługowe, podlegała wojewodzie bydgoskiemu. W związku z malejącym zapotrzebowaniem na drewniane podkłady kolejowe, zakład próbował rozszerzyć swoją ofertę o produkowane w bezpiecznej dla użytkowników technologii, impregnowane płyty, domki i inną galanterię ogrodową. Maląo też systematycznie zatrudnienie (od 200 osób w latach 60., przez 130–150 pracowników po przeprowadzeniu modernizacji, aż po 90 zatrudnionych na początku

lat 90.). Gdy 5 marca 2001 roku Sąd Gospodarczy w Bydgoszczy podejmował decyzję o likwidacji Nasycalni, było w niej zatrudnionych 35 osób²³.

W latach 2001–2005 majątkiem po przedsiębiorstwie zarządzał syndyk masy upadłościowej, który sprzedawał tereny po Nasycalni (ponad 16 hektarów) prywatnemu



il. 9 Budynki nasycalni po likwidacji zakładu, 2004 roku, fot. Jadwiga Bretes

właścicielowi. W tym czasie teren ten był niezabezpieczony, co przyspieszyło jego degradację. Często dochodziło do podpałów, a w 2006 roku doszło do uszkodzenia zbiornika, w którym cały czas przechowywano substancję chemiczną wykorzystywa-

22 Ibidem, s. 72.

23 Ibidem, s. 73-74.

ną do nasycania drewna. Spowodowało to wyciek do gleby 30 ton zanieczyszczeń²⁴. To właśnie wtedy zniszczono też wszystkie zakładowe budynki, za wyjątkiem znajdującej się nieco na uboczu trafostacji z 1943 roku.



il. 10 Dymy pożaru trawiącego ruiny budynków Nasycalni, wrzesień 2006 roku, fot. Jadwiga Bretes

Dopiero w 2008 roku zdegradowane tereny udało się odkupić władzom samorządowym Solca Kujawskiego. Dzięki uzyskaniu dofinansowania z Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Toruniu w wysokości 25,5 miliona złotych, w latach 2013–2016 zrealizowano w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko, projekt „Rekultywacja terenów przemysłowych po P.P. Nasycalnia Podkładów Kolejowych w Solcu Kujawskim”. Łączny koszt inwestycji wyniósł 30 milionów złotych²⁵. W czasie prac rekultywacyjnych, niejako przy okazji, udało się pozyskać szereg ciekawych muzealiów, które wzbogaciły kolekcję Muzeum Solca im. Księcia Przemysła w Solcu Kujawskim.

Zrekultywowane obszary władze Solca Kujawskiego planują zagospodarować jako tereny wypoczynkowo-rekreacyjno-sportowe. Zgodnie z koncepcją zatytułowaną „Nasycalnia sportu”, mają tam powstać: „boisko piłkarskie z bieżnią, [boisko] do siatkówki, kort tenisowy, siłownia, boiska do badmintona, pumptrack, skatepark,

24 Ibidem, s. 74.

25 https://wfosigw.torun.pl/strona-101-rekultywacja_terenow_przemyslowych_po_p.html [dostęp 14 II 2022].

wyizolowany wybieg do psich sportów, [...] alejki spacerowe, bulwar do jazdy na rolkach, plac z fontanną, place zabaw dla dzieci w różnym wieku, punkt widokowy w dawnej trafostacji wraz z miniobserwatorium astronomicznym, miejsca na ognisko i grilla, górką saneczkową, pawilon obsługujący strefę sportową, toalety, miejsca postojowe”. Koszty tego ambitnego planu są szacowane na 29 milionów złotych, dlatego już dziś wiadomo, że inwestycja ta będzie realizowana etapami, a niektóre jego elementy mogą powstać w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego²⁶. Muzeum Solca będzie na pewno zabiegać, by w tej przestrzeni znalazło się także miejsce upamiętniające dawny przemysłowy charakter tych terenów i najdłużej działający zakład przemysłowy Solca Kujawskiego – Zakłady Impregnacyjne/Nasycalnię Materiałów Drzewnych.

Streszczenie

Zabudowania Nasycalni Podkładów Kolejowych w Solcu Kujawskim – utracone dziedzictwo

Otwarcie połączenia kolejowego w Solcu w 1861 roku sprawiło, że miasto zaczęło rozwijać się jako ośrodek przemysłu drzewnego. W latach siedemdziesiątych XIX wieku przemysłowiec z Drezna, Julius Rütgers, uruchomił tu zakłady impregnacyjne, które wkrótce stały się największym soleckim przedsiębiorstwem. Powstały wtedy najbardziej okazałe budynki zakładu pełniące funkcje mieszkalno-biurowe i produkcyjne. Zwłaszcza ten ostatni, z charakterystyczną wieżą ciśnień, na ponad sto lat wpisał się w krajobraz miasta.

Zakład kontynuował swoją działalność produkcyjną w okresie międzywojennym oraz w czasie drugiej wojny światowej. W okresie PRL został upaństwowiony. W latach sześćdziesiątych XX wieku zakład zmodernizowano.

Malejące zapotrzebowanie na drewniane podkłady kolejowe oraz szkodliwość produkcji dla środowiska i mieszkańców, zadecydowały o jego ostatecznym upadku. Po 2001 roku tereny zakładu zostały sprzedane prywatnemu właścicielowi, który nie zabezpieczył ich odpowiednio, co doprowadziło do niemal całkowitej likwidacji budynków zakładowych. W 2008 roku zdegradowane tereny odkupiło miasto Solec Kujawski i po ich rekultywacji planuje stworzyć tu obiekty sportowo-rekreacyjne.

Słowa kluczowe: Solec Kujawski, impregnacja, przemysł drzewny, architektura przemysłowa.

Summary

Buildings of the Railway Sleepers Reproduction Plant in Solec Kujawski - lost heritage

The opening of the railway connection in Solec town in 1861 meant that the town began to develop as a wood industry centre. In the 1870s, an industrialist from Dresden, Julius Rütgers, launched impregnation plants here, which soon became the largest enterprise in Solec. At that time, the most impressive factory buildings were erected with residential, office and production functions. Especially the last, with its characteristic water tower, became a part of the town's landscape for over 100 years.

The plant continued its production activities in the interwar period and during the Second World War. During the Polish People's Republic it was nationalized. In the 1960s, the plant was modernized.

The decreasing demand for wooden railway sleepers and the harmfulness of production to the environment and inhabitants resulted in its final decline. After 2001, the premises of the plant were sold to a private owner who did not secure them properly, which led to almost complete liquidation of the factory buildings. In 2008, the degraded areas were bought by the town of Solec Kujawski and after their rehabilitation, it is planned to create sports and recreation facilities there.

Keywords: Solec Kujawski, impregnation, wood industry, industrial architecture.

Rafał Kubiak

Muzeum Solca im. Księcia Przemysła w Solcu Kujawskim/Szkoła Doktorska
Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszcy

Łukasz Wojtecki

Takie buty z Solca. Fabryka Obuwia w Solcu Kujawskim

Początki przemysłu skórzanego w Solcu Kujawskim sięgają dwudziestolecia międzywojennego. W 1930 roku zgodę na uruchomienie garbarni uzyskał od władz miasta Niemiec Ernest Hofbauer. Pierwotnie parterowy murowany budynek miał służyć tartakowi, którego właścicielem był Kurt Lenz¹. Wkrótce wspólnikiem Hofbauera został Polak Stanisław Szmakfefer, a jeszcze przed wybuchem drugiej wojny światowej zakład przejęli Emil Schulz i Henryk Schneider. W garbarni produkowano skóry twarde i pantoflarskie². Inaczej niż większość soleckich zakładów przemysłowych, garbarnia znajdowała się na południe od linii kolejowej, w pewnej odległości od zabudowań miejskich. Oddalenie to wynikało z uciążliwości zakładu dla mieszkańców.

Spośród niewielu przedwojennych zdjęć przedstawiających budynek, który stał się siedzibą garbarni, szczególną wartość ma to wykonane w 1924 roku, z okazji wizyty w Solcu prezydenta Polski Stanisława Wojciechowskiego.

1 Archiwum Państwowe w Bydgoszczy (dalej: APB), Akta Miasta Solca Kujawskiego, sygn. 1286.

2 Łukasz Wojtecki, *Fabryka Obuwia w Solcu Kujawskim*, „Rocznik Solecki II”, Solec Kujawski 2011, s. 35.



il. 1 Budynek, w którym w latach trzydziestych rozpoczęła działalność solecka garbarnia, 1924 rok (źródło: zdjęcie ze zbiorów rodziny Rygol)

W czasie drugiej wojny światowej zakład pod nazwą Schultzer Lederfabrik specjalizował się w wytwarzaniu skór twardych, wierzchów chromowych oraz skór pantoflarskich³. W styczniu 1945 roku zakończyła się niemiecka okupacja miasta. Szczęśliwie, podczas działań wojennych garbarnia nie poniosła zniszczeń. Bardzo szybko, bo już w lutym 1945 roku wznowiono w niej produkcję. W 1948 roku zakład został upaństwowiony na podstawie orzeczenia ministra przemysłu i handlu z dnia 12 lutego 1948 roku o przejęciu na własność państwa podstawowych gałęzi gospodarki. Krótco po wojnie pojawiła się po raz pierwszy nowa nazwa garbarni – Optimus⁴. Z tego okresu pochodzi kolejne zdjęcie, tym razem już z pracownikami zakładu, przedstawiające ten sam parterowy budynek.

3 APB, Inwentarz roboczy zespołu nr 1329.

4 Ł. Wojtecki, op. cit., s. 36.



il. 2 Pracownicy garbarni Optimus w Solcu Kujawskim przed budynkiem zakładu, koniec lat czterdziestych XX wieku (źródło: zbiory Muzeum Solca im. Księcia Przemysła, numer inwentarzowy MS/H/F/206)

Dnia 24 czerwca 1959 roku na mocy decyzji Ministerstwa Przemysłu Lekkiego powołano do życia Pomorskie Zakłady Przemysłu Skórzanego „Kobra” z siedzibą w Bydgoszczy. W skład kombinatu weszła fabryka obuwia w Bydgoszczy, a także garbarnie w Chojnicach, Rypinie, Bydgoszczy, Włocławku, Lidzbarku Welskim oraz Solcu Kujawskim⁵. Garbarnia Optimus funkcjonowała w Solcu Kujawskim do początku lat sześćdziesiątych. Przestarzały park maszynowy oraz brak oczyszczalni ścieków spowodowały, że zakład zaczął być coraz bardziej uciążliwy dla środowiska. Po zamknięciu garbarni część załogi została przeniesiona do Kępic w powiecie słupskim. Solecka garbarnia została zaś przeorganizowana na Fabrykę Obuwia numer 3 z przeznaczeniem na produkcję uboczną. Zakład otwarto w 1961 roku.

Załoga fabryki liczyła wtedy około trzydziestu osób. Produkowano tutaj tornistry, teczki, a także laczki i obuwie dziecięce⁶. Wymienione wyroby stanowiły właśnie produkcję uboczną. Profil produkcji zmienił się w 1963 roku, kiedy to uruchomiono produkcję obuwia dziecięco-młodzieżowego. W tym samym czasie

5 *Informator Pomorskich Zakładów Przemysłu Skórzanego „Kobra”*. W zbiorach Muzeum Solca im. Księcia Przemysła, nr inw. MS/H/680.

6 „Wiadomości”, Pismo PZPS „Kobra”, z 5 IV 1986, s. 1.

utworzono pierwszą mechaniczną taśmę produkcyjno-montażową. Rok później zakład zmienił profil produkcji na obuwie męskie. Pod koniec dekady fabryka z Solca otrzymała zadanie produkowania obuwia na eksport, a konkretnie na rynek angielski⁷. W 1972 roku produkcja obuwia w Fabryce Obuwia numer 3 wyniosła ponad 575 tysięcy par butów, z czego na eksport – głównie do Anglii i Republiki Federalnej Niemiec – przeznaczono ponad 250 tysięcy par. W tym czasie produkowano przede wszystkim mokasyny oraz półbuty męskie⁸.

Na początku lat siedemdziesiątych stało się jasne, że aby utrzymać rosnącą produkcję potrzebna będzie modernizacja i rozbudowa zakładu. Stary obiekt pamiętający czasy przedwojennej garbarni był już wysoce niewystarczający. Pracownikom dokuczała ciasnota w słabo oświetlonej hali produkcyjnej oraz hałas. Plany modernizacyjne zbiegły się w czasie ze zmianą na stanowisku kierownika zakładu. Jerzego Kuczynieckiego zastąpił Henryk Lewandowski. To właśnie za jego kierownictwa Fabryka Obuwia numer 3 zmieniła się w nowoczesny zakład obuwniczy. Jeszcze w 1973 roku wykonano projekt modernizacji, który przewidywał budowę nowej hali produkcyjnej oraz pomieszczeń pomocniczych, takich jak: magazyn chemikaliów, biurowiec, przychodnia lekarska czy portiernia towarowa⁹.

Modernizacja Fabryki Obuwia numer 3 miała przebiegać w sposób dwufazowy – tak aby nie przerywać produkcji. Prace w dużej mierze były realizowane przez Samodzielny Oddział Wykonawstwa Inwestycyjnego (SOWI) – skupiający ekipy remontowo-budowlane kobrowskiego kombinatu. Poza modernizacją budynków, inwestowano także w zakup nowoczesnych maszyn i urządzeń, które sprowadzano również z Europy Zachodniej. W 1975 roku solecka fabryka zakupiła – jako jedna z pierwszych w Polsce – wtryskarkę spodów poliuretanowych angielskiej firmy British United Shoe Machinery¹⁰. Największą przeprowadzoną inwestycją była oddana do użytku w 1976 roku hala produkcyjna z częściowo oszklonymi ścianami i dachem. W centralnej części hali znajdował się nowy transporter obsługujący wszystkie stanowiska w szwalni. Powierzchnia hali wyniosła 2044 metry kwadratowe¹¹. W nowej hali produkcyjnej wysoko podniesiony strop oraz wentylacja zapewniały odpowiednią klimatyzację. Wyeliminowano charakterystyczne dla poprzedniego budynku wyziewy rozpuszczalników i klejów.

7 „Wiadomości”, Pismo PZPS „Kobra”, z 5 XII 1986, s. 4.

8 „Wiadomości”, Pismo PZPS „Kobra”, z 16-29 II 1972, s. 3.

9 „Wiadomości”, Pismo PZPS „Kobra”, z 15 III 1974, s. 3.

10 „Wiadomości”, Pismo PZPS „Kobra”, z 15 II 1976, s. 6.

11 „Wiadomości”, Pismo PZPS „Kobra”, z 21 X 1976, s. 5.



il. 3 Fragment szwalni w Fabryce Obuwia numer 3 w Solcu Kujawskim. W części centralnej widoczny pas transmisyjny, druga połowa lat siedemdziesiątych (źródło: zbiory Muzeum Solca im. Księcia Przemysła, numer inwentarzowy MS/H/F/481/2)

Solecka Kobra z małej garbarni szybko awansowała do grona największych zakładów przemysłowych miasta. Dobrze widać to po okolicznościowym proporczyku wydany w 1975 roku z okazji 650-lecia praw miejskich Solca. Wśród logo pięciu głównych zakładów przemysłowych miasta znalazł się również znak Kobry.



il. 4 Okolicznościowy proporczyk wydany z okazji 650-lecia Solca Kujawskiego. Wśród logo najważniejszych soleckich zakładów przemysłowych widoczny także znak Kobry, 1975 rok (źródło: ze zbiorów Muzeum Solca im. Księcia Przemysła, nr inw. MS/H/787)

Rozbudowa Kobry została zauważona w prasie lokalnej. W artykułach podkreślano jej szybkie tempo oraz wysoką jakość obuwia z Solca. W 1977 roku oddano do użytku biurowiec. Piętrowy budynek zawierał pomieszczenia dla kierownictwa i administracji. Mieściło się w nim biuro działu zaopatrzenia.



il. 5 Biurowiec Fabryki Obuwia numer 3 w Solcu Kujawskim, lata osiemdziesiąte (źródło: zbiory Muzeum Solca im. Księcia Przemysła, numer inwentarzowy MS/H/F/291)

Po prawej stronie na parterze znajdowała się zakładowa przychodnia zdrowia. Do dyspozycji pracowników był gabinet zabiegowy, a także gabinet lekarza ogólnego. Biorąc pod uwagę, że w Kobre pracowały głównie kobiety – zwłaszcza w szwalniach, zakład zatrudnił też lekarza ginekologa¹². Ciągłe unowocześniano park maszynowy. Nowe maszyny zakupiono przede wszystkim w Czechosłowacji i na Węgrzech. Z najważniejszych zakupów należy wymienić transporter mechaniczny oraz sprzęt specjalistyczny taki jak: ćwiekarka czubków i boków buta, drasarki brzegów cholewek

12 „Wiadomości”, Pismo PZPS „Kobra”, z 12 VIII 1977, s. 4.

i maszynę do formowania obłożyn w gotowym obuwu¹³. W tym samym czasie przebiegały prace nad budową drugiej hali produkcyjnej. Modernizacja zakładu nie przebiegała w sposób bezproblemowy. Zdarzało się, że z powodu braku odpowiednich surowców lub wadliwego wykonania poszczególne części obiektów pozostawały zamknięte lub też przesuвано w czasie termin oddania ich do użytku.

Z uwagi na wykorzystywanie oraz przechowywanie materiałów łatwopalnych – lakierów, klejów czy rozpuszczalników, na terenie zakładu funkcjonowała samodzielna jednostka Zakładowej Ochotniczej Straży Pożarnej. Przy fabryce działał także oddział Obrony Cywilnej, który regularnie przeprowadzał szkolenia i ćwiczenia dla pracowników. Na terenie zakładu znajdował się obszerny zbiornik przeciwpożarowy. Całe szczęście w historii zakładu nie doszło do żadnych większych wypadków czy pożarów. Warto może zaznaczyć, że w lipcu 1980 roku na skutek ulewnych deszczów zalana została część fabrycznego terenu. Zagrożona została stacja wysokiego napięcia, której zalanie mogło skutkować pozbawieniem prądu całego zakładu. Dzięki sprawnej akcji zakładowej OC sytuację udało się jednak w porę opanować¹⁴.

W drugiej połowie lat siedemdziesiątych w Fabryce Obuwia numer 3 produkowano obuwie z nubuku przeznaczone na eksport do Anglii oraz półbuty sprzedawane do ZSRR. Na rynek krajowy trafiały natomiast półtrzewiki. W tym czasie w zakładzie pracowało około 400 pracowników, z czego większość stanowiły kobiety, zatrudnione głównie w szwalniach. Pod koniec lat siedemdziesiątych postawiono na terenie zakładu budynek socjalny, w którym mieściła się stołówka, świetlica i umywalnia damska. W tym czasie rozebrano stary, przedwojenny budynek garbarni. W 1978 roku oddano w hali drugą taśmę szwalniczą, a miesiąc później taśmę montażową.

Mimo gruntownej rozbudowy zakład, z perspektywy mieszkańca Solca, znajdował się ciągle na uboczu. Do tej części miasta – poza pracownikami raczej nikt się nie udawał. Kobra nie miała tak charakterystycznych – górujących budynków jak na przykład wieża ciśnień Kujawskich Zakładów Naprawy Samochodów. Najlepszy widok na zakład mieli z reguły podróżni jadący pociągiem w stronę Torunia, gdyż kompleks budynków znajdował się w pobliżu torów kolejowych.

13 „Wiadomości”, Pismo PZPS „Kobra”, z 29 VII 1976, s. 2.

14 „Wiadomości”, Pismo PZPS „Kobra”, z 31 VII 1980, s. 4.



il. 6 Widok na Fabrykę Obuwia numer 3 od strony linii kolejowej. Na pierwszym planie widoczna portiernia, w tle magazyn, lata osiemdziesiąte (źródło: zbiory Muzeum Solca im. Księcia Przemysła, numer inwentarzowy MS/H/F/478)

Mimo napiętej sytuacji politycznej i gospodarczej w Polsce, początek lat osiemdziesiątych był udany dla soleckiej Kobry. Pod koniec 1980 roku zainstalowano w zakładzie nalewarkę spodów obuwia włoskiej firmy GUSBI. Od tego momentu profil produkcji zakładu zmienił się na mokasyny damskie. Produkcja szła pełną parą, czego efektem było wyprodukowanie milionowej pary mokasynów już w 1982 roku. Obuwie



il. 7 Nalewarka spodów obuwia firmy GUSBI w Fabryce Obuwia numer 3 w Solcu Kujawskim, lata osiemdziesiąte (źródło: zbiory Muzeum Solca im. Księcia Przemysła, numer inwentarzowy MS/H/F/646)

trafiało na rynek krajowy, było także eksportowane na Węgry¹⁵.

Lata osiemdziesiąte przyniosły dalsze prace modernizacyjne i inwestycje. Przede wszystkim wybudowano drogę dojazdową do fabryki. Do tego czasu nawierzchnia asfaltowa kończyła się w okolicach magazynów firmy Polmozbyt –

15 „Wiadomości”, Pismo PZPS „Kobra”, z 5 XI 1982, s. 3.

kilkaset metrów przed Kobrą¹⁶. Ponadto podłączono nowy odcinek kanalizacji, a także ukończono prace nad nową portiernią. Warto zaznaczyć, że zakład partycypował także w budowie miejskiej ciepłowni przy ulicy Garbary. Dzięki temu Fabryka Obuwia numer 3 uzyskała prawo do podłączenia się do kotłowni. Modernizacja zakładu nie rozwiązała jednak wszystkich problemów. Na panujący hałas narzekali na przykład pracownicy działu manipulacji wierzchów¹⁷. Ponadto terminy prac wykonywanych przez ekipy SOWI wielokrotnie się opóźniały. Narzekano na słabą jakość wykonania i niedoróbki.

W połowie lat osiemdziesiątych zakład podpisał umowę z niemiecką firmą Delta. Na mocy porozumienia niemiecki kontrahent zobowiązał się do zainwestowania 80 tysięcy dolarów w zakup nowych form do agregatu GUSBI. Jednocześnie soleckiemu zakładowi zlecono wyprodukowanie 200 tysięcy par butów w dziewięciu wzorach. W 1986 roku w soleckiej Fabryce Obuwia numer 3 pracowało ponad 600 osób¹⁸. Pod koniec lat osiemdziesiątych zakład osiągnął zdolność produkcyjną na poziomie 500 tysięcy par rocznie¹⁹.

Niestety druga połowa lat osiemdziesiątych była bardzo trudnym czasem dla kobrowskiego kombinatu. Nie wszystkim zakładom udało się pozyskać kontrahentów na miarę Deltę. Zaczynały się piętrzyć problemy finansowe, skutkiem były opóźnienia w dostawie komponentów do produkcji masy poliuretanowej. Pogorszyła się kondycja finansowa bydgoskiej centrali Kobry. Pojawiły się tendencje do podziału kombinatu i usamodzielnienia niektórych zakładów. Ostatecznie Fabryka Obuwia numer 3 otrzymała zgodę na odłączenie się od bydgoskiego kombinatu, ale zapłaciła za to pokąźną cenę.

Zgodnie z zarządzeniem ministra przemysłu z dnia 21 września 1990 roku Soleckie Zakłady Obuwia wystąpiły z Pomorskich Zakładów Przemysłu Skórzanego „Kobra” w Bydgoszczy. Wśród pracowników ogłoszono konkurs na nową nazwę dla firmy, w którym zwyciężyła nazwa Solmark. Na początku lat dziewięćdziesiątych, na terenie zakładu znajdowały się: budynek produkcyjny, trzy budynki magazynowe, pawilon służb pomocniczych oraz budynek administracyjny. W tym czasie zakład zajmował powierzchnię 44679 metrów kwadratowych²⁰. Przedmiotem działalności

16 „Wiadomości”, Pismo PZPS „Kobra”, z 20 VI 1983, s. 3.

17 „Wiadomości”, Pismo PZPS „Kobra”, z 20 X 1983, s. 4.

18 „Wiadomości”, Pismo PZPS „Kobra”, z 5 XII 1986, s. 4.

19 *Szkice i materiały do dziejów przemysłu skórzanego w Polce*, red. Andrzej Lech, Łódź 1999, s. 248.

20 *Memorandum informacyjne Soleckich Zakładów Obuwia „Solmark”*, Solec Kujawski 1993, s. 1,

zakładu stała się wyłącznie produkcja i sprzedaż obuwia męskiego. Obok budynku biurowca powstał sklep, w którym sprzedawano obuwie produkowane w zakładzie.

O ile pierwszy rok samodzielnego funkcjonowania zakład zamknął wynikiem dodatnim, tak później dało o sobie znać załamanie się sytuacji ekonomiczno-finansowej. Przyczyniła się do tego konieczność natychmiastowej zapłaty 5,3 miliarda ówczesnych złotych na rzecz Kobry w Bydgoszczy, w wyniku dokonania podziału przedsiębiorstwa. Ponadto zmniejszała się opłacalność eksportu, w związku z niekorzystnymi zmianami kursu marki niemieckiej. Jeżeli dodać do tego podwyższony podatek kapitałowy oraz zalew krajowego rynku tanim importowanym obuwem – otrzymamy rozmiar kłopotów, z którymi musiała radzić sobie solecka firma. Jeszcze w 1995 roku wyprodukowano w Solmarku 261 tysięcy par obuwia, przy zatrudnieniu 280 osób²¹. Podstawowy asortyment produkcji stanowiło obuwie męskie na spodach poliuretanowych, produkowane metodą wtrysku bezpośredniego. Pomimo trudnej sytuacji zakład przez cały czas aktywnie promował swoje wyroby na wielu targach, szukając nowych rynków zbytu.

Ostatecznie w maju 1998 roku zakład wstrzymał produkcję a na jego teren wkroczył syndyk masy upadłościowej. Sprzedano część maszyn oraz gotowego obuwia. Niestety również wtedy doszło do zagubienia wielu zakładowych dokumentów, które nie zostały w należyty sposób zabezpieczone. Na mocy zarządzenia wojewody kujawsko-pomorskiego z dnia 29 marca 2003 roku uznano Soleckie Zakłady Obuwia za zlikwidowane. Przez pewien czas biurowiec oraz budynki Solmarku stały



il. 8 Współczesny widok na były biurowiec Fabryki Obuwia numer 3 w Solcu Kujawskim. Fot. Łukasz Wojtecki.

puste. Dość szybko jednak poszczególne pomieszczenia zaczęli zajmować prywatni przedsiębiorcy. Dzięki temu budynki stoją do dzisiaj i służą prywatnemu biznesowi z branży klimatyzacyjnej czy usługowej. Budynki zostały zmodernizowane i ocieplone.

Historia soleckiej Kobry jest ciekawym przykładem

maszynopis ze zbiorów własnych.
Szkice i materiały..., s. 248.

dem na zobrazowanie ogromnego wysiłku, jaki dokonał się w soleckim przemyśle w latach siedemdziesiątych i na początku lat osiemdziesiątych. Co ważne, rozbudowa i modernizacja soleckiego zakładu była jedną z tych inwestycji, którą udało się przeprowadzić do końca. Fabryka obuwia stała się wtedy prężnym zakładem z nowoczesnym parkiem maszynowym oraz z rozwiniętą architekturą przemysłową. W tym czasie o sile soleckiego przemysłu poza Kobrą decydowały także zakłady: Zremb, Prefabet, Kujawskie Zakłady Naprawy Samochodów czy nasycalnia. Niestety po przemianach społeczno-gospodarczych na przełomie lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych zakład, już pod nazwą Solmark, nie poradził sobie w nowej rzeczywistości rynkowej. Od razu trzeba dodać, że ogromny wpływ miała na to wysoka cena zapłacona za możliwość odłączenia się od bydgoskiego kombinatu oraz liczne przeciwności niezależne od zakładu. Solec Kujawski bezpowrotnie utracił jedną z marek rozpoznawalnych w kraju, ale także za granicą. Na pocieszenie można dodać, że postawione budynki nie zostały rozebrane i do dzisiaj służą podmiotom gospodarczym. Przekonać się o tym mogą jednak głównie ich pracownicy oraz podróżni jadący pociągiem do lub z Torunia. Pomimo rozwoju urbanistycznego Solca miejsce, w którym produkowano niegdyś obuwie znajduje się ciągle na uboczu.

Streszczenie

Takie buty z Solca. Fabryka Obuwia w Solcu Kujawskim

Fabryka Obuwia w Solcu Kujawskim powstała w 1961 roku w miejscu, w którym jeszcze w dwudziestoleciu międzywojennym znajdowała się garbarnia. Zakład wchodził w skład kombinatu Pomorskich Zakładów Przemysłu Skórzanego „Kobra” z siedzibą w Bydgoszczy. Początki fabryki były skromne i ograniczały się do tak zwanej produkcji ubocznej obejmującej między innymi laczki oraz teczki. Na początku lat siedemdziesiątych stało się jasne, że rozwój zakładu jest możliwy tylko w przypadku rozbudowy obiektów produkcyjnych oraz zakupu nowoczesnych maszyn. Do największych inwestycji w tym kierunku doszło w latach siedemdziesiątych oraz na początku lat osiemdziesiątych. Zbudowano wtedy nową halę produkcyjną, biurowiec, a także magazyn. Fabryka Obuwia numer 3 szybko awansowała do grona najważniejszych zakładów przemysłowych w Solcu Kujawskim. Od początku lat dziewięćdziesiątych w nowych warunkach gospodarki rynkowej już pod nazwą

Solmark, zakład podjął próbę walki o klienta w Polsce i za granicą. Niestety na skutek ogromnych kosztów poniesionych w związku z usamodzielnieniem się oraz dużej ilości taniego, importowanego obuwia na rynku, zakład upadł pod koniec lat dziewięćdziesiątych. Do dzisiaj pozostały jednak zakładowe budynki, które służą podmiotom gospodarczym.

Słowa kluczowe: przemysł lekki, obuwie, Solec Kujawski

Summary

Shoefactory in Solec Kujawski

The Shoe Factory in Solec Kujawski was established in 1961 in a place where a tannery was located in the interwar period. The plant was part of the combined factory of the Pomeranian Plant of Leathern Industry "Kobra" with its seat in Bydgoszcz. The factory's beginnings were modest and limited to the so-called by-product for example bags and slippers. In the early of the 1970s, it became clear that the development of the plant was possible only with the expansion of production facilities and the purchase of modern machines. The largest investments in this direction took place in the 1970s and at the beginning of the 1980s. A new production hall, an office building and a warehouse were built then. Footwear Factory No. 3 quickly advanced to the group of the most important industrial plants in Solec Kujawski. From the beginning of the 1990s, in the new conditions of the market economy, under the name "Solmark", it attempted to fight for customers in Poland and abroad. Unfortunately, due to the enormous costs incurred to become independent from the Bydgoszcz-based "Kobra" conglomerate and a large amount of cheap, imported footwear on the market, the plant collapsed at the end of the 1990s. Nowadays factory buildings serve several economic entities.

Keywords: footwear industry, shoes, Solec Kujawski

mgr Łukasz Wojtecki
Muzeum Solca im. Księcia Przemysła w Solcu Kujawskim

Adam Kosecki

Stacja wodociągowa SW1 „Las Gdański” w Bydgoszczy – kooperacja przemysłu i kultury

Geneza bydgoskich wodociągów sięga 27 marca 1523 roku, kiedy to król Zygmunt Stary wystawił przywilej zezwalający na założenie w mieście wodociągu¹. Niestety problemy z funkcjonalnością pierwszego systemu dostarczającego wodę sprawiły, że już w 1541 roku władze Bydgoszczy zawarły kontrakt z Walentym z Bochni na naprawę i modernizację tej infrastruktury². Ów drewniany system wodociągowy o długości blisko 2 km³ działał do około 1800 roku⁴. Po tym czasie mieszkańcy miasta ponownie wrócili do czerpania wody bezpośrednio z rzeki Brdy,

1 Lech Łbik, *Drewniane wodociągi bydgoskie i łaźnia miejska (do początku XIX wieku)*, [w:] Krzysztof Bartowski, Bogna Derkowska-Kostkowska, Elżbieta Dygaszewicz et al., *Historia wodociągów i kanalizacji w Bydgoszczy do 1945 r.*, Bydgoszcz 2011, s. 26-27, 40-41.

2 Archiwum Państwowe w Bydgoszczy, Akta miasta Bydgoszczy, sygn. 1 (*Liber privilegiorum civitatis Bidgostiensis*), k. 12-13v; L. Łbik, op. cit., s. 28-32, 41-42; Adam Kosecki, *Rys historyczny*, [w:] *Wodociągi i kanalizacja Bydgoszczy. Dla mieszkańców, miasta i środowiska*, red. Stanisław Drzewiecki, Jacek Cieściński, A. Kosecki, Marek Jankowiak, Bydgoszcz 2020, s. 19.

3 E. Dygaszewicz, Tamara Zajączkowska, *Relikty wodociągów drewnianych odsłoniętych w trakcie badań archeologicznych na obszarze Bydgoszczy*, K. Bartowski, B. Derkowska-Kostkowska, E. Dygaszewicz et al., op. cit., s. 14-16.

4 L. Łbik, op. cit., s. 35.

bądź z płytkich studni o najczęściej ceglanych cembrowinach, które umieszczano na terenach poszczególnych parcel miejskich, placach i skwerach. Część z tych studni dysponowała bardzo popularnymi już w tym okresie pompami ręcznymi, które znacząco ułatwiały i przyspieszały pobór wody⁵.

Ze względu na obserwowany już od około połowy XIX wieku intensywny rozwój bydgoskiego ośrodka miejskiego, który był pokłosiem rozkwitu żeglugi na Kanale Bydgoskim, mechanizacji przemysłu oraz powstawania nowych fabryk na terenie miasta i budowy w 1851 roku pierwszej linii kolejowej łączącej Bydgoszcz z Krzyżem⁶, mieszkańcy domagali się wdrożenia w mieście nowoczesnych rozwiązań sanitarnych skupionych wokół dostawy bieżącej wody i odbioru ścieków⁷.

Powyższe postulaty bydgoszczan opierały się również na informacjach płynących z innych miast. Przykładowo, w 1827 roku zastosowano po raz pierwszy maszynę parową w wodociągach wrocławskich, w 1855 roku nowoczesny system zaopatrzenia w wodę uruchomiono w Warszawie⁸, a jedenaście lat później w Poznaniu⁹.

Przeniesienie nowoczesnych rozwiązań z zakresu gospodarki komunalnej na grunt bydgoski nie było łatwe i szybkie. Bydgoszczanie na nowy system wodociągowy musieli czekać jeszcze wiele lat. Dopiero w 1881 roku powołano miejską komisję do spraw budowy systemu wodno-kanalizacyjnego¹⁰. Przez pierwsze dziesięć lat działań komisja nie poczyniła żadnych konkretnych ustaleń. Dopiero na początku ostatniej

5 K. Bartowski, *Rozwój Bydgoszczy w XIX w. a zaopatrzenie miasta w wodę i problemy kanalizacyjne*, [w:] K. Bartowski, B. Derkowska-Kostkowska, E. Dygaszewicz et. al., op. cit., s. 45; Wojciech Siwiak, *Bydgoskie wodociągi w archeologii*, [w:] K. Bartowski, B. Derkowska-Kostkowska, Krzysztof Lewicki et. al., *Historia wodociągów i kanalizacji w Bydgoszczy 1945–2012*, Bydgoszcz 2012, s. 167.

6 Iwona Jastrzębska-Puzowska, *Od miasteczka do metropolii. Rozwój architektoniczny i urbanistyczny Bydgoszczy w latach 1850–1920*, Toruń 2006, s. 14–16; Marcin Grulkowski, *Wpływ rozwoju kolei na życie codzienne w Prusach Zachodnich (do 1920 roku)*, [w:] *Dzieje regionu kujawsko-pomorskiego*, t. 1, *Życie codzienne w regionie kujawsko-pomorskim*, red. Waldemar Rozenkowski, Małgorzata Strzelecka, Toruń 2011, s. 109–110; Grzegorz Kotlarz, Jerzy Pawłowski, *Węzeł kolejowy Bydgoszcz 1851–2014*, Rybnik 2014, s. 6, 12; Marek Chamot, *Kulturowa rola Kanalu Bydgoskiego*, [w:] *Kanał Bydgoski w systemie polskich dróg wodnych*, red. A. Kosecki, Bydgoszcz 2014, s. 157–158; Marek K. Jeleniewski, *Rola Brdy i Kanalu Bydgoskiego w powstaniu i rozwoju Bydgoszczy*, „Geography and Tourism”, 2014, vol. 2, no. 2, s. 14–16; *Bydgoszcz przemysłowa. Retro przewodnik – od warsztatu do fabryki*, koncepcja B. Derkowska-Kostkowska, Bydgoszcz 2018, s. 6–11.

7 Piotr Winter, *Powstanie nowoczesnego systemu wodno-kanalizacyjnego w Bydgoszczy (1881–1920)*, [w:] K. Bartowski, B. Derkowska-Kostkowska, E. Dygaszewicz et. al., op. cit., s. 61.

8 W. Siwiak, *Historia wodociągów. Czyli jak to dawniej bywało z wodą*, [w:] *Skarby Ziemi – woda. Skąd się bierze woda w kranie?*, red. Antoni Bochen, Bydgoszcz 2013, s. 94–95.

9 *Historia i tradycja*, [w:] *Wodociągi i kanalizacja w Polsce. Tradycja i współczesność*, red. Zbysław Dymaczewski, Marek M. Sozański, Poznań–Bydgoszcz 2002, s. 41; *Poznań – 150 lat wodnej tradycji. Od poznańskich wodociągów i kanalizacji do Aquanetu 1865–2015*, red. Andrzej Zarzycki, Maja Zygmantowska, Poznań 2015, s. 14–16.

10 P. Winter, *Powstanie nowoczesnego systemu...*, s. 62.

dekady XIX wieku magistrat zatrudnił niemieckiego hydrologa Otto Smreckera do badań geologicznych terenów Bydgoszczy, w celu określenia najdogodniejszego miejsca do budowy ujęć wody podziemnej. Po serii badań, w 1894 roku uznano, że odpowiednią przestrzenią do wzniesienia stacji wodociągowej będzie położony poza ścisłą miejską zabudową teren nadleśnictwa Jachcice (później Bocianowo) – Las Gdański¹¹.

Trzy lata później został zaakceptowany projekt budowy stacji wodociągowej. W połowie kolejnego roku magistrat, głównie dzięki zaciąganiu kredytów, posiadał już odpowiednie fundusze – trzy miliony marek – na rozpoczęcie tak wielkiej inwestycji¹².

Roboty budowlane trwały około trzech lat. Pieczę nad realizacją tego jakże ambitnego przedsięwzięcia w głównej mierze sprawował Heinrich Metzger. Pełnił on jednocześnie funkcję dyrektora bydgoskiej gazowni, a doświadczenie związane z budową miejskich systemów wodociągowych zyskał podczas wcześniejszego zatrudnienia w Toruniu, Szczecinie i Kolonii¹³.

Pod koniec 1899 roku, po raz pierwszy bydgoskim wodociągiem popłynęła woda – jednak nie było to jeszcze finalne otwarcie stacji¹⁴. Najprawdopodobniej trwały wówczas testy infrastruktury wodociągowej, a wodę doprowadzano do nielicznych odbiorców. Dopiero w 1900 roku, wraz z finalizacją dalszych etapów prac nastąpił pełny rozruch stacji wodociągowej. Jednym z najważniejszych wówczas wydarzeń (w połowie maja) było napełnienie i podłączenie do sieci zbiornika wieży ciśnień¹⁵.

Pierwotna zdolność produkcyjna stacji wodociągowej „Las Gdański” u progu XX wieku wynosiła około 860 m³ na dobę, przy około 51 tysiącach mieszkańców miasta (nie licząc przedmieść)¹⁶. Sieć wodociągowa liczyła wówczas zaledwie 30 km¹⁷.

11 Ibidem, s. 62-64.

12 P. Winter, K. Bartowski, *Bydgoskie wodociągi. Lata powojenne i historia najnowsza*, [w:] K. Bartowski, B. Derkowska-Kostkowska, Krzysztof Lewicki et. al., op. cit., s. 20.

13 Marek Romaniuk, *Inżynier Heinrich Metzger*, [w:] K. Bartowski, B. Derkowska-Kostkowska, E. Dygaszewicz et. al., op. cit., s. 123-124; Tomasz Sypniewski, *Wybrane życiorysy osób kierujących bydgoskimi wodociągami*, [w:] *Bydgoszcz przemysłowa dawniej i dziś. Przemysł bydgoski jako produkt kulturalny i turystyczny*, red. Bartłomiej Bromberek, A. Kosecki, Sławomir Łaniecki, Bydgoszcz 2021, s. 224-226.

14 Krzysztof Rapicki, *Wodociągi, studnie publiczne, fontanny*, [w:] *Bydgoska gospodarka komunalna. Praca zbiorowa*, red. Stefan Pastuszewski, Bydgoszcz 1996, s. 86.

15 „Bromberger Zeitung”, nr 114 z 17 V 1900, s. 3; A. Kosecki, *Rys historyczny...*, s. 23.

16 P. Winter, *Powstanie nowoczesnego systemu...*, s. 70, 72.

17 S. Drzewiecki, Jerzy Legun, Gabriela Rybarska, *Wodociągi i kanalizacja miasta Bydgoszczy 1900-1996*, [w:] *Bydgoska gospodarka komunalna...*, s. 95.

Bydgoski system wodociągowy składał się z zaprojektowanej przez bydgoskiego radcę budowlanego Carla Meyera, wybudowanej na obecnym Wzgórzu Jana Henryka Dąbrowskiego, przy ulicy Filareckiej 2, czterdziestopięciometrowej wieży ciśnień ze zbiornikiem wyrównawczym o pojemności 1260 m³ oraz zaplanowanej przez berlińskiego architekta Franza Marschalla stacji wodociągowej „Las Gdański” położonej przy obecnej ulicy Gdańskiej 242¹⁸. Kompleks zaprojektowanej przez Marschalla stacji wodociągowej składał się z hali pomp, gazogeneratorowni, studni



il. 1 Stacja wodociągowa „Las Gdański” w Bydgoszczy na początku XX wieku. Patrząc od lewej strony, widoczna jest wieżyczka studni zbiorczej, następnie hala pomp, gazogeneratorownia i budynek mieszkalny – „Pałacyk” wraz z ogrodem (źródło: Muzeum Okręgowe im. Leona Wyczółkowskiego w Bydgoszczy, sygnatura MOB_HF_1639)

zbiorczej i budynku mieszkalnego¹⁹ [il. 1].

Najważniejszym obiektem stacji była hala pomp. Jest to najbardziej monumentalny obiekt na terenie całego kompleksu. Ten dwukondygnacyjny, wybudowany na planie prostokąta budynek o wymiarach 22 m na 18,5 m, podobnie jak całą stację zaprojektowano w konwencji malowniczego historyzmu z dominującymi

18 B. Derkowska-Kostkowska, *Miejscy radcy budowlani w Bydgoszczy w latach 1872–1912*, „Materiały do Dziejów Kultury i Sztuki Bydgoszczy i regionu”, z. 12 z 2007, s. 19-20.

19 P. Winter, *Powstanie nowoczesnego systemu...*, s. 89-93.

elementami neogotyckimi. Halę wewnątrz ozdobiono dwoma witrażami i bogato rzeźbioną snycerką, pomimo że obiekt pełnił wyłącznie funkcje przemysłowe²⁰. W hali pracowały trzy silniki gazowe Deutza napędzające trzy zespoły pompowe pozyskane od tego samego producenta²¹.

Kolejnym obiektem, który wybudowano na terenie stacji jest studnia zbiorcza o średnicy wewnętrznej wynoszącej 4 m. Obiekt liczy 14 m głębokości i znajduje się niecałe 3 m od zachodniej ściany hali pomp. Studnię przykrywa wybudowana na planie koła ceglana wieżyczka ozdobiona czterema niewielkimi ryzalitami. Budynek zwieńczony jest stożkowym dachem krytym dachówką. Zadaniem obiektu było kumulowanie wody pozyskiwanej systemem lewarowym z 16 (później z większej liczby) studni rozmieszczonych w lasach wokół stacji. Nagromadzona w ten sposób woda za pomocą pomp z hali przysyłana była do odbiorców bezpośrednio, bądź poprzez oddaloną o około 5 km wieżę ciśnienia²².

Ostatnim zrealizowanym obiektem technicznym na terenie stacji była gazogeneratorownia. W tym rozbudowywanym kilkakrotnie w dalszych latach budynku mieściła się instalacja służąca do wytwarzania gazu koksowniczego na potrzeby silników w hali pomp²³. Zbiornik pośredni gazu używanego do silników umieszczono w budynku hali. Natomiast w stojącym nieopodal gazogeneratorowni zbiorniku magazynowano tylko gaz świetlny wykorzystywany do oświetlania wnętrz budynków i przestrzeni zewnętrznej stacji wodociągowej²⁴. Wspomniane paliwo doprowadzano gazociągiem z funkcjonującej od 1860 roku gazowni miejskiej, która mieściła się przy obecnej ulicy Jagiellońskiej²⁵.

Jako ostatni – pod koniec 1900 roku został wzniesiony na terenie stacji budynek zarządcy wodociągów. Pełnił on początkowo funkcje mieszkalne, później od około 1927 roku mieszkalno-administracyjne (ze względu na wybudowanie nowego

20 Uszer Alabaster, J. Legun, *Zabytkowe budynki oraz budowle wodociągowe i kanalizacyjne w województwie bydgoskim*, „Ekologia i technika”, nr 1, 1993, s. 4; Zdzisław Dwojak, *Wodociągi bydgoskie. Wczoraj, dziś, jutro*, Bydgoszcz 2003, s. 61; A. Kosecki, *Rys historyczny...*, s. 25-31.

21 Conrad Matschoss, *Geschichte der gasmotoren-fabrik Deutz. Zur erinnerung an 50 jährige arbeit*, Berlin 1921, s. 26, 64.

22 P. Winter, *Powstanie nowoczesnego systemu...*, s. 93; A. Kosecki, *Rys historyczny...*, s. 31-33.

23 P. Winter, *Powstanie nowoczesnego systemu...*, s. 93; A. Kosecki, *Rys historyczny...*, s. 33-35.

24 Informacje te ustalono na podstawie kopii planu stacji wodociągowej „Las Gdański” (sygn. WB. 1) z lat 30. XX wieku będącej w posiadaniu Muzeum Wodociągów w Bydgoszczy.

25 Jerzy Wojtkowiak, *Z dawnych i nowych lat gazowni bydgoskiej*, [w:] *Bydgoska gospodarka komunalna...*, s. 151-152; M.K. Jeleniewski, *Razem z gazem 150 lat*, Bydgoszcz 2010; s. 20-22; Włodzimierz Sobecki, *Historia przedsiębiorczości Bydgoszczy. Wybrane fragmenty historii przedsiębiorczości z akcentami polsko-niemieckimi*, Bydgoszcz 2017 („Bydgoszcz–Bromberg” cz. VII), s. 143.

budynku mieszkalnego na terenie stacji), następnie od końca pierwszej dekady XXI wieku tylko administracyjne. Obecnie zwany jest potocznie „Pałacikiem” ze względu na okazałe rozmiary, niebagatelną bryłę i górującą nad okolicą strzelistą wieżyczkę klatki schodowej. Pierwotnie, na co wskazują archiwalne fotografie obok budynku funkcjonował ogród i chlew²⁶.

Powrót w styczniu 1920 roku Bydgoszczy w granice odrodzonej Rzeczypospolitej nie wpłynął na funkcjonowanie miejskiego systemu wodociągowego. Nowe, polskie władze miejskie płynnie przejęły pieczę nad infrastrukturą wodno-kanalizacyjną. Część z niemieckich pracowników związanych z ratuszem i gospodarką komunalną pozostała na swych dotychczasowych stanowiskach – jedynym warunkiem było nauczenie się języka polskiego²⁷.

Zmiany w funkcjonowaniu bydgoskiego systemu wodociągowego nastąpiły dopiero w 1937 roku. Wówczas oddano do użytku nową, w pełni zelektryfikowaną halę pomp, którą wzniesiono pośrodku stacji wodociągowej²⁸. Pomimo 8,5 m wysokości i wymiarów: 19 m na 9 m bryła obiektu nie przytłacza pobliskiej historyzującej



il. 2 Nowa hala pomp na terenie stacji wodociągowej Las Gdański, 1937. (źródło: Muzeum Wodociągów w Bydgoszczy)

26 P. Winter, *Powstanie nowoczesnego systemu...*, s. 93; A. Kosecki, *Rys historyczny...*, s. 36-37.

27 Przykład Paula Schade: T. Sypniewski, *Wybrane życiorysy osób...*, s. 228.

28 Ryszard Sudziński, *Infrastruktura i gospodarka komunalna*, [w:] *Historia Bydgoszczy*, t. 2, cz. 1, 1920–1939, red. Marian Biskup, Bydgoszcz 1999, s. 305.

zabudowy, z racji ukrycia znacznej części nowej hali poniżej poziomu gruntu²⁹ [il. 2]. Budowa nowej hali pomp w latach trzydziestych XX wieku była niezbędna, gdyż dotychczasowa – działająca od 1900 roku hala przewidziana była do zaopatrzenia w wodę maksymalnie 70 tysięcy odbiorców, natomiast w połowie trzeciej dekady XX wieku Bydgoszcz wraz z przedmieściami liczyła już około 125 tysięcy mieszkańców³⁰.

Od tego momentu budynek gazogeneratorów i hala pomp z 1900 roku przestały pełnić swoje pierwotne funkcje. W gazogeneratorowni zlikwidowano instalację do wytwarzania gazu, a budynek zaadoptowano na cele magazynowe i archiwalne. Znajdujące się w hali zespoły pompowe z silnikami gazowymi przez pewien czas traktowane były jako alternatywne – awaryjne źródło zasilania stacji. Jednak po kilku latach z niecki starej hali definitywnie usunięto zespoły pompowe, a w ich miejsce ustawiono odżelaziacze wspomagające proces uzdatniania wody pitnej. Przestrzeń parteru po zezłomowanych silnikach gazowych wykorzystano jako magazyn³¹.

Stara hala pomp, podobnie jak i cała stacja wodociągowa przetrwała bez żadnych zniszczeń lata drugiej wojny światowej³². Sposób zagospodarowania wspomnianej wyżej hali z końca okresu międzywojennego nie zmienił się niemal przez cały czas istnienia ustanowionego między innymi do zarządzania bydgoskimi wodociągami w 1951 roku Miejskiego Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej, które w 1954 roku przekształcono w Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji, a w roku 1975 w Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji³³. Dopiero powołanie 1 stycznia 1992 roku jednoosobowej spółki Gminy Bydgoszcz pod nazwą Miejskie Wodociągi i Kanalizacja w Bydgoszczy – Spółka z o.o. (dalej: MWiK) rozpoczęło wieloetapowy i długofalowy proces sanacji bydgoskiego systemu wodno-kanalizacyjnego, który przyczynił się również do przeobrażenia funkcjonowania części najstarszej infrastruktury stacji wodociągowej „Las Gdański”³⁴.

Pomysł kooperacji kultury i przemysłu w obrębie stacji wodociągowej „Las

29 Edward Tubielewicz, *Nowa stacja pomp wodociągowych w Bydgoszczy*, „Pomorskie wiadomości techniczne”, nr 1-2 z 1938, s. 5; Agnieszka Wysocka, *Architektura i urbanistyka Bydgoszczy w dwudziestoleciu międzywojennym*, Lublin 2015, s. 167; A. Kosecki, *Rys historyczny...*, s. 61-64.

30 „Dziennik Bydgoski”, nr 234 z 12 X 1938, s. 11; K. Bartowski, *Bydgoskie wodociągi i kanalizacja w latach 1920–1945*, [w:] K. Bartowski, B. Derkowska-Kostkowska, E. Dygaszewicz et. al., op. cit., s. 118.

31 Z. Dwojak, op. cit., s. 61; A. Kosecki, *Rys historyczny...*, s. 64.

32 Sławomir Kamosiński, *Życie gospodarcze miasta 1945–1955*, [w:] Krzysztof Budka, M. Chamot, Mirosław Golon et. al., *Historia Bydgoszczy*, t. 3, cz. 1, 1945–1956, Bydgoszcz 2015, s. 233.

33 K. Bartowski, *Calendarium*, [w:] K. Bartowski, B. Derkowska-Kostkowska, K. Lewicki et. al., op. cit., s. 194-198; P. Winter, K. Bartowski, op. cit., s. 22-23.

34 P. Winter, K. Bartowski, op. cit., s. 23; A. Kosecki, *Rys historyczny...*, s. 77.



il. 3 Rozbiórka przybudówek przy dawnym budynku gazogeneratorów w celu budowy zaplecza socjalnego Muzeum Wodociągów, 2011 (źródło: Muzeum Wodociągów w Bydgoszczy)



il. 4 Hala pomp Muzeum Wodociągów zespólna szklanym łącznikiem z zapleczem socjalnym zbudowanym w oparciu o budynek gazogeneratorów, widok współczesny (źródło: Muzeum Wodociągów w Bydgoszczy, fot. Marek Chelminiak)

Gdański” narodził się na początku XXI wieku. MWiK od momentu przystąpienia Polski do Unii Europejskiej szukał funduszy i rozwiązań na odrestaurowanie i efektywne wykorzystanie zabytkowych obiektów na terenie stacji.

Dzięki dofinansowaniu w wysokości ponad pięciu milionów złotych pozyskanemu w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2007–2013 udało się odnowić i zaadoptować na cele muzealne część obiektów stacji (hala pomp, gazogeneratorownia i wieżyczka studni zbiorczej)³⁵ [il. 3, 4] i wieżę ciśnień. Całkowity koszt tego projektu o nazwie „Ścieżka edukacji ekologicznej na bazie zabytkowych obiektów hali pomp i wieży ciśnień” realizowanego w latach 2010–2012 wyniósł ponad 13,5 miliona złotych³⁶.



il. 5 Przecięcie wstęgi otwierającej Muzeum Wodociągów w Bydgoszczy przez posłankę na Sejm RP Teresę Piotrowską, Prezydenta Miasta Bydgoszczy Rafała Bruskiego i Prezesa MWiK Stanisława Drzewieckiego. Wieża ciśnień, 29 października 2012 roku (źródło: Muzeum Wodociągów w Bydgoszczy)

29 października 2012 roku otwarto pierwsze w kraju Muzeum Wodociągów, którego przestrzenią ekspozycyjną stała się wieża ciśnień przy ulicy Filareckiej i hala pomp wraz z zewnętrzną ścieżką edukacyjną na terenie stacji wodociągowej „Las Gdański” [il. 5]³⁷. Do 1 stycznia 2021 roku muzeum pozyskało ponad 1800 eksponatów³⁸. We wnętrzu hali pomp do końca 2020 roku odbyło się 40 koncertów, 14 wystaw czasowych, 3 spektakle oraz 18 konferencji³⁹. Rocznie

- 35 W 2020 roku MWiK kosztem ponad 3 mln zł odrestaurował i przygotował do działalności muzealnej kolejny obiekt na terenie stacji – niewykorzystywany od 2016 roku „Pałacyk”. Od tego momentu sukcesywnie pracownicy Muzeum Wodociągów korzystają z przestrzeni obiektu do celów kulturalno-edukacyjnych. W najbliższych latach planowane jest uruchomienie w obiekcie wystawy stałej: www.radiopik.pl/2,88200,wiadomoscilokalne&dtx=&szukaj=&go=morelist&s=1 [dostęp 11 I 2022].
- 36 P. Winter, *Muzeum Wodociągów w Bydgoszczy*, [w:] K. Bartowski, B. Derkowska-Kostkowska, K. Lewicki et. al., op. cit., s. 182-185; *120 lat wspomnień. Z zakamarków pamięci*, red. A. Kosecki, M. Jankowiak, Alicja Stróż, Bydgoszcz 2020, s. 28.
- 37 P. Winter, *Muzeum Wodociągów w...*, s. 182; Agnieszka Kowalkowska, Małgorzata Dysarz-Lewińska, *Szlak Wody, Przemysłu i Rzemiosła TeH₂O w Bydgoszczy*, Bydgoszcz 2014, s. 25, 27, 29.
- 38 Materiały własne Muzeum Wodociągów w Bydgoszczy (stan na 31 grudnia 2020 roku).
- 39 Dane na temat działalności muzeum w latach 2013–2020: *Raport roczny – 2013 rok Miejskich Wodociągów i Kanalizacji w Bydgoszczy – Spółki z o.o.*, red. M. Jankowiak, A. Stróż, Mirosława Chabowska, Bydgoszcz 2014, s. 36-37; *Raport roczny – 2014 rok Miejskich Wodociągów i Kanalizacji w Bydgoszczy – Spółki z o.o.*,

obiekty muzealne odwiedza około 16 tysięcy osób z kraju i zagranicy. Od 2014 roku muzeum przynależy do bydgoskiego Szlaku Wody, Przemysłu i Rzemiosła $\text{TeH}_2\text{O}^{40}$.

Pod koniec października 2020 roku w hali pomp otwarta została nowa aranżacja wystawy stałej, która została poświęcona 120-leciu nowoczesnych bydgoskich wodociągów i kanalizacji (1900–2020). Stworzono „labirynt” zbudowany z ponad 25 kubików wystawienniczych i ścian ekspozycyjnych o łącznej powierzchni 115 m², aby przypominać i uczyć, że wodociągi to nie sama woda, lecz przede wszystkim ludzie, rozbudowana infrastruktura, nowoczesne technologie oraz specjalistyczne narzędzia i urządzenia⁴¹ [il. 6].



il. 6 Infografiki w hali pomp wprowadzające w przestrzeń wystawy poświęconej 120-leciu bydgoskich wodociągów i kanalizacji. Na kubiku ekspozycyjnym relikw pierwszych bydgoskich wodociągów – drewniana rura ze Staro Rynku z XVI–XVII wieku (źródło: Muzeum Wodociągów w Bydgoszczy, fot. Mikołaj Dalecki)

red. M. Jankowiak, A. Stróż, M. Chabowska, Bydgoszcz 2015, s. 38; *Raport roczny – 2015 rok Miejskich Wodociągów i Kanalizacji w Bydgoszczy – Spółki z o.o.*, red. M. Jankowiak, A. Stróż, M. Chabowska, Bydgoszcz 2016, s. 38–39; *Raport roczny – 2016 rok Miejskich Wodociągów i Kanalizacji w Bydgoszczy – Spółki z o.o.*, red. M. Jankowiak, A. Stróż, M. Chabowska et al., Bydgoszcz 2017, s. 39; *Raport roczny – 2017 rok Miejskich Wodociągów i Kanalizacji w Bydgoszczy – Spółki z o.o.*, red. M. Jankowiak, A. Stróż, M. Chabowska et al., Bydgoszcz 2018, s. 32–33; *Raport roczny – 2018 rok Miejskich Wodociągów i Kanalizacji w Bydgoszczy – Spółki z o.o.*, red. M. Jankowiak, A. Stróż, M. Chabowska, et. al., Bydgoszcz 2019, s. 32–33, 36–37; *Raport roczny – 2019 rok Miejskich Wodociągów i Kanalizacji w Bydgoszczy – Spółki z o.o.*, red. M. Jankowiak, A. Stróż, M. Chabowska, et. al., Bydgoszcz 2020, s. 34–35; *Raport roczny – 2020 rok Miejskich Wodociągów i Kanalizacji w Bydgoszczy – Spółki z o.o.*, red. M. Jankowiak, B. Dominiak, A. Stróż, et. al., Bydgoszcz 2021, s. 32–33; www.mwik.bydgoszcz.pl/konferencje (dostęp: 14 I 2022 r.).

40 *Raport roczny – 2014...*, s. 38; Kinga Puchowska, *Atrakcyjność bydgoskiego szlaku dziedzictwa przemysłowego TeH_2O* , [w:] *Dziedzictwo przemysłowe Bydgoszczy – nadzieje i dylematy. Zbiór tekstów złożonych do publikacji w ramach seminarium branżowego zorganizowanego w dniu 23.10.2018 r.*, red. Rafał G. Nowicki, Bydgoszcz 2018, s. 27–28.

41 *Raport roczny – 2020...*, s. 34–35; www.youtube.com/watch?v=cfyiiiBw_XU (dostęp: 14 I 2022 r.); www.muzeum.mwik.bydgoszcz.pl/nowa-wystawa-w-hali-pomp/ (dostęp: 14 I 2022 r.); www.visitbydgoszcz.pl/pl/dzieje-sie/biezace-wystawy/4080-wystawa-poswiecona-120-leciu-bydgoskich-



il. 7 Ruchoma instalacja wzorowana na rumusie w obrębia ekspozycji zewnętrznej Muzeum Wodociągów w Bydgoszczy (źródło: Muzeum Wodociągów w Bydgoszczy, fot. Marek Chelminiak)

Wokół hali pomp funkcjonuje wystawa zewnętrzna prezentująca między innymi ponad 50 hydrantów, około 210 wpustów deszczowych, włączów i pokryw kanalizacyjnych, a także blisko 50 pomp ręcznych i niemal 30 skrzynek hydrantowych i zasuwowych⁴². Do celów muzealnych dostosowano również wieżyczkę studni zbiorczej. Wewnątrz niej wycięto fragment stalowej podłogi i wstawiono pancerne hartowane szkło, dzięki czemu odwiedzający mogą zobaczyć położone 14 m niżej lustro wody. Dodatkowo w przestrzeni ekspozycji zewnętrznej na terenie stacji wodociągowej wykonano piętnastometrową replikę ceglanego kanału burzowego oraz poruszającą się w niecce wodnej instalację nawiązującą kształtem i działaniem do rumusów funkcjonujących w średniowieczu i okresie nowożytnym⁴³ [il. 7].

Należy wspomnieć, że w murach hali pomp już od kilku lat odbywają się Europejskie Spotkania Artystyczne⁴⁴ oraz coroczny Festiwal Muzyki Kameralnej „Muzyka u Źródeł” (w 2021 roku miała miejsce 13 edycja)⁴⁵ [il. 8]. Przed reorganizacją wystawy stałej, w hali w latach 2018–2020 miały miejsce również kilka razy w roku Bydgoskie Noce Planszówek – eventy poświęcone propagowaniu grania w gry planszowe⁴⁶. Największym jednak corocznym wydarzeniem, w które włącza

wodociagow-i-kanalizacji (dostęp: 14 I 2022 r.);

42 Materiały własne Muzeum Wodociągów w Bydgoszczy (stan na koniec 2021 roku).

43 P. Winter, *Muzeum Wodociągów w...*, s. 185; *Raport roczny – 2012 rok Miejskich Wodociągów i Kanalizacji w Bydgoszczy – Spółki z o.o.*, Bydgoszcz 2013, s. 34–36.

44 www.pl-pl.facebook.com/pg/Europejskiespotkaniaartystyczne [dostęp: 14 I 2022]; www.bydgoszcz.pl/akt-ualnosci/tresc/europejskie-spotkania-artystyczne-w-bydgoszczy/ [dostęp: 14 I 2022].

45 *Raport roczny – 2019...*, s. 35; www.muzykauzrodel.com [dostęp: 14 I 2022]; www.pl-pl.facebook.com/muzykauzrodel/ [dostęp: 14 I 2022].

46 Od 2021 roku Bydgoskie Noce Planszówek odbywają się w murach „Pałacyku” na terenie Muzeum: *Raport roczny – 2019...*, s. 35; B. Bromberek, *Działalność kulturalna w obiekcie przemysłowym na*

się muzeum począwszy od 2013 roku jest – Europejska Noc Muzeów⁴⁷. Dodatkowo muzeum od ponad pięciu lat bierze aktywny udział w największym miejskim święcie nauki jakim jest organizowany od 2010 roku Bydgoski Festiwal Nauki⁴⁸.



il. 8 Koncert w hali pomp w ramach Festiwalu Muzyki Kameralnej „Muzyka u Źródeł”, 2014 (źródło: Muzeum Wodociągów w Bydgoszczy, fot. Marek Chelminiak)

Co istotne, obiekty Muzeum Wodociągów – poza wieżą ciśnieni – są wkomponowane w przestrzeń nieprzerwanie działającej stacji wodociągowej „Las Gdański” – o współczesnej nazwie SW1 (Stacja Wodociągowa nr 1 „Las Gdański”). Z tego względu w obrębie stacji widoczna jest ścisła kooperacja przemysłu – produkcji wody pitnej i kultury – poprzez działalność Muzeum Wodociągów [il. 9].

Obecnie SW1 i SW4 (Stacja Wodociągowa nr 4 „Czyżkówko”) są głównymi ujęciami wody pitnej dla miasta Bydgoszczy w strukturach MWiK⁴⁹. Ze względu na wysoką jakość wód podziemnych w obrębie SW1, współcześnie ujęcie to nie jest maksymalnie eksploatowane, w celu ochrony tych cennych zasobów dla przyszłych pokoleń. Pomimo tego studnie wokół stacji „Las Gdański” są systematycznie modernizowane i poddawane przeglądom, a także powstają nowe w celu

przykładzie Muzeum Wodociągów w Bydgoszczy – zarys problematyki, [w:] *Bydgoszcz przemysłowa dawniej...*, s. 197-198; www.facebook.com/NocPlanszowekBydgoszcz/ [dostęp: 13 XI 2021].

47 *Raport roczny – 2019...*, s. 35; B. Bromberek, op. cit., s. 197. Informacje na temat specjalnych eventów organizowanych przez Muzeum Wodociągów w ramach Europejskiej Nocy Muzeów w latach 2017–2020: www.muzeum.mwik.bydgoszcz.pl/europejska-noc-muzeow-2019/ [dostęp: 13 XI 2021]; www.muzeum.mwik.bydgoszcz.pl/europejska-noc-muzeow/ [dostęp: 13 XI 2021]; <https://muzeum.mwik.bydgoszcz.pl/noc-muzeow-2018/> [dostęp: 13 XI 2021]; www.taniowmiescie.pl/muzeum-wodociagow-wodna-noc-muzeow-online/ [dostęp: 13 XI 2021].

48 *10 jubileuszowy Bydgoski Festiwal Nauki 22–26 maja 2019*, red. Agnieszka Balcer, Bydgoszcz 2019, s. 47; www.youtube.com/watch?v=JxBMhxobZMw [dostęp: 10 XI 2021]; www.festiwalnauki.bydgoszcz.pl/wydarzenia/2021/3095-druk-3d-i-rozne-mozliwosci-jego-zastosowan [dostęp: 10 XI 2021]; www.facebook.com/festiwalnauki.bydgoszcz/ [dostęp: 10 XI 2021].

49 Agnieszka Cendrowska-Kociuga, M. M. Sozański, Joanna Jeż-Walkowiak, *Stacje uzdatniania wody*, [w:] *Wodociągi i kanalizacja...*, s. 198.



il. 9 Rozmieszczenie obiektów na terenie SW1. Kolor czarny – zasięg ekspozycji zewnętrznej Muzeum Wodociągów. Kolor szary – obszar stacji SW1. Obszar otoczony kropkami – budynek mieszkalny z 1927 roku, zamieszkały przez pracowników MWiK. Linia przerywana – aktywne obiekty magazynowe i przemysłowe SW1. Kolor biały – obiekty Muzeum Wodociągów (zaznaczenie wieżyczki studni zbiorczej zarówno okręgiem czarnym, jak i żółtym wynika z faktu, iż w awaryjnych przypadkach studnia może być wykorzystana jako czasowy zbiornik na wody popłuczne przez SW1) (źródło: Muzeum Wodociągów w Bydgoszczy, fot. Marek Chełminiak, oznaczenia Adam Kosecki)

utrzymywania całej stacji w gotowości do zwiększenia produkcji wody na przykład w przypadku awarii najbardziej eksploatowanego obecnie ujęcia SW4⁵⁰.

Pierwsza duża modernizacja SW1, pomimo obserwowanego od 1987 roku zmniejszającego się zapotrzebowania na wodę⁵¹, została zainicjowana w 1994 roku⁵². W wyniku trwających dwa lata prac budowlanych powstały na terenie stacji dwa zbiorniki wody o łącznej pojemności 10 tysięcy m³, które połączono z przepompownią⁵³. Dzięki temu rozwiązaniu powstał rezerwuuar wody na szczytowe godziny poboru. Dalsza rozbudowa stacji miała miejsce w 1996 roku.

50 Marzena Boroń, Józef Górski, *Zasoby i ujęcia wody*, [w:] *Wodociągi i kanalizacja...*, s. 175.

51 Henryk Bylka, Jędrzej Bylka, Bartłomiej Szatkowski, *Potrzeby wodne aglomeracji bydgoskiej*, [w:] *Wodociągi i kanalizacja...*, s. 142.

52 Z. Dwojak, op. cit., s. 15.

53 S. Drzewiecki, J. Legun, G. Rybarska, op. cit., s. 101; P. Winter, K. Bartowski, op. cit., s. 59.



il. 10 Infrastruktura pompowni III^o na terenie SW1 po ostatniej modernizacji z lat 2002–2010, widok współczesny (źródło: Muzeum Wodociągów w Bydgoszczy, fot. Marek Chelminiak)

Wówczas rozpoczęto prace nad koncepcją i powstaniem nowej Stacji Uzdatniania Wody (SUW) w obrębie SW1. Prace sfinalizowano w 2000 roku, wówczas nowo wybudowany SUW otrzymał imię Czesława Lewińskiego – byłego zasłużonego dyrektora miejskich wodociągów⁵⁴. Ostatnia istotna modernizacja stacji została wykonana w ramach projektu „Bydgoski System Wodny i Kanalizacyjny”. Na jego wykonanie Komisja Europejska w 2000 roku przyznała spółce MWiK

dofinansowanie w wysokości 31,8 milionów euro. Zadania realizowano od 2002 do 2010 roku⁵⁵. W trakcie tych prac między innymi unowocześniono infrastrukturę pompowni III^o na terenie SW1 (budynek hali pomp z 1937 roku)⁵⁶. Dzięki tym modyfikacjom wspomniana pompownia działa, wykorzystując pięć pomp, których aktualna suma wydajności nominalnych wynosi 5200 m³/h⁵⁷ [il. 10].

Według wyliczeń statystycznych MWiK w 2020 roku stacja wodociągowa SW1 „Las Gdański” w oparciu o studnie kredowe (80%) i czwartorzędowe (20%) wyprodukowała 7628,2 tysięcy m³ wody. Stanowi to 39,8% całej wody wyprodukowanej przez bydgoskie wodociągi tego roku⁵⁸.

Zaakcentowana powyżej działalność Muzeum Wodociągów w tak specyficznych warunkach jakimi jest teren działającej stacji wodociągowej „Las Gdański” wymusza funkcjonowanie muzeum według ściśle określonych norm i zasad. Muzeum musiało zostać przystosowane do pracy w obrębie infrastruktury krytycznej miasta. Osoby odwiedzające Muzeum Wodociągów w Lesie Gdańskim muszą bezwzględnie stosować się do regulaminu zwiedzania i bieżących zaleceń pracowników muzeum i ochrony

54 P. Winter, K. Bartowski, op. cit., 60-61; T. Sypniewski, *Biogramy dyrektorów bydgoskich wodociągów po 1945 roku*, [w:] K. Bartowski, B. Derkowska-Kostkowska, K. Lewicki et. al., op. cit., s. 125-126.

55 K. Bartowski, P. Winter, *50 lat Stacji Wodociągowej SW-4 „Czyżkówko” (1962–2012)*, Bydgoszcz 2012, s. 14-16.

56 P. Winter, K. Bartowski, op. cit., s. 93.

57 H. Bylka, J. Bylka, A. Cendrowska-Kociuga et al., *Dystrybucja wody*, [w:] *Wodociągi i kanalizacja...*, s. 230.

58 *Raport roczny – 2020...*, s. 10-11.

stacji, w celu umożliwienia bezpiecznej i nieprzerwanej pracy pracownikom SW1, którzy odpowiadają za dostarczanie mieszkańcom miasta wody pitnej. Bardzo często osoby odwiedzające muzeum mogą obserwować różnego rodzaju prace związane z modernizacją, konserwacją, monitoringiem bądź naprawą infrastruktury wodociągowej i kanalizacyjnej na terenie SW1. Najczęściej zauważalne prace to pobór próbek wody z pompowni III^o [il. 11] czy konserwacja i remonty studni na ujęciu [il. 12].



il. 11 Pobór próbek wody z pompowni III^o na terenie SW1 (źródło: Muzeum Wodociągów w Bydgoszczy, fot. Marek Chelminiak)



il. 12 Montaż pompy głębinowej w nowej studni na terenie SW1 (źródło: Muzeum Wodociągów w Bydgoszczy, fot. Bartłomiej Bromberek)

Podsumowując, należy stwierdzić, iż określenie ścisłych regulaminów funkcjonowania poszczególnych obiektów i przestrzeganie zasad bezpieczeństwa umożliwia efektywną kooperację przemysłu i działalności kulturalnej nawet na obszarze infrastruktury krytycznej miasta. Z racji strategicznego znaczenia stacji wodociągowej dla działania współczesnych aglomeracji miejskich muzeum musi być podporządkowane przepisom wynikającym z funkcjonowania na terenie stacji wodociągowej. Realizacja celów SW1 ma zawsze priorytetowe znaczenie.

Warto podkreślić, że poprzez racjonalne i „wybiegające w przód” podejście byłych kierowników bydgoskich wodociągów do zabytkowej, pochodzącej z przełomu XIX i XX wieku infrastruktury stacji „Las Gdański”, nie została ona wyburzona lub przeprojektowana w sposób, który spowodowałby zatarcie jej pierwotnej bryły i charakteru. Widoczna troska o ocalenie i zachowanie dla następnych pokoleń tego cennego bydgoskiego dziedzictwa poprzemysłowego stanowi pokaźne osiągnięcie zarządców miejskiego systemu wodno-kanalizacyjnego.

Dzięki temu obecnie, osoby interesujące się architekturą przemysłową oraz historią techniki i technologii mogą zwiedzać halę pomp i przestrzeń wokół niej, a dodatkowo przyglądać się pracy wodociągowców. Wizyta w muzeum daje pogląd zarówno na ciekawą przeszłość miejskich wodociągów, jak i na teraźniejszą stronę funkcjonowania bydgoskiego systemu zaopatrzenia w wodę.

Streszczenie

Stacja wodociągowa SW1 „Las Gdański” w Bydgoszczy – kooperacja przemysłu i kultury

W 1900 roku w Bydgoszczy rozpoczął funkcjonować nowoczesny system wodociągowy. Składał się on z wieży ciśnień zbudowanej przy obecnej ulicy Filareckiej 2 i zaprojektowanej przez berlińskiego architekta Franza Marschalla stacji wodociągowej „Las Gdański” położonej przy obecnej ulicy Gdańskiej 242. Na terenie stacji wybudowano wówczas halę pomp, gazogeneratorownię, studnię zbiorczą i budynek mieszkalny.

Obecnie stacja wodociągowa nadal produkuje wodę dla Bydgoszczan, lecz część jej historycznych obiektów na początku XXI wieku poddano rewitalizacji i zmieniono charakter ich użytkowania. Tak narodziło się w 2012 roku Muzeum Wodociągów. Od tego momentu na terenie stacji można zapoznać się z historią techniki i technologii wodociągowej i zwiedzić pochodzące z przełomu XIX i XX wieku budynki. Jednocześnie istnieje możliwość przyjrzenia się pracy bydgoskich służb wodociągowych i kanalizacyjnych oraz obserwacji funkcjonowania najnowszych urządzeń odpowiedzialnych za przesył i uzdatnianie wody.

Słowa kluczowe: wodociągi, Bydgoszcz, muzeum, przemysł, technika

Summary

SW1 “Las Gdański” Water Supply Station in Bydgoszcz – cooperation between industry and culture

A modern waterworks system started to operate in Bydgoszcz in 1900. It consisted of a water tower built on the present 2 Filarecka Street and “Las Gdański” Water Supply Station, designed by Berlin architect Franz Marschall, standing presently

on 242 Gdańska Street. A pumping station, gas power plant, collecting well and residential building were built on the premises of the station in that period.

These days, the water supply station continues to supply water for Bydgoszcz residents. In the beginning of the 21st century, some of its historical facilities were revitalized along with conversion of their nature of use. It led to establishing of the Waterworks Museum in 2012. From that time, the station has been open to visitors, where they can learn about the history of waterworks techniques and technology and tour buildings dating from the end of the 19th century and beginning of the 20th century. It is also possible to look at the work of Bydgoszcz water and sewage services as well as operation of the latest equipment used for water distribution and treatment.

Keywords: waterworks, Bydgoszcz, museum, industry, technology

dr Adam Kosecki
Muzeum Wodociągów w Bydgoszczy

Agata Józeffiak

Młyn Rothera jako przykład adaptacji XIX-wiecznego obiektu poprzemysłowego do współczesnych funkcji

Młyn Rothera od samego początku stanowi ważny element panoramy Bydgoszczy. Na przestrzeni lat zmieniali się jego użytkownicy, właściciele i funkcja, a przez to forma architektoniczna. We wszystkich swoich wcieleniach Młyn Rothera pobudzał wyobraźnię. Budynek stanowi wyjątkowy przykład zachowanej XIX-wiecznej architektury przemysłowej. Przez lata opuszczony i niszczący, dzięki rewitalizacji zyska nowe życie.

Historia

Wpisany do rejestru zabytków nieruchomych kompleks jest największym zachowanym obiektem dawnego zespołu architektury przemysłowej na Wyspie Młyńskiej. Powstał w połowie XIX wieku jako najnowocześniejszy młyn przemysłowy w Prusach, a jego lokalizacja była starannie wybrana. Kanał Bydgoski umożliwiał transport zboża i surowców bezpośrednio do młyna, znajdował się też przy miejscu przecięcia się najważniejszych wodnych szlaków handlowych, także międzynarodowych.

Wyspa Młyńska od początków istnienia miasta stanowiła ośrodek młynarski,

przez sporą część czasu pozostający w rękach pruskich. Na początku XIX wieku zlokalizowane na Wyspie Młyńskiej zakłady zarządzane były przez Inspektora Budowy Młynów Koplina, któremu władze powierzyły zadanie podniesienia gospodarki po wojnach napoleońskich. Po nim, od 1825 roku, obiektami zajmowali się bracia Schickler prowadzący spółkę Młyny Herkules (Brombergenmühlen Herkules). Od 1836 roku kompleksem zarządzały kolejne pruskie organizacje skarbu państwa: od 1842 roku spółka Königlichenmühlen kierowana przez ministra Christiana von Rothera, a od 1861 roku Królewskie Towarzystwo Handlu Śródlądowego (Königliche Seehandlung Sozietät zu Berlin). Właśnie minister Rother wpadł na pomysł modernizacji, dzięki której powstał nazwany jego imieniem zespół zabudowy. Kierowała nim potrzeba usprawnienia produkcji i wprowadzenia do zakładu najnowszych technologii, chęć zaspokojenia zapotrzebowania na wysokogatunkowe produkty mączne oraz przekształcenia wschodnich ziem w wysoko rozwinięty spichlerz kraju.

Największa inwestycja w regionie realizowana była w latach 1845–1851 i podzielona na dwa etapy. Zaczęto od przygotowania i spiętrzenia nabrzeża, przy okazji których wykonano odwierty w gruncie. Po nich nastąpiła właściwa budowa obiektu. W efekcie powstał młyn ze spichlerzami oraz towarzyszące mu: dom turbinowy, maszynownia, przepompownia, kotłownia z kominem, stawidło i przepławka dla ryb. Wyrównano także nawierzchnię prowadzących do nich ulicy, dzisiejszej Mennicy. Młyn rozpoczął pracę w 1852 roku.

Po 1920 roku młyn został przejęty przez gminę Bydgoszcz, a w 1921 przekazany na rzecz Skarbu Państwa Polskiego. Od 1928 roku Wyspą zarządzały Państwowe Zakłady Przemysłowo-Zbożowe, po drugiej wojnie już Państwowe Przedsiębiorstwo Zbożowo-Młynarskie. W latach siedemdziesiątych ubiegłego wieku zakład przeszedł w ręce prywatne, jeszcze przez jakiś czas produkując mąkę. Koniec działalności młynarskiej nastąpił w latach dziewięćdziesiątych, a sam budynek niszczał, pomimo wpisu do rejestru zabytków. W następnych latach młyn przechodził z rąk do rąk, kolejni inwestorzy mieli pomysły na jego adaptację, jednak nie udało się ich zrealizować. W 2013 roku władze miasta zdecydowały się odkupić obiekt.

Architektura

Autorem projektu był Fryderyk Wulff, nie architekt, a mistrz budowy młynów (*Mühlenbaumeister*), zarządzający Bydgoskimi Zakładami Młynarskimi. Pod budowę

wybrano zachodnią część Wyspy, tuż przy rzece, do tej pory służącą za ogród owocowo-warzywny.

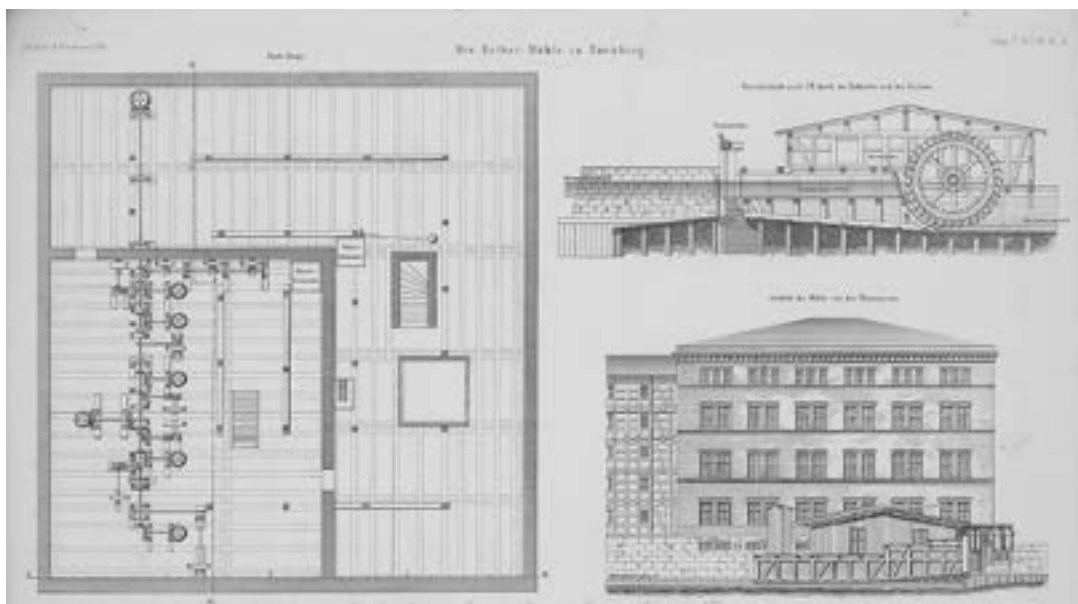
Powstały zespół składał się z kilku obiektów: młyna właściwego, spichlerzy mącznego oraz zbożowego, budynku kotłowni z kominem i pawilonu łazienek. Kotłownia została już zburzona, jej jedyną pozostałością jest wysoki na ponad 20 m komin ceramiczny. Wybudowany na planie kwadratu i wsparty na cokole, zwęża się ku górze (szerokość podstawy 4 m, szerokość korony 1,14 m). Łazienki to prostokątny parterowy pawilon tuż nad brzegiem rzeki. Wykonany został w konstrukcji fachwerkowej na kamiennych fundamentach. Przekryto go stropem belkowym i drewnianą więźbą dachową oraz dwuspadowym dachem krokwiowo-płatwiowym z zastrzałami, krytym papą.

Budynek główny, na który składają się młyn i spichlerze, założony został na planie litery „L”, z centralnie ulokowanym młynem właściwym i prostopadłymi do niego niższymi częściami magazynowymi, umieszczonymi na osiach północ-południe i wschód-zachód. Taka orientacja pozwoliła usprawnić działanie młyna – spichrz zbożowy dochodził do wody, a mączny ustawiony był tak, aby maksymalizować jego nasłonecznienie, co umożliwiało zachowanie suchości mąki. Całość przekryta została namiotowym dachem dwuspadowym o niskim nachyleniu, wspartym na więźbie krokwiowo-płatwiowej.

Obiekt miał być przede wszystkim praktyczny, dlatego jego forma architektoniczna jest surowa, a detale oszczędne – i wszystkie wynikają ze swojej funkcjonalności. Budynek odpowiada założeniom Karla Friedricha Schinkla¹, z kubiczną bryłą i nieotynkowanymi ceglanyimi elewacjami przypomina inne pruskie gmachy, między innymi słynną Berliner Bauakademie². Jako inwestycja państwowa (choć zlokalizowana na prowincji), musiał odpowiadać ówczesnym kanonom, być solidny i monumentalny. Charakterystycznym elementem fasady młyna jest rytmizacja otworów okiennych pogrupowanych w podwójne piony. Tworzą się w ten sposób swoiste biforia, po dwa okna na każdym poziomie [il. 1]. Każde okno zamknięte jest łukiem odcinkowym, podobnie rozwiązano otwory wejściowe. Kolejny stylowy element budynku stanowi podkreślony na elewacjach podział na kondygnacje. Na ścianach młyna zaznaczony jest za pomocą gzymsów kordonowych z ozdobnym

1 Rafał Sochaczewski, *Młyn Rothera w Bydgoszczy. Badanie dawnego obiektu przemysłowego w kontekście architektury i technologii*, „Wiadomości Konserwatorskie”, nr 38/2014, s. 15.

2 Ibidem, s. 18.



il. 1 Elewacje i rzut poddasza Młyna Rothera, oprac. F. Keil (źródło: *Atlas zur Zeitschrift für Bauwesen*, Berlin 1855, Architekturmuseum der Technischen Universität Berlin Archietkturmuseum, domena publiczna)

wątkiem ceglanym, zwanym *Deutsches Band*. Inaczej fryz ząbkowy lub piłowy (Zahnfries, Sägefries), ten rąb skośny charakteryzuje się uskokami wykształconymi dzięki redukcji od trzech do jednej warstwy cegieł [il. 2]. Na ścianach spichlerzy



il. 2 Elewacja południowo-wschodnia Młyna Rothera, fot. Robert Sawicki, Park Kultury w Bydgoszczy

podział na kondygnacje podkreślony jest przez elementy konstrukcji fachwerkowej. Młyn dodatkowo zwieńczony jest rozbudowanym gzymsem attykowym. Dominantę na elewacji od strony rzeki stanowią wykusze umieszczone w środkowej części fasady. Oba są jednoosiowe i zajmują całą wysokość budynku. Wykusze kryły elewatory z rurami ssącymi i wejścia transportowe, którymi odbierano zboże z barek.

Poszczególne części są od siebie konstrukcyjnie niezależne, wykonane zostały w różnych technikach i z różnych materiałów, najlepiej odpowiadającym planowanym dla nich funkcjom.

Czterokondygnacyjny młyn właściwy jest murowany, nakryty dachem dwuspadowym. Wykonany został z czerwonej cegły pełnej na zaprawie cementowo-wapiennej, nieotynkowanej, na podmurówce granitowej. Piwnica zapewnia budynkowi dobrą izolację przed wilgocią pochodzącą z gruntu. Posadowiony jest na drewnianych palach zakończonych oczepami. Każdą ścianę podpierają trzy rzędy pali, tyle samo pali wspiera fundamenty kamieni. Łącznie pod tą częścią obiektu znajduje się 813 drewnianych pali, które niwelują drgania konstrukcji. Budynek jest swoistą skorupą³ osłaniającą układ technologiczny umieszczony w jego wnętrzu. Wnętrze młyna podzielone zostało na dwie części: jednoprzestrzenną część wschodnią i podzieloną na pomieszczenia część zachodnią⁴. Głównym pomieszczeniem młyna była młynica o wymiarach 14 na 17 m. Właśnie w tej przestrzeni odbywał się proces mielenia ziarna. Wszystkie wnętrza w młynie wykonano w konstrukcji szkieletowej trzytraktowej, z żeliwnymi słupami i stalowo-drewnianymi podciągami na wspornikach. Stropy wykonano w większości jako belkowe, ale w części pomieszczeń pozostawiono sklepienia murowane.

W obu pięciokondygnacyjnych spichlerzach zdecydowano się na drewnianą konstrukcję fachwerkową, a więc słupowo-belkową, na kamiennej podmurówce. Czyni to z Młyna Rothera rzadki przykład przemysłowej architektury drewnianej. Przestrzenie między słupami ścian wypełnione były nieotynkowaną, spoinowaną cegłą ceramiczną licowaną do zewnątrz. Wiązanie szkieletu z murem wzmacniały wręby wykonane w słupach ścian na całej wysokości wypełnienia. Szkieletowa konstrukcja umożliwiła umieszczenie w elewacji rzędów okien zapewniających dobrą wentylację.

3 Ibidem, s. 15.

4 F. Keil, *O założeniach młyńskich koło Bydgoszczy, czyli o budowie Młyna Rothera (Ueber die Mühlen-Anlagen bei Bromberg, namentlich über den Bau der Rother-Mühle)*, „Zeitschrift für Bauweisen”, Jg. 5, 1855, s. 17.

Jako bardziej elastyczna lepiej sprawdziła się też przy nierównym osiadaniu budynku. Ściany posadowiono na ponadczterometrowym kamiennym cokole z łupanego kamienia polnego na zaprawie, od strony kanału wznoszącym się bezpośrednio z wody. Każdą ze ścian wspierały trzy rzędy pali, dodatkowe dziewięciopalone ruszty zamontowano pod słupami wspierającymi podciąg. Więźbę dachową spichlerzy wykonano jako płatwiową z poszyciem deskowym krytym papą. Wnętrza spichlerzy, na planie wydłużonych prostokątów, były jednoprzestrzenne, podzielone jedynie dwoma rzędami masywnych słupów, z pomocą mieczy podtrzymujących podciąg, a wraz z nimi belki i deskowanie nagiego stropu [il. 4]. W części słupów wewnątrz spichlerzy zauważyć można



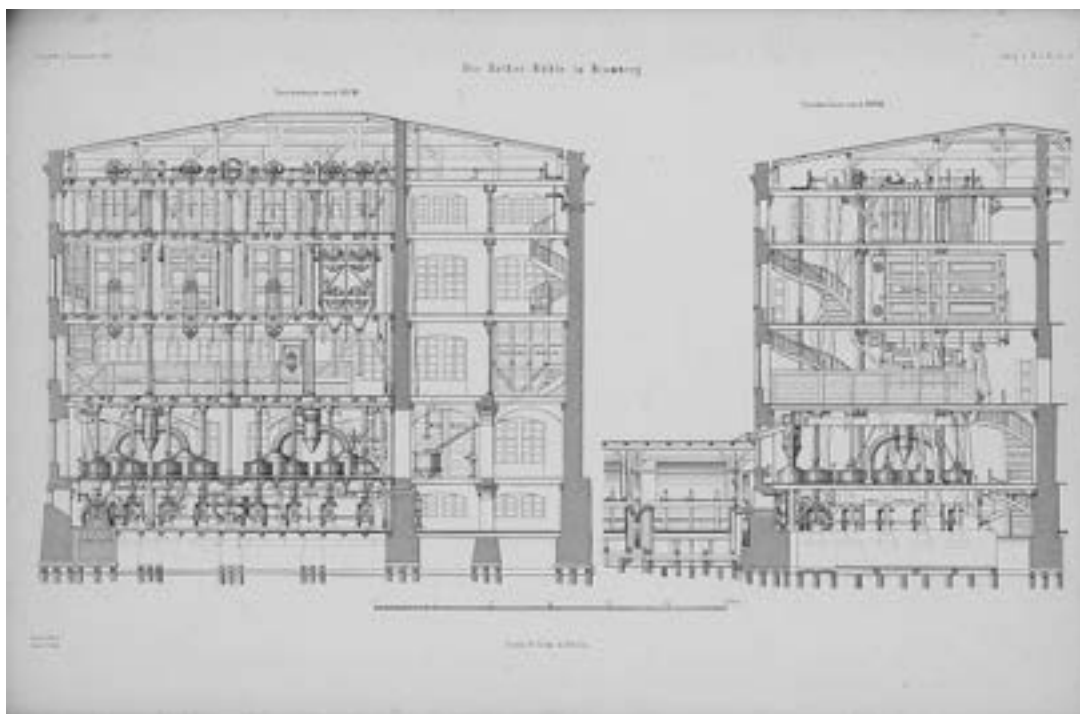
il. 4 Wnętrze Spichrza Mącznego, Młyn Rothera, fot. Robert Sawicki, Park Kultury w Bydgoszczy

charakterystyczne gniazda na poziome belki, które tworzyły tak zwane sásoki, oddzielające od siebie kolejne przymy zboża. Sásoki powiązane były z niewielkimi otworami w stropach, którymi transportowano zboże między kondygnacjami. Oznaczenia montażowe widoczne na elementach konstrukcji świadczą o tym, że zachowała się większa część oryginalnej struktury budynku. Przy ścianach szczytowych spichlerzy zlokalizowano drewniane schody w konstrukcji policzkowej, zachowane w stanie oryginalnym, ale ze względów bezpieczeństwa obecnie wyłączane z użytku.

Technologia

Ważnym elementem projektu budynku był jego układ technologiczny. Drobiazgowo zaprojektowany, podyktował zastosowane w Młynie Rothera rozwiązania konstrukcyjne i architektoniczne. Projektanci szczególną uwagę poświęcili relacjom pomiędzy poszczególnymi jego elementami.

Niestety, do dzisiaj z wyposażenia nie zachowało się nic. Ten wyjątkowy monolityczny mechanizm znany tylko ze źródeł. Wiadomo, że w budynku zastosowano „typ amerykański” mechanizmu, w owym czasie uważany za najskuteczniejszy. Układ technologiczny rozmieszczony był na wszystkich kondygnacjach budynku, zajmował około dwóch trzecich powierzchni ich pięter [il. 5].

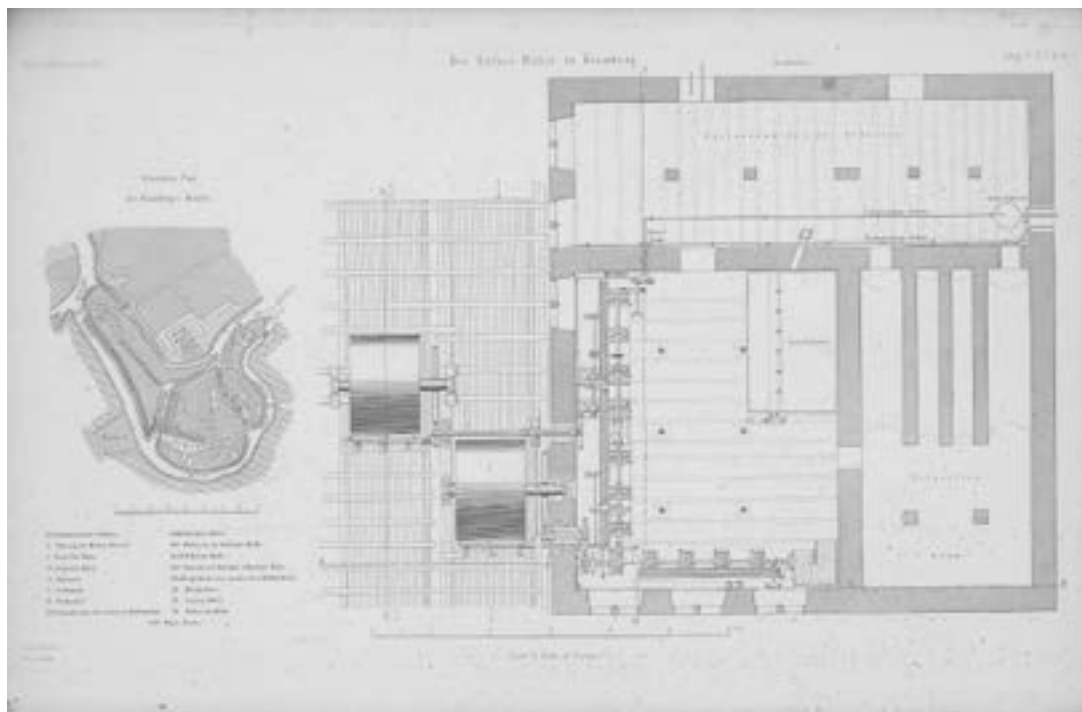


il. 5 Elewacja południowo-wschodnia Młyna Rothera, fot. Robert Sawicki, Park Kultury w Bydgoszczy

Był zaprojektowany tak dobrze, że do jego obsługi wystarczył zespół 11 pracowników (kierownik, 4 specjalistów młynarzy, 6 pomocników)⁵. Układ maszyn wiązał się z podziałem budynku na trzy strefy. W południowo-zachodnim narożniku, od strony

5 Radosław Sochaczewski, *Młyn Rothera w Bydgoszczy. Badanie dawnego obiektu przemysłowego w kontekście architektury i technologii*, „Wiadomości Konserwatorskie”, nr 38/2014, s. 11.

rzeki, umieszczono główne maszyny. Tę część od reszty piętra oddzielały grube ściany przeciwpożarowe. Drugi sektor przeznaczony był do pracy ręcznej, umieszczono w nim maszyny pomocnicze, między innymi wagi i skrzynie. Trzecią strefę stanowiły pomieszczenia biurowe i administracyjne oraz komunikacja wewnętrzna.

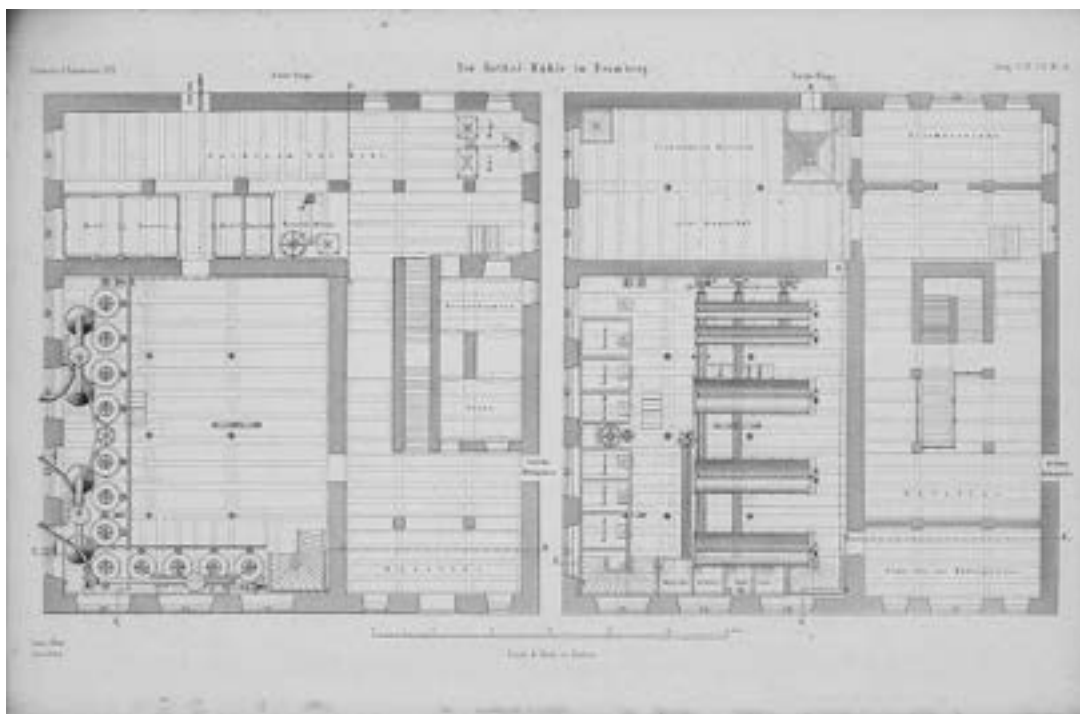


il. 6 Zagospodarowanie terenu i rzut piwnicy Młyna Rothera, oprac. F. Keil (źródło: *Atlas zur Zeitschrift für Bauwesen*, Berlin 1855, Architekturmuseum der Technischen Universität Berlin Architekturmuseum, domena publiczna)

Do momentu wprowadzenia do obiektu energii elektrycznej, młyn napędzały dwa koła łopatkowe śródsiebierne [il. 6]. Napędzane przez siłę i ciężar wody dopływającej do nich w połowie wysokości, obracały się zgodnie z kierunkiem nurtu, około osiem razy na minutę. Oba były ogromne, o średnicy ponad 5 m, i w większości drewniane (jedynie ich wały były innowacyjnie żeliwne)⁶, najprawdopodobniej działały niezależnie od siebie. Umieszczone były w zewnętrznej sterówce, dobudowanej do młyna. Jedyne wejście do niej zlokalizowane było od zewnątrz, od strony kanału, co ułatwiało kontrolę pracy kół i ich serwisowanie. Niewysoka dobudówka wzniesiona

⁶ Zagospodarowanie terenu i rzut piwnicy Młyna Rothera, oprac. F. Keil, [w:]; *Atlas zur Zeitschrift für Bauwesen*, Berlin 1855, Architekturmuseum der Technischen Universität Berlin Architekturmuseum (domena publiczna)

była w konstrukcji szkieletowej, odeskowana i przekryta daszkiem dwuspadowym. Obecnie na elewacji północno-wschodniej zobaczyć można zachowany w formie dekoracyjnej obrys daszku sterówki. W latach powojennych rozebrano budynek sterówki i znajdujące się w nim koła, przechodząc w całości na napęd elektryczny. Koła przenosiły energię do wnętrza budynku poprzez poziome wały umieszczone nad podłogą parteru, które napędzały główny wał pionowy biegnący przy ścianie zachodniej przez wszystkie piętra młyna. Ten łączył się z mniejszymi wałami poziomymi, które za pomocą kół zębatach i pasów transmisyjnych napędzały niezależnie wszystkie urządzenia w budynku. Tuż pod stropem piwnicy szły również rury śrutowe, transportujące mlewo do wind. Mlewnik Młyna Rothera, centrum jego



il. 7 Zagospodarowanie terenu i rzut piwnicy Młyna Rothera, oprac. F. Keil (źródło: *Atlas zur Zeitschrift für Bauwesen*, Berlin 1855, Architekturmuseum der Technischen Universität Berlin Architekturmuseum, domena publiczna)

pracy, stanowiło 12 złożów młyńskich z kwarcytu francuskiego [il. 7]. Każde z nich składało się dwóch kamieni, między którymi rozdrabniane było mlewo. Kamienie młyńskie ustawione były na parterze, w północno-zachodnim narożniku młynicy, w dwóch prostokątnych rzędach. Były to rozwiązania niezależne, posadowione na granitowych blokach fundamentowych. Każdy kamień miał średnicę bliską 1,5 m

i wykonywał 120 obrotów na minutę⁷.

Główny mechanizm młyński był uzupełniony przez rozbudowany system maszyn i pomieszczeń pomocniczych, rozmieszczony na wszystkich kondygnacjach budynku. Elewatory podawały zboże między piętrami, aż do skrzyń zasypowych zasilających kamienie. Przy spichlerzu zbożowym stała pompa wodna ze zbiornikiem pary, która poprzez system rur ogrzewała budynek. Przy spichrzu mącznym mieściły się klatki schodowe i pomieszczenia gospodarczo-magazynowe. W pomieszczeniach bocznych przy młynicy znajdowały się skrzynie na mąkę oraz wagi, a także ciągi komunikacyjne i pomieszczenia biurowe. Na wyższych piętrach zlokalizowane były skrzynie zasypowe zasilające kamienie młyńskie w mlewo, skrzynia pyłowa na otręby oraz maszyny pyłowe, podręczne magazyny i izby mieszkalne pracowników. Na ostatnich kondygnacjach znajdowały się: suszarnia mąki, modelarnia i kreślarnia, a także pomieszczenia z maszynami chłodzącymi (hopperboy'ami), maszynami pomocniczymi, kołami roboczymi, maszynami czyszczącymi zboże z wialniami oraz dźwigi na worki i zboże wciągane z cumujących pod budynkiem barek⁸.

Adaptacje

Zmiany właścicieli budynku wiązały się z przekształceniami funkcjonalnymi. Jeszcze w latach dziewięćdziesiątych XX wieku dokonano pierwszej ingerencji w jego zabytkową strukturę. Rozebrano wtedy część sklepień i stropów, zdemontowano większość stolarki okiennej, wymieniono część oryginalnej konstrukcji na żelbetową, rozebrano kotłownię i rozpoczęto prace nad garażem podziemnym. Prowizorycznie zabezpieczony, niszczący obiekt, pobudzał wyobraźnię inwestorów i architektów. Pierwotnie młyn przemysłowy, teraz miał stać się luksusowym hotelem, centrum kulturalno-rozrywkowym, i wreszcie siedzibą instytucji kultury. Powstało kilka koncepcji jego rewitalizacji, i to autorstwa uznanych biur architektonicznych, propozycje przedstawiły między innymi pracownie Bulanda Mucha i Nizio Design.

Ci pierwsi projektowali w budynku hotel, jeszcze przed rozpoczęciem przez miasto Bydgoszcz rewitalizacji Wyspy Młyńskiej, na początku obecnego stulecia. Koncepcja była stosunkowo zachowawcza, przewidywała niewielkie ingerencje w zabytkową strukturę. Architekci skupili się na otoczeniu Młyna Rothera i zmianach

7 F. Keil, *O założeniach młyńskich koło Bydgoszczy, czyli o budowie Młyna Rothera*, „Zeitschrift für Bauweisen”, Jg. 5, 1855, s. 23.

8 Ibidem, s. 23-24.

w zagospodarowaniu tej przestrzeni. Cały zespół budynków miał spinać od strony Wyspy Młyńskiej plac, pod którym zaprojektowano ogólnodostępne sale pełniące funkcje uzupełniające dla hotelu w budynku Młyna. Plac miała ograniczać nowo utworzona fosa naprzeciwko spichrza mącznego, sięgająca drewnianego pawilonu basenowego. Plac łączyłby się z zielenią Wyspy Młyńskiej kładkami. Zaprojektowane zostało także zejście bezpośrednio do wody. Te elementy miały być wyraźnie nowe, skonstrastowane z zachowanymi w oryginalnym, jedynie oczyszczonym i uzupełnionym, stanie elewacjami i wnętrzami budynku. Zabytek potraktowany został z pokorą i poszanowaniem historycznych struktur. Jedyne ingerencje dotyczyły wprowadzenia do budynku spełniających wymagania bezpieczeństwa, szachtów instalacyjnych i dróg ewakuacyjnych oraz wykonania w młynie jednoprzestrzennego atrium zwieńczonego przeszkleniem. Otwarta przestrzeń miała zostać wyposażona w nowoczesne ażurowe schody i pomosty. Kunszt projektu stanowiło płynne połączenie stref zabytkowej i współczesnej⁹.

Bardziej niekonwencjonalne były późniejsze koncepcje pracowni Mirosława Nizio. Pierwsza zakładała „położenie” na budynku Młyna szklanego prostopadłościanu. Założeniem drugiej było połączenie odrestaurowanego budynku ze szklaną bryłą częściowo ukrytą pod ziemią. Architekt inspirował się mostem jako symbolem spotkania oraz odniesieniem do Wenecji Bydgoskiej¹⁰. Nowoczesna bryła zaprojektowana została w przestrzeni pomiędzy skrzydłami spichlerzy. Trójkątna w rzucie, idealnie wpisałaby się w bryłę Młyna, dopełniając ją strukturalnie. Bryła rosnąca w kierunku Opery Nova stanowiłaby dominantę przestrzenną Wyspy Młyńskiej, nadającą rytm zabudowie okolicy. Tym samym kreowałaby otwarcia widokowe na rzekę, sąsiednią zielenią i zabytkowe elewacje. Planowano, by była miejscem spotkań turystów – gości hotelowych i bydgoszczan odpoczywających na Wyspie. Na jej dachu zaprojektowano taras pełniący funkcję miejskiego forum. Również jej wnętrze miało pełnić funkcje publiczne – centrum naukowo-dydaktycznego z salami warsztatowymi, sklepami i lokalami gastronomicznymi. Efemeryczna konstrukcja, dzięki transparentnym ścianom, łączyłaby wnętrze z zewnątrz, jednocześnie nie zasłaniając widoku na Młyn Rothera. Struktura projektu podzieliłaby Wyspę na trzy place: zielony,

9 *Galeria jednego projektu. Architektura polska początku XXI wieku*, red. Urszula Gołota, Wrocław 2008, s. 14.
10 Tomasz Wojciechowski, *Młyn Rothera. Jak Młyn Rothera zmieni bydgoską starówkę? Czyli pomysł na rewitalizację Wyspy Młyńskiej*, „Archirama Murator”, https://archirama.muratorplus.pl/architektura/mlyna-rothera-jak-mlyn-rothera-zmieni-bydgoska-starowke-czyli-pomysl-na-rewitalizacje-wyspy-mlynskie,67_1790.html [dostęp: 8 X 2021].

nadziemny (na tarasie) i wodny¹¹. Bryły połączone byłyby przeszklonymi przejściami, z kolei pomost połączyłby plac z rzeką. Na potrzeby koncepcji opracowano również podział funkcjonalny młyna: główną przestrzenią miało być lobby, zajmujące całą powierzchnię atrium. Jego wnętrze miało być jednocześnie przywrócone do stanu pierwotnego (plany rekonstrukcji sklepienia) i zupełnie nowe – dzięki szklanej elewacji lobby. Dla obiektu planowano funkcję hotelu z muzeum miejskim oraz spa.

Adaptacja według projektu pracowni LS Projekt prowadzona jest z poszanowaniem zabytku i jego architektury. Nowy projekt w największym możliwym stopniu korzysta z oryginalnej tkanki budynku i eksponuje jego piękno. Poza dostosowaniem do współczesnych funkcji, celem rewitalizacji jest także kompleksowa odnowa struktury oraz zbliżenie sfer sztuki i techniki poprzez prowadzenie działalności kulturalnej w obiekcie poprzemysłowym. Odnowiony obiekt będzie mieścił sale wystawowe, pracownie naukowe, przestrzenie ogólnodostępne i biura. Dodanym elementem kompleksu jest wyłożony deskami rozległy taras z fontanną. Nieinwazyjny charakter projektu pozwala poczuć w budynku ducha minionego czasu. Priorytetem rewitalizacji były prace zabezpieczające i remontowo-uzupełniające. Konieczne były wzmocnienia osłabionej konstrukcji, uzupełnienia ubytków i uporządkowanie warstwy estetycznej obiektu. Nad młynem wykonano szklany świetlik wraz z otaczającym go tarasem widokowym. W spichlerzach dobudowane zostały nowe pionowe komunikacyjne i sanitarne, które podzieliły, niegdyś jednoprzestrzenne hale, na mniejsze pomieszczenia. Zachowano pierwotny układ pięter o zmniejszającej się wysokości, pozostawiono oryginalne elementy konstrukcyjne i wytworzone przez nie naturalne podziały przestrzeni wewnątrz budynku. Adaptację oparto na charakterystyce budynku przemysłowego: jego skali, materiałach, cechach fizycznych, rytmizacji podziałów architektonicznych i czytelnym wydzieleniu poszczególnych budynków. Kompleks pozostaje architektoniczną dominantą Wyspy Młyńskiej, zamyka wizualnie jej zachodnią część. Jednocześnie zachowana została ciągłość funkcjonowania obiektu jako miejsca, w którym koncentruje się codzienna aktywność okolicznych mieszkańców, zarówno zawodowa, jak i rodzinna. Niezmieniona pozostała także relacja Młyna z układem urbanistycznym miasta. Ceglane elewacje kontrastują z zabudową mieszkaniową od strony Młynówki, ale prosta, czysta forma budynku łączy go z resztą budynków na Wyspie.

11 Ibidem.

Mateusz Gyurkovich¹² mówi o tym, że obiekty pełniące funkcje kulturowe stają się najważniejszymi częściami współczesnej struktury miejskiej. Taką przestrzenią jest właśnie Wyspa Młyńska, a wraz z nią Młyn Rothera – łączą rekreacyjną zielenią, odniesienia do przemysłowej tradycji miejsca oraz nowe funkcje związane z kulturą wysoką. A rzeka przepięknie prezentuje panoramę miasta. Młyny są przykładem dopasowania zrewitalizowanych obiektów poprzemysłowych do współczesnych funkcji kulturowych, dzięki czemu uatrakcyjnają panoramę (także historyczną) miasta. Młyn Rothera stanowi dominantę architektoniczną Wyspy Młyńskiej, w istotny sposób współkreując indywidualny charakter tego miejsca.

Streszczenie

Młyn Rothera jako przykład adaptacji XIX-wiecznego obiektu poprzemysłowego do współczesnych funkcji

Zakorzeniony w krajobrazie Bydgoszczy i świadomości bydgoszczan Młyn Rothera pełnił wiele funkcji. Zbudowany w miejscu od początków miasta związanym z młynarstwem, najpierw funkcjonował jako nowoczesny obiekt przemysłowy i zakład pracy. Po zakończeniu produkcji pod koniec ubiegłego wieku, przez lata niszczał i pobudzał wyobraźnię. Planowano, że będzie hotelem i centrum rozrywkowym. Ostatecznie przekształcony został w ośrodek kultury i siedzibę instytucji, którą powołano w 2019 roku. Liczne zmiany właścicieli i plany na nową funkcję obiektu odcisnęły ślady także w jego tkance architektonicznej. Powstało kilka projektów, a prace adaptacyjne rozpoczynane były przez kolejnych inwestorów. Celem pracy jest prezentacja architektury Młyna Rothera i prześledzenie jej zmian. Przedstawione w niej zostały również kolejne koncepcje adaptacji do współczesnych funkcji oraz sposób, w jaki potraktowana w nich została tkanka historyczna budynku.

Słowa kluczowe: Młyn Rothera, architektura przemysłowa, adaptacje architektoniczne, Bydgoszcz, adaptacja architektury przemysłowej, architektura XIX wieku

12 Iga Grześkow, *Integracja sztuki i techniki na przykładzie przemian funkcji obiektów Młynów Rothera w historycznym krajobrazie Bydgoszczy*, [w:] *Integracja sztuki i techniki w architekturze i urbanistyce*, red. Józef Flizikowski, Bydgoszcz 2020, s. 18.

Summary

Rother's mill as an example of the adaptation of a 19th-century post-industrial facility to modern functions

Rooted in the landscape of Bydgoszcz and in the minds of its residents, over the years Rother's Mill has performed various functions. Built in a place always associated with milling, at first it served as a modern industrial facility and a work establishment. After the end of its production at the end of the 20th century the building was abandoned for years, stimulating the imagination. It was planned for the mill to become a hotel and a recreation centre. Eventually, it was adapted into a culture centre and a headquarter of an institution established in 2019. Many changes of the building's owners and many plans for its new function have also left a trace in the architectural substance. A few projects have been created and adaptational works were started by following investors. The aim of this paper is to present the architecture of Rother's Mill and to follow through its changes. The paper also showcases successive conceptions of building's adaptation to modern functions and the way they treat the historical substance.

Keywords: Rother's Mill, industrial architecture, architectural adaptations, Bydgoszcz, architecture of industrial objects, adaptation of industrial architecture, 19th century architecture

mgr inż. arch. Agata Józefiak
Park Kultury w Bydgoszczy

Radosław Michna

Firma C.A. Franke w Bydgoszczy. Historia, działalność, architektura

Sektor spożywczy, a w tym przemysł spirytusowy, miał swój znaczny udział w historii rozwoju bydgoskiej industrializacji. Na potrzeby jego działalności na terenie miasta wybudowano wiele interesujących obiektów architektonicznych. Wśród nich w ciągu XIX wieku powstał zespół architektoniczny dawnej rafinerii spirytusu firmy C.A. Franke, zlokalizowanej przy ulicach Podwale, Krętej, Grodzkiej i Adama Czartoryskiego. Choć obecnie te budynki poprzemysłowe nie pełnią już swej dawnej funkcji, a obiekty przekształcono i przebudowano, to zewnętrzną formą architektoniczną zwracają uwagę na swe przemysłowe korzenie, z których wyrosły i uczyniły interesujące nas przedsiębiorstwo jednym z największych w mieście nad Brdą.

W 1827 roku Carl August Franke przybył z Leszna do Bydgoszczy. W tym samym roku uruchomił małą destylarnię spirytusu z kapitałem zakładowym 500 talarów. Przedsiębiorstwo mieściło się w piętrowym budynku usytuowanym

równolegle do ulicy Grodzkiej¹.

W 1853 roku Carl August Franke zmarł. Kierownictwo nad firmą funkcjonującą pod nazwą Destylacja, Fabryka Rumu i Spirytusu, C.A. Franke (*Destillation, Rum- und Spirit-Fabrik von C.A. Franke*) przejął jego syn, Hermann². W 1857 roku zainstalował on w destylarni aparat spirytusowy o napędzie parowym i pojemności 1000 l. Tą pierwszą w Bydgoszczy maszynę parową o mocy 3 KM dostarczyła miejscowa Fabryka Maszyn i Kotłów Parowych Fritza Eberhardta³.

Stale rosnący popyt i zapotrzebowanie na spirytus do produkcji popularnych wówczas likierów, do których wyrobu potrzebny był rektyfikat dużej czystości, wymagał rozbudowy i unowocześnienia przedsiębiorstwa. W 1867 roku na wniosek Hermanna Franke wybudowano według projektu Müllera, w zachodniej części parceli przy ulicy Krętej 3 trzypiętrowy, podpiwniczony spichlerz, kryty dachem jednospadowym, zlokalizowany wzdłuż wschodniej pierzei ulicy Jatki. Na tym obszarze w 1770 roku, obok ówczesnej kamienicy przy Starym Rynku 15 stał browar, którego nie było już w 1774 roku. Spichlerz zaś wyburzono w 1967 roku, w związku z budową lokalu gastronomicznego Kaskada (1968–1969)⁴.

W 1872 roku Hermann Franke wybudował przy ulicy Grodzkiej 12 (ówcześnie Wallstraße 11, tj. ul. Podwale 11) nową destylarnię. Budynek był dwupiętrowy, podpiwniczony. Projekt opracował Heinrich Mautz. Zakończenie budowy nastąpiło przed 1 maja 1873 roku. W fabryce zainstalowano aparat spirytusowy, który mógł wytwarzać dziennie około 3500 litrów spirytusu. Tak wysoka produktywność sprawiła, że firma C.A. Franke stała się monopolistą w dystrybucji spirytusu dla Bydgoszczy i okolic⁵.

W 1878 roku Hermann Franke wnioskował o budowę nowej stajni z wozownią na miejscu starej, która w ciągu pierwszej połowy XIX wieku zastąpiła dawną

1 *Industrie und Gewerbe. Eine Darstellung der industriellen Entwicklung Brombergs vom technisch-wirtschaftlichen Standpunkte unter besonderer Berücksichtigung der letzten 50 Jahre* (dalej: *Industrie und Gewerbe*), Bromberg 1907, s. 243; zob. też Barbara Chojnacka, Bronisław Kłobucki – artysta rzeźbiarz. Przyczynek do dziejów bydgoskiej rzeźby w latach 1920–1939, „Materiały do Dziejów Kultury i Sztuki Bydgoszczy i Regionu”, z. 7 z 2002, s. 93, gdzie zamieszczono ilustrację rzeźby portretowej Carla Augusta Franke, autorstwa Bronisława Kłobuckiego z 1927 r.

2 Archiwum Państwowe w Bydgoszczy (dalej: APB), Akta miasta Bydgoszczy (dalej: AmB), sygn. 190, Franke Hermann – Stadtrath; Marek Romaniuk, *Franke Hermann August Robert*, [w:] *Bydgoski Słownik Biograficzny* (dalej: BSB), t. 1, red. Janusz Kutta, Bydgoszcz 1994, s. 48–50; Bogna Derkowska-Kostkowska, *Bydgoszcz przemysłowa. Retro przewodnik – od warsztatu do fabryki*, Bydgoszcz 2018, s. 52.

3 *Industrie und Gewerbe*, op. cit., s. 244.

4 APB, AmB, sygn. 2202, Die Erteilung der Baukonzesse 1864–1867, k. 319–321; *Bydgoszcz. Studium Historyczno-Konserwatorskie, Stare Miasto*, cz. 1, t. 16, Aneks. Wypisy archiwalne, ul. Kręta 3, Bydgoszcz 1997.

5 *Bydgoszcz. Studium Historyczno-Konserwatorskie, Stare Miasto*, cz. 1, t. 3, ul. Grodzka 7–36, Adres: ul. Grodzka 12, Bydgoszcz 1997, s. 26–29; *Industrie und Gewerbe*, op. cit., s. 244.

wykonał mistrz murarski Albert Rose, a roboty ciesielskie mistrz ciesielski Mautz⁶. Obecnie w tym industrialnym budynku przy ulicy Krętej 3 od lat dziewięćdziesiątych XX wieku mieści się Centrum Artystyczne „Eljazz”, gdzie odbywają się koncerty jazzowe oraz organizowany jest międzynarodowy festiwal jazzowy – Bydgoszcz Jazz Festival. Przemysłowego charakteru we wnętrzu budynku nadają ceglane sklepienia żaglaste i żeliwne kolumny. W kamienicy przy ulicy Krętej 3 siedzibę ma również pub Destylarnia (wejście od ul. Podwale), który swą nazwą nawiązuje do działalności



il. 3 Budynek z 1878 roku przy ulicy Krętej 3. Obecnie siedziba Centrum Artystycznego „Eljazz” i pubu Destylarnia. Fot. Radosław Michna, 2022

firmy C.A. Franke w tej części miasta.

W 1883 roku Hermann Franke wznosił parterowy budynek kuźni przy południowej granicy parceli ulicy Grodzkiej, w pobliżu ulicy Podwale, na przedłużeniu głównego budynku gorzelni. Kuźnię dostawiono do północnego muru stajni końskiej przy ulicy Podwale 2 (projekt i wykonawstwo: mistrz murarski Albert Rose). Następnie Franke dostawił do kuźni od wschodu, w południowo-wschodnim narożu parceli, na

6 Bydgoszcz. Studium Historyczno-Konserwatorskie, Stare Miasto, cz. 1, t. 16, Aneks. Wypisy archiwalne, ul. Kręta 3, Bydgoszcz 1997.

styku z ulicą Podwale, prostokątny, parterowy budynek turbiny elektrycznej (projekt i wykonanie według Alberta Rose⁷).

Wzrost produkcji wymagał również posiadania odpowiedniego zaplecza do magazynowania wyrobów spirytusowych, szczególnie w miesiącach zimowych. W 1887 roku Franke kupił parcelę przy ulicy Adama Czartoryskiego (dawniej Mautzstraße), gdzie urządził magazyn do spirytusu. Znajdowały się w nim cementowe cysterny i żelazne zbiorniki mogące pomieścić około milion litrów spirytusu⁸. W 1887 roku wybudowano także kantor, zrealizowany według projektu Alberta Muttraya.



il. 4 Rafineria spirytusu C.A. Franke przy ulicy Adama Czartoryskiego (źródło: M. Kandt, *Handel und Industrie des Regierungsbezirks Bromberg*, „Sonderdruck der Export-Woche”, Berlin 1914)

Obiekt wzniesiony w stylu historyzmu, z elementami neomanierystycznymi, umiejscowiono przy wąskiej uliczce schodzącej ku nabrzeżu rzeki Młynówki⁹.

W 1893 roku na obszarze posiadanej działki została wybudowana nowa, duża rafineria spirytusu, budynki gospodarcze oraz szereg domów mieszkalnych. Zdolność magazynowania spirytusu zwiększono do 1 miliona 750 tysięcy litrów. Obydwie fabryki, przy ulicy

Podwale i ulicy Adama Czartoryskiego, były w stanie wyprodukować około 10 tysięcy litrów spirytusu dziennie¹⁰.

7 Bydgoszcz. Studium Historyczno-Konserwatorskie, *Stare Miasto*, cz. 1, t. 16, Aneks. Wypisy archiwalne, ul. Grodzka 12, Bydgoszcz 1997.

8 Bydgoszcz. Studium Historyczno-Konserwatorskie, *Stare Miasto*, cz. 1, t. 16, Aneks. Wypisy archiwalne, ul. Czartoryskiego 2-4, Bydgoszcz 1997; *Industrie und Gewerbe*, op. cit., s. 244; M. Romaniuk, op. cit., s. 48.

9 APB, Akta Budowlane miasta Bydgoszczy, sygn. 395.

10 Bydgoszcz. Studium Historyczno-Konserwatorskie, *Stare Miasto*, cz. 1, t. 16, Aneks. Wypisy archiwalne, ul. Czartoryskiego 2-4, Bydgoszcz 1997.

W 1897 roku współwłaścicielem firmy został syn Hermanna Franke, Konrad. W 1901 roku obaj założyli firmę Tartak parowy i handel drewnem użytkowym. Początkowo w przedsiębiorstwie zatrudnionych było 30 pracowników. Hermann Franke wykupił dzierżawiony dotąd tartak przy ulicy Czartoryskiego, unowocześnił go i wprowadził maszyny parowe do napędu traków. Wkrótce plac do składowania

drewna okazał się za mały, więc Franke najpierw wydzierżawił, a później wykupił teren w pobliżu trzeciej śluzy, obok restauracji i ogrodu Patzera. Firma znacząco się rozwinęła, a jej moce przerobowe zostały zwiększone poprzez zainstalowanie w fabryce nowych maszyn do obrabiania drewna. Oferta



il. 5 Tartak parowy C.A. Franke przy ulicy Adama Czartoryskiego (źródło: M. Kandt, *Handel und Industrie des Regierungsbezirks Bromberg*, „Sonderdruck der Export-Woche”, Berlin 1914)

firmy wychodziła poza granice Prowincji Poznańskiej. W 1907 roku przedsiębiorstwo zatrudniało 65 pracowników, a w 1913 ich liczba zwiększyła się do około 110 osób. Drewno z tartaku Frankego nabywały instytucje miejskie, mieszkańcy Bydgoszczy i okolic, a także sprzedawno je w Berlinie, Oldenburgu i Saksonii¹¹.

W 1907 roku przedsiębiorstwo spirytusowe i destylarnia C.A. Franke zatrudniała 11 pracowników urzędniczych i 18 robotników. Kapitał zakładowy wynosił około 750 tysięcy marek. Oprócz firmy Hermann Franke posiadał również sklep firmowy przy ulicy Mostowej 10 oraz probiernię przy ulicy Gdańskiej 19, które przynosiły dodatkowe dochody¹². W ofercie sprzedaży firmy C.A. Franke były różnego rodzaju wódki, a poza tym kupić można było absynt, arak, poncz, a także rum z Jamajki czy też importowany z Francji koniak. Oprócz spirytusu i czystej wódki przedsiębiorstwo

11 APB, Urząd Budownictwa Wodnego w Bydgoszczy, Kanał Bydgoski – rozbudowa, sygn. 1315, Vertrag mit dem Dampfsägewerk von C.A. Franke zu Bromberg betr. Die Lieferung von Holz für den ungefähren Jahresbedarf des Wasserbauamts Bromberg (1915); *Industrie und Gewerbe in Bromberg*, op. cit., s. 217-218; Moritz Kandt, *Handel und Industrie des Regierungsbezirks Bromberg*, „Sonderdruck der Export-Woche”, Berlin 1914, s. 16; Wilibald Schulz, *Ein Tag im Sägewerk*, [w:] *Aus Brombergs Vergangenheit. Ein Heimatbuch für den Stadt- und Landkreis*, red. Günther Meinhardt, Wilhelmshaven 1973, s. 245-247.

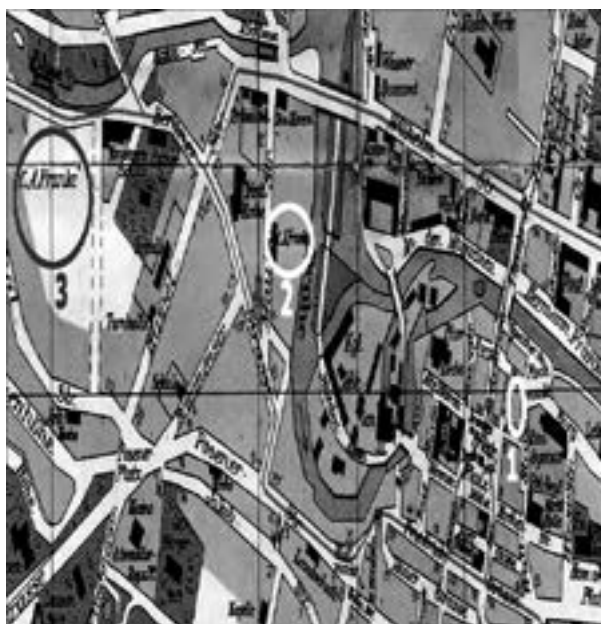
12 *Industrie und Gewerbe in Bromberg*, op. cit., s. 244.



il. 6 Probiernia firmy C.A. Franke (źródło: www.fotopol-ska.eu)



il. 7 Druk reklamowy przedstawiający zabudowania fabryczne obydwu rafinerii spirytusu firmy C.A. Franke (źródło: Autor – Paul Berthold Jaekel Własność: Muzeum Okręgowe im. Leona Wyczółkowskiego w Bydgoszczy, MOB/H/A-872)



il. 8 Lokalizacja destylarni i tartaku firmy C.A. Franke na mapie Bydgoszczy z 1915 roku. Legenda: 1–rafineria spirytusu przy ul. Grodzkiej; 2–rafineria spirytusu i tartak parowy przy ul. Czartoryskiego; 3–plac do składowania drewna. (źródło: Opracowanie własne autora na podstawie mapy: Plan der Stadt Bromberg mit Vororten 1915 [Kujawsko-Pomorska Biblioteka Cyfrowa])

C.A. Franke produkowało również likiery, między innymi Alpenkräuter, Curaçao, Advocat, likiery czekoladowe, likier ziołowy Karmeliter, a także wiśniówkę i przepalankę. Wśród alkoholowych specjałów znajdowały się między innymi krople dr. Eskalony, kujawska Esencja Żołądkowa Carla Leistikowa oraz Kujawiak według recepty aptekarza Hoyera.

Pod koniec 1908 roku pożar zniszczył zabudowania gorzelni przy ulicy Grodzkiej 12. Odbudowę spalonych budynków przeprowadzono w 1909 roku¹³.

Oprócz działalności w przemyśle alkoholowym i drzewnym Hermann Franke urządził również ogólnodostępne zakłady kąpielowe. W 1872 roku wnioskował o budowę przy ulicy Grodzkiej 12 Parowej Łaźni Rzymskiej (z wannami), przyległej od zachodu do ulicy Jatki, a od południowego wschodu do starej wytwórni spirytusu przy ulicy Podwale 2. Zakład kąpielowy otwarto w 1874 roku.

Natomiast druga łaźnia została otwarta w pobliżu rafinerii przy ulicy A. Czartoryskiego 6 w 1894 roku. Sam zakład kąpielowy mieścił dwanaście kabin z wannami oraz prysznice – odrębne dla kobiet i mężczyzn. W uruchomieniu łaźni wykorzystywano gorącą wodę, ogrzewaną w trakcie jednego z procesów technologicznych przy produkcji spirytusu. Zakłady kąpielowe przez wiele lat służyły mieszkańcom miasta. Później utraciły trochę na znaczeniu, gdy rozbudowano sieć wodociągową i zainstalowano łazienki we wszystkich bogatszych domach. Łaźnie pozostały jednak użyteczne dla wielu uboższych mieszkańców miasta¹⁴.

W 1913 roku zmarł Hermann Franke. Kierownictwo nad firmą przejął jego



il. 9 Reklama łaźni parowej C.A. Franke przy ulicy Grodzkiej 12 (źródło: Autor – Paul Berthold Jaekel. Własność: Muzeum Okręgowe im. Leona Wyczółkowskiego w Bydgoszczy, MOB/H/A-879)

13 Bydgoszcz. Studium Historyczno-Konserwatorskie, Stare Miasto, cz. 1, t. 16, Aneks. Wypisy archiwalne, ul. Grodzka 12, Bydgoszcz 1997.

14 *Industrie und Gewerbe in Bromberg*, op. cit., s. 244-245; B. Derkowska-Kostkowska, *Zakłady kąpielowe w XIX i I. połowie XX wieku w Bydgoszczy*, „Kronika Bydgoska”, t. 30, 2009, s. 103-106.

syn Konrad¹⁵, który zarządzał przedsiębiorstwem do końca swego życia w 1917 roku. Firma funkcjonowała nadal w latach międzywojennych, jednak wskutek unieruchomienia rektyfikacji spirytusu i zmniejszenia produkcji likierów spadły jej obroty, a kryzys gospodarczy z końca lat dwudziestych XX wieku pogłębił recesję. Tartak parowy, który dzierżawił Herman Raatz także nie był źródłem oczekiwanych dochodów finansowych. W ostatnich latach działalności obroty firmy zmniejszyły się z 2 milionów złotych do 160 tysięcy złotych. Wobec tej sytuacji i dużego zadłużenia bankowego firma stała się niewypłacalna i w 1934 roku zgłosiła upadłość. Zarządcą masy upadłościowej ustanowiony został adwokat Kazimierz Radzikowski¹⁶. Rodzina Franke wyemigrowała do Niemiec. Posiadane przez nią nieruchomości zostały wystawione na sprzedaż¹⁷. Część własności firmy kupił Stanisław Chart i przy ulicy Mostowej 4 prowadził pod nazwą firmy C.A. Franke sprzedaż win, wódek i likierów specjalnych gatunków znanych firm, a także restaurację¹⁸. Przy ulicy Adama Czartoryskiego 6 w 1936 roku mieściła się Hurtownia Wódek i Soków Państwowych Zamkowych Zakładów Przemysłowych w Cieszynie¹⁹. W czasie drugiej wojny światowej część budynków w obrębie ulic Grodzkiej, Jatki, Mostowej i Starego Rynku wyburzono. Po wojnie zachowane budynki dawnego kompleksu rafinerii spirytusu były stopniowo adaptowane na funkcje mieszkaniowe i biurowe, a majątek fabryki został przejęty przez państwo.

Rodzina Franke poprzez swą działalność była zasłużona dla Bydgoszczy. Carl August Franke w 1841 roku przekazał kapitał w wysokości 500 talarów na cel utworzenia Miejskiej Szkoły Realnej, która została otwarta w 1851 roku²⁰. Hermann i Konrad Franke pełnili funkcje radnych Miasta Bydgoszczy. Hermann Franke organizował pomoc dla ubogich i bezrobotnych. Przekazał miastu fundusz w wysokości 30 tysięcy marek na budowę domu starców i przytułku dla chorych. Sprawował również

15 APB, AmB, sygn. 189, Franke Conrad – Stadtrath; M. Romaniuk, *Franke Konrad Moritz Ernst*, [w:] *Bydgoski Słownik Biograficzny*, t. 1, Bydgoszcz 1994, s. 50-51.

16 „Dziennik Bydgoski” (dalej: DB), nr 3 z 5 I 1934, R. 28; *Postępowanie upadłościowe*, „Dzień Pomorski”, nr 3 z 5 I 1934, R. 6; Idem, nr 239 z 20 X 1934, R. 6, s. 8; *Firma C.A. Franke zgłosiła upadłość*, „Kurier Bydgoski”, nr 4 z 6 I 1934, s. 5; B. Derkowska-Kostkowska, op. cit., s. 53.

17 *Obwieszczenie o licytacji nieruchomości*, DB, nr 46 z 25 II 1936, R. 30, s. 14; *Obwieszczenie o licytacji nieruchomości*, DB, nr 132 z 7 VI 1936, R. 30, s. 20; *Obwieszczenie o licytacji nieruchomości*, DB, nr 137 z 14 VI 1936, R. 30, s. 21; *Obwieszczenie o licytacji nieruchomości*, DB, nr 162 z 15 VII 1936, R. 30, s. 12; DB, nr 213 z 13 IX 1936, R. 30, s. 13; DB, nr 239 z 14 X 1936, R. 30, s. 7; DB, nr 104 z 7 V 1938, R. 32, s. 13.

18 *Pamiętnik Jubileuszowy Stowarzyszenia Restauratorów w Bydgoszczy: 1885–1935*, Bydgoszcz 1935, s. 59; DB, nr 213 z 16 IX 1937, R. 31, s. 11.

19 *Księga Adresowa Miasta Bydgoszczy 1936/37*, Bydgoszcz 1936.

20 Radosław Michna, *Pruskie szkolnictwo średnie w Bydgoszczy w latach 1815–1920*, Bydgoszcz 2020, s. 262.

stanowisko radcy komercyjnego oraz prezesa Izby Handlowej w Bydgoszczy. Oprócz tego był członkiem rady kościelnej ewangelickiej gminy wyznaniowej w Bydgoszczy i rady prowincjonalnej w Poznaniu. Wsparł budowę kościoła ewangelickiego w Bydgoszczy sumą 30 000 marek. Był też członkiem założycielem powstałego w 1880 roku Towarzystwa Historycznego Obwodu Nadnoteckiego, a także od 1878 roku członkiem założycielem i członkiem zarządu Niemieckiego Towarzystwa Sztuki i Wiedzy. Wspierał również szkolnictwo. W 1900 roku Rada Miejska i Magistrat Bydgoszczy nadały Hermannowi Franke tytuł honorowego obywatela miasta za długoletnią działalność we władzach miasta, zaangażowanie w pracy na rzecz jego rozwoju na polu gospodarczym, kulturalnym i społecznym. Po 1913 roku jego imieniem nazwano jedną z ulic (obecnie ul. Stary Port), która utrzymała swą nazwę do 1945 roku. Natomiast w 2012 roku imieniem Hermanna Franke nazwano jedną z ulic na terenie Bydgoskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego²¹.

Współcześnie dawny zespół budynków poindustrialnych firmy C.A. Franke i sąsiadującą z nim okoliczną zabudowę zaadaptowano do nowych funkcji. Wybudowany w latach 1968–1969 w narożniku ulicy Mostowej i Starego Rynku lokal gastronomiczny Kaskada został wyburzony w latach 2011–2012. W kolejnych latach na jego miejscu zagospodarowano powierzchnię dla nowej zabudowy, korespondującej z pierwotnym układem architektonicznym tej części miasta w kwartale ulic Mostowej, Grodzkiej, Podwale, Krętej. Odtworzono ulicę Jatki, nieobecną przez kilka dekad na mapie Bydgoszczy. Z kolei teren dawnej destylarni stanowił atrakcyjną parcelę dla nowych inwestycji budowlanych. Rekonstrukcję ulicy Jatki, która obejmując różnorodne restauracje, stała się nowoczesnym kulinarnym centrum miasta, zrealizował rozbudowujący się przy ulicy Mostowej bydgoski cukiernik i restaurator Adam Sowa. W 2015 roku wzniesiono budynek restauracyjno-biurowy w obrębie ulic Krętej i Jatki. Ceglane elewacje obiektu z antracytowym detalem nadają mu industrialnego charakteru i swą formą nawiązują do sąsiedniego ceglanego budynku dawnej stajni z wozownią (od lat 90. XX wieku siedziba Centrum Artystycznego „Eljazz”).

Natomiast zabytkowy budynek dawnej rafinerii spirytusu, stojący wzdłuż ulicy Jatki do jej skrzyżowania z ulicą Grodzką 12, został przebudowany,

21

Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz in Berlin-Dahlem, I. HA Rep. 120 Ministerium für Handel und Gewerbe, CB Nr 667, Verleihung des Titels Geh. Kommerzienrat: Franke, Hermann; Kaufmann und Stadtrat, Bromberg (1895–1913); M. Romaniuk, *Franke Hermann August Robert*, op. cit., s. 49-50.



il. 10 Obecny zespół zabudowy w kwartale ulic Mostowej, Grodzkiej, Podwale, Krętej. Widoczny biały budynek dawnej rafinerii spirytusu firmy C.A. Franke z 1872 roku, fot. Radosław Michna, 2022

rozbudowany i adaptowany na cele hotelowe z funkcjami konferencyjnymi w latach 2016–2019. Eklektyczna forma architektoniczna obiektu destylarni, wzniesionego w 1872 roku, ma charakter wielkomiejskiej architektury, który nie akcentuje jego produkcyjnej funkcji, jaką posiadał w przeszłości.

Pomimo tego, że ulica Jatki swą szeroką ofertą przyciąga mieszkańców miasta

i licznych turystów, to poprzez odmienność form architektonicznych poszczególnych budynków i nadanie im różnych funkcji, sprawia, że istnienie w przeszłości zespołu przemysłowego firmy C.A. Franke w danym kwartale ulic jest nieczytelne. Aranżacja elewacji budynków industrialną stylistyką również nie przyniosła wyraźnej poprawy w identyfikacji historii tego miejsca. Brakuje chociażby zainstalowanej niewielkiej tabliczki informacyjnej na elewacji budynku, która wskazywałaby jaką dawniej pełnił funkcję. Wyjątek stanowi nazwa pubu Destylarnia, która zwraca uwagę i może zachęcić do zapoznania się z dziejami budynku przy ulicy Krętej 3. Mieszczące się w nim także wzmiankowane już Centrum Artystyczne „Eljazz”, w ramach swojej działalności przygotowało też wystawę o historii tej kamienicy, na której zaprezentowano zdjęcia, ryciny, plakaty i etykiety²².

Przy ulicy Adama Czartoryskiego 2-6 znajduje się drugi zespół budynków poindustrialnych firmy C.A. Franke. Część z obiektów w okresie drugiej wojny światowej została nieznacznie przebudowana i zmieniła funkcję. Jeden z budynków ze zbiornikiem na spirytus przekształcono na powierzchnie

22 W *Eljazzie działała kiedyś destylarnia likierów*, portal internetowy „Bydgoszcz Nasze Miasto”, tekst z 1 II 2014; Marta Leszczyńska, „Łaźnie Miejskie” mają być wizytówką Bydgoszczy, „Gazeta Wyborcza Bydgoszcz”, Wiadomości z Bydgoszczy z 8 X 2015; Zuzanna Małkowska, *Czytelność historii kompleksu przemysłowego po jego adaptacji do nowej funkcji. Omówienie na kilku bydgoskich przykładach*, [w:] *Integracja sztuki i techniki w architekturze i urbanistyce*, t. 6/2, red. Józef Flizikowski, Bydgoszcz 2020, s. 47-48.

biurowe. W drugim budynku mieszczącym zbiornik na spirytus urządzono śrutownię. Czterokondygnacyjny budynek destylarni zredukowano do poziomu parteru. Po 1945 roku budynki były adaptowane na funkcje biurowe, usługowe, magazynowe, ale nie przeprowadzono ich kompleksowej przebudowy. Obecnie budynki wynajmowane są różnym najemcom. Znajdują się tam między innymi pracownia meblarska, firma doradztwa gospodarczego, pomieszczenia biurowe i magazynowe. Zespół poindustrialny budynków przy ulicy A. Czartoryskiego sąsiaduje z rzeką Młynówką i obszarem Wenecji Bydgoskiej. Pomimo lokalizacji przy Wyspie Młyńskiej i posiadanej charakterystycznej ceglanej architektury poindustrialnej dawny zespół budynków rafinerii spirytusu jest w niewielkim stopniu rozpoznawalny przez mieszkańców miasta. Spowodowane jest to między innymi brakiem dużego obiektu przemysłowego, który pełniłby rolę dominanty (porównywalnej wielkością do sąsiedniej, nieużytkowanej od dawna Farbiarni Koppa, czy też do odrestaurowanego i zrewitalizowanego Młyna Rothera). Ponadto zespół budynków jest ogrodzony przedwojennym murem i ma tylko jedną bramę wjazdową, a brak możliwości wejścia od strony Wyspy



il. 11 Obecny zespół zabudowy dawnej rafinerii spirytusu firmy C.A. Franke przy ulicy A. Czartoryskiego.
Fot. Radosław Michna, 2022 r.

Młyńskiej nie ułatwia przechodniom czy turystom dotarcia do niego. Do tego poindustrialny zespół budynków nie posiada szyldu czy tabliczki informacyjnej, jaką funkcję pełnił w przeszłości, co w połączeniu z w większości zamkniętym charakterem zabudowy powoduje, że interesujący pod względem swej historii i architektury teren dawnej rafinerii spirytusu nie jest powszechnie odwiedzany przez mieszkańców i turystów²³.

Jednym z interesujących obiektów poindustrialnych na terenie dawnej fabryki spirytusu przy ulicy A. Czartoryskiego jest budynek kantoru. Po drugiej wojnie światowej był zamieszkiwany przez lokatorów. Przez pewien okres znajdowała się tam również centrala rybna, jak wynika z informacji jednego z obecnych właścicieli nieruchomości. W 2003 roku kupili ją bydgoszczanie i wyremontowali. Kilkukondygnacyjny budynek o powierzchni ponad 300 m² może pełnić funkcje mieszkalne i biurowe. W 2018 roku był on przeznaczony na wynajem. Obecnie obiekt jest nieużytkowany²⁴. Stosowna aranżacja wnętrza tego zabytkowego budynku mogłaby uczynić z niego na przykład instytucję społeczno-kulturalną albo obiekt muzealny. Odpowiednia adaptacja historycznych budynków poprzemysłowych na przykładzie zrewitalizowanego Młyna Rothera na Wyspie Młyńskiej pokazała, że jest to możliwe.

Streszczenie

Firma C.A. Franke w Bydgoszczy. Historia, działalność, architektura

Tematem opracowania jest przedstawienie działalności przedsiębiorstwa założonego przez Carla Augusta Franke. Utworzona w 1827 roku rafineria spirytusu kierowana przez rodzinę Franke osiągnęła w ciągu XIX i na początku XX wieku dynamiczny rozwój. Oprócz nowoczesnej rafinerii spirytusu przeprowadzono szereg innych inwestycji, między innymi urządzono łaźnie kąpielowe dla mieszkańców, a także założono tartak parowy. Część z tych zachowanych obiektów tworzy interesujący zespół zabudowań poindustrialnych. Ich historię i współczesną adaptację w architektonicznym krajobrazie Bydgoszczy zaprezentowano w niniejszym artykule.

23 Z. Małkowska, op. cit., s. 46-47.

24 *Zabytkowy budynek na Wyspie czeka na gospodarza*, „Gazeta Wyborcza Bydgoszcz”, Wiadomości z Bydgoszczy z 8 V 2018.

Słowa kluczowe: firma C. A. Franke, przemysł destylacyjny, rafineria spirytusu, Bydgoszcz

Summary

The C.A. Franke company in Bydgoszcz. History, activities, architecture

The subject of the article is to present the activities of the company founded by Carl August Franke. Established in 1827 the spirit refinery managed by the Franke family, achieved dynamic development during the 19th and early 20th centuries. Beside of the modern spirit refinery, many other investments were carried out, i. a. there were arranged baths for residents, and also a steam sawmill was established. Some of these preserved objects form an interesting group of post-industrial buildings. Their history and contemporary adaptation in the architectural landscape of Bydgoszcz have been presented in this article.

Keywords: C. A. Franke company, distillation industry, spirit refinery, Bydgoszcz

dr Radosław Michna
Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy

Marcin Kędzierski

Różne losy architektury przemysłowej w Gnieźnie. Od upadku i dewastacji po rewitalizację

Krajobraz miejski Gniezna jest kojarzony przede wszystkim z obiektami architektury sakralnej, a szczególnie największą dominantą, czyli Bazyliką Prymasowską Wniebowzięcia Najświętszej Maryi Panny. Jednakże od XIX wieku, przestrzeń miejską pierwszej stolicy Polski zaczęły wypełniać mniejsze i większe zakłady przemysłowe, nierzadko o monumentalnej architekturze. W tym okresie w Gnieźnie funkcjonowały między innymi browar, cegielnia, młyn parowy, gorzelnia, farbiarnie, odlewnia żelaza, rzeźnia oraz cukrownia. Zwłaszcza ten ostatni zakład, wraz z towarzyszącą infrastrukturą i rozwijającą się w sąsiedztwie garbarnią, zajmował rozległy obszar, tworzący przemysłowy krajobraz południowej części miasta.

Dalsza industrializacja krajobrazu miejskiego Gniezna miała miejsce w PRL-u. Wówczas to na mapie miasta pojawiły się firmy, które zdobyły ogólnopolską rozpoznawalność. Rozwijający się przemysł, zmienił krajobraz miejski pierwszej stolicy, nie tylko ze względu na pobudowane obiekty przemysłowe, ale i rozpowszechnione budownictwo mieszkaniowe z „wielkiej płyty”, gdzie zamieszkały tysiące pracowników tutejszych zakładów produkcyjnych.

W latach dziewięćdziesiątych XX wieku, podobnie jak w całym kraju, rozpoczął

się proces likwidacji gnieźnieńskich przedsiębiorstw państwowych. Przemian gospodarczych nie przetrwała między innymi miejscowa rzeźnia i cukrownia.

Oprócz przedstawienia historii lokalnych fabryk w kontekście architektoniczno-urbanistycznym, należy skoncentrować się także na dalszych losach obiektów przemysłowych występujących w krajobrazie miejskim Gniezna.

Krajobraz miejski Gniezna w XIX i XX wieku

Na początku XIX wieku krajobraz miejski Gniezna uległ drastycznemu przeobrażeniu. Otóż, 27 maja 1819 roku na ulicy Żydowskiej wybuchł pożar, który w kilka godzin strawił miasto. Spaleniu uległo 235 domów, a ponad 300 rodzin straciło dach nad głową¹. Żywioł oszczędził katedrę i pozostałe świątynie, ale całkowicie zniszczył ratusz znajdujący się na rynku.

Odbudowa pierwszej stolicy nie była zadaniem prostym do zrealizowania². Pierwszy projekt podniesienia miasta z gruzów przedstawił szef budowlany Regencji Bydgoskiej Carl Adler. Kontrowersyjny plan zakładał utworzenie nowej osi miasta na linii katedra – kościół ewangelicki, poszerzenie rynku, wyburzenie pozostałości po ratuszu, odsłonięcie klasztoru i kościoła franciszkańskiego poprzez rezygnację z odbudowania północnej pierzei rynku³. Drugi projekt, Komitetu Odbudowy, był zdecydowanie mniej radykalny. Równolegle prowadzono prace porządkowe oraz podjęto się regulacji przestrzennej miasta. Pod nadzorem mierniczego Johanna Heinricha Abichta obniżono poziom rynku, usunięto fundamenty budynków, zakopano fosę, rozebrano resztki murów obronnych i zburzono ocalały w pożarze kościół Świętej Anny⁴. Ostatecznie Gniezno odbudowano pod koniec 1824 roku. W przestrzeni miejskiej pojawiły się liczne domy murowane, w wielu miejscach zniwelowano pagórkowaty teren, przeprowadzono drogę łączącą kościół ewangelicki, rynek i katedrę oraz wytyczono wychodzącą z narożnika rynku obecną ulicę Dąbrówki, która dalej łączyła się z ulicą Trzemeszeńską⁵. Dzięki przebudowie rynku udało się wyeksponować architektoniczny symbol Gniezna, czyli katedrę. Nowy układ urbanistyczny nadal nie był zadowalający. Zbyt duża koncentracja nad odbudową starego miasta, spowodowała zaniedbania w kwestii harmonijnego wprowadzenia do

1 Stanisław Karwowski, *Gniezno*, Poznań 1892, s. 75.

2 *Dzieje Gniezna*, pod red. Jerzego Topolskiego, Gniezno 1965, s. 475.

3 Ibidem, s. 476.

4 Ibidem.

5 Ibidem, s. 478.

centrum ruchu tranzytowego⁶. Problemem był także brak osadnictwa na terenach oddalonych od starego miasta, które nazwano Nowym Miastem.

W kolejnych latach w przestrzeni miejskiej wznoszono przede wszystkim budynki użyteczności publicznej. Gniezno zyskało nowe: ratusz, pałac arcybiskupi, kanonie, szpital, kościół ewangelicki i synagogę⁷. Znacząca urbanizacja miasta miała miejsce w drugiej połowie XIX wieku i na początku XX wieku. Wówczas powstały: dworzec kolejowy (1872), wodociągi (1881), koszary (1881), szpital „Dziekanka” (1891), koszary konnicy (1892), park miejski (1898), plac Cesarza Fryderyka (1899), Dom Powiatowy (1899), szpital miejski (1899), budynek poczty (1901) oraz Szkoła Przemysłowo-Handlowa (1904)⁸.

W latach trzydziestych XX wieku centrum Gniezna dotknęła budowlana stagnacja. Jednakże rozwijały się dzielnice peryferyjne z budownictwem indywidualnym. Zabudowa willowa zaczęła pojawiać się na Arkuszewie, Konikowie czy Kawiarach⁹. W 1938 roku doszło do ekspansji terytorialnej Gniezna, kiedy to do granic miasta włączono Piekary, Dalki, Dziekankę, Osiniec, Skierszewo, Winiary, Wełnicę, Pustachowo i Arkuszewo¹⁰.

Zabudowa pierwszej stolicy podczas drugiej wojny światowej nie ucierpiała znacząco. W wyniku nalotów, zniszczone zostały infrastruktura kolejowa, część koszar, hotel Bristol i kamienice przy ulicy Bolesława Chrobrego. Były to straty na nieporównywalnie mniejszą skalę niż w innych miastach Rzeczypospolitej. W styczniu 1945 roku doszło do podpalenia katedry gnieźnieńskiej przez wojska radzieckie. Pożar strawił hełmy wież oraz doprowadził do zwalenia się dachu nad częścią południową świątyni. Katedra została odrestaurowana na przełomie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych XX wieku.

Po wojnie, w okresie PRL, krajobraz miejski Gniezna zaczęły wypełniać osiedla mieszkaniowe. Blokowiska zajęły tereny, które miały dotąd charakter rolniczy. We wschodniej części miasta w latach sześćdziesiątych XX wieku wzniesiono Osiedle Tysiąclecia, a później, w latach osiemdziesiątych, Osiedle Ustronie. Największa dzielnica z „wielkiej płyty” powstała w północnej części Gniezna, na obszarze byłej wsi Winiary.

6 Ibidem, s. 479.

7 Ibidem, s. 485-488.

8 Ibidem, s. 529-531.

9 Ibidem, s. 598.

10 Ibidem, s. 599.

Lata dziewięćdziesiąte XX wieku przyniosły rewitalizację gnieźnieńskiej starówki, którą przeprowadzono ze względu na zbliżające się obchody 1000-lecia zjazdu gnieźnieńskiego. Wówczas odnowiono kamienice oraz wyremontowano tutejszy rynek, który praktycznie wyłączono z ruchu kołowego.

Przemysł w Gnieźnie – rys historyczny

Ożywienie gospodarcze pierwszej stolicy zaczęto obserwować od roku 1871¹¹. Na początku XX wieku w Gnieźnie funkcjonowało wiele zakładów przemysłowych, między innymi pięć browarów, cukrownia, cementownia, sześć drukarni, elektrownia i gazownia, trzy fabryki maszyn, garbarnia, rzeźnia, trzy mleczarnie, trzy młyny parowe i sześć wytwórni wody mineralnej¹². Z kolei w 1924 roku Józef Galewski, autor przewodnika po Gnieźnie, wspominał, że w mieście działają: fabryki maszyn, mebli, powozów, skrzyń, mydeł, fabryka broni, cukrownia, trzy garbarnie, dwa tartaki, dwie piwowarnie, młyn parowy, fabryki wódek oraz drukarnie¹³.

W XIX wieku w mieście istniało kilka znaczących zakładów, które zatrudniały sporą liczbę mieszkańców Gniezna i jego okolic. Były to często firmy o dużej renomie, znane w całych Prusach. Jedną z najstarszych i największych była garbarnia Ignacego Rogowskiego, zbudowana w 1843 roku przy obecnej ulicy Jeziornej¹⁴. Pod koniec XIX wieku swoją działalność rozpoczęły dwa inne duże zakłady przemysłowe, cukrownia Grabski, Jeschecki&Comp., założona w 1881 roku, oraz fabryka wódek, likierów i koniaków Bolesława Kasprowicza, założona w 1888 roku¹⁵. Wielu gnieźnian pracowało również w rzeźni uruchomionej w 1895 roku, a położonej przy ulicy Przy Rzeźni (obecnie ul. Jana III Sobieskiego) oraz w garbarni Grabskiego, założonej w 1920 roku przy ulicy Wrzesińskiej¹⁶. Rzeźnia miejska była zakładem szczególnie pożądanym w mieście, ponieważ dotychczasowa, działająca przy ulicy Jeziornej nie zaspokajała potrzeb mieszkańców¹⁷. Na mapie Gniezna istotne znaczenie miały również: fabryka machin i siatki drutowej przy ulicy Wawrzyńca (zał. 1886), fabryka wódek, win i soków Karpińskiego przy ulicy Warszawskiej (zał. 1910), drukarnia

11 Ibidem, s. 533.

12 Ibidem.

13 Józef Galewski, *Ilustrowany przewodnik po Gnieźnie i okolicy wraz z planem miasta*, Gniezno 1924, s. 9.

14 *Dzieje Gniezna*, pod red. J. Topolskiego, Gniezno 1965, s. 534.

15 Ibidem.

16 Właścicielem garbarni był Leon Grabski, który posiadał wspomnianą wcześniej cukrownię.

17 *Encyklopedia Gniezna i Ziemi Gnieźnieńskiej*, pod red. Aleksandra Wojciecha Mikołajczaka, Gniezno 2011, s. 677.

Lange przy Rynku (zał. 1840), fabryka powozów Majewskiego (zał. 1889), fabryka broni Nakulskiego przy ulicy Witkowskiej (zał. 1882), fabryka mebli Silskiego przy ulicy Chociszewskiego (zał. 1924) oraz zakład braci Waberskich, produkujący powozy i karoserie samochodowe Forda, przy ulicy Witkowskiej (zał. 1910).

Po zakończeniu drugiej wojny światowej, zakłady przemysłowe zostały upaństwowione. Pod koniec lat czterdziestych XX wieku do największych firm w Gnieźnie należały między innymi: przedsiębiorstwo budowlane Pion, Farbiarnia i Pralnia Mechaniczna, Wytwórnia wirówek Różakolskiego, garbarnia Granit, Fabryka Maszyn Rolniczych czy cukrownia¹⁸. W następnych latach otwierano nowe fabryki lub rozwijano te, których tradycja sięgała XIX wieku. Wówczas na mapie Gniezna pojawiły się między innymi: Zakłady Przemysłu Odzieżowego Polanex, Zakłady Przemysłu Terenowego, Fabryka Maszyn i Urządzeń Pakujących Spomasz, Zakłady Mięsne, Zakłady Graficzne, Wielkopolskie Zakłady Obuwia Polania, Powszechna Spółdzielnia Spożywców, Zakłady Rybne, Okręgowa Spółdzielnia Mleczarska, Zakład Stolarki Budowlanej Stolbud, paczkarnia herbaty Posti oraz Gnieźnieńskie Zakłady Garbarskie.

Krajobraz przemysłowy Gniezna

Według definicji zamieszczonej w *Słowniku pojęć krajobrazowych*, który został opublikowany w ramach projektu „Krajobrazowe studia kulturowe”, krajobraz przemysłowy „powstał w efekcie procesów zagospodarowywania, zamieszkiwania i urbanizacji, trwających od neolitu po współczesność. Jest zatem rezultatem działalności człowieka polegającej na urbanizacji terenów, eksploatacji zasobów naturalnych oraz budowie infrastruktury przemysłowej i drogowej. Dominujące elementy krajobrazu industrialnego to formy powstałe wskutek eksploatacji krajobrazu (hałdy, kamieniołomy, wyrobiska, żwirowiska), budowle przemysłowe (kominy, wieże ciśnień, szyby naftowe lub wydobywcze), obiekty inżynieryjne (mosty, nasypy, tamy, kanały, wały przeciwpowodziowe), infrastruktura komunalna (elektrownie, linie energetyczne, gazownictwo, wodociągi), infrastruktura transportowa (linie kolejowe, drogi, porty, nadbrzeża, zajezdnie). Krajobraz ten bywa negatywnie postrzegany przez ludność miejscową ze względu na związaną z nim ingerencję w krajobraz naturalny, nadmierną eksploatację zasobów naturalnych, degradację i zanieczyszczenie

środowiska”¹⁹.

W Gnieźnie nie wykształciła się dzielnica przemysłowa. Zakłady budowano w różnych częściach miasta, tak w centrum, jak i na peryferiach. Jakkolwiek, największą koncentrację zakładów przemysłowych, która utrzymywała się również w czasach PRL, zaobserwowano w południowej części miasta. To właśnie tam zlokalizowano między innymi parowozownię, cukrownię, garbarnię, zakłady stolarskie oraz młyn. Wymienione zakłady wraz z budowlami przemysłowymi: halami, magazynami czy wysokimi kominami, tworzyły krajobraz przemysłowy tej części Gniezna. Wydaje się, że największą dominantą w tamtejszym krajobrazie była zabudowa cukrowni wraz z kominem. Kompleks ten był dobrze widoczny zwłaszcza dla pasażerów pociągów kursujących na linii Gniezno–Poznań.

W krajobrazie miejskim pierwszej stolicy, szczególnie w centrum, wyróżniały się trzy kompleksy przemysłowe: rzeźnia miejska, fabryka wódek Kasprowicza oraz Miejski Zakład Siły, Światła i Wody. Rzeźnia zajmowała rozległy teren rozciągający się od parku miejskiego do targowiska i starej zabudowy miasta. Z kolei fabryka wódek przy ulicy Dąbrówki znajdowała się w ścisłym centrum Gniezna, zaledwie 300 m od rynku. Blisko starówki, dworca kolejowego i koszar, przy obecnej ulicy Bolesława Chrobrego, funkcjonowały Miejskie Zakłady Siły, Światła i Wody, czyli gnieźnieńska gazownia i elektrownia, zbudowane w XIX wieku. Do najbardziej charakterystycznych obiektów gazowni należy zaliczyć, rozebrane w latach osiemdziesiątych XX wieku, dwa zbiorniki na gaz, których górna część podnosiła się po napełnieniu²⁰. Teren z infrastrukturą przemysłową, budynkami administracji i drogami wewnętrznymi przetrwał w niezmienionej formie do obecnych czasów²¹.

Zakładem, który negatywnie wpływał na krajobraz miejski Gniezna był młyn parowy zbudowany nad jeziorem Jelonek w bliskiej odległości od katedry. Młyn, pomieszczenia magazynowe i kotłownię zbudowano w latach siedemdziesiątych XIX wieku²². Obiektom towarzyszyły dwa kominy. Jeden z nich powstał w późniejszych latach i mierzył 40 m²³. Całość zaburzała pocztówkowy krajobraz tego miejsca,

19 http://studiakrajobrazowe.amu.edu.pl/vocabulary_tag/krajobraz-industrialnypostindustrialny/ [dostęp: 24 VII 2021].

20 <https://www.facebook.com/gnieznienskifyrtel/photos/a.486015424754696/3804290722927133/> [dostęp: 9 VIII 2021].

21 Erazm Scholtz, Marek Szczepaniak, *Gnieźnianina żywot codzienny*, Gniezno 2002, s. 85.

22 Rafał Wichniewicz, *Spacerem nad Wenecją – Pamiątka po dawnym młynie*, <https://gniezno24.com/reportaze/item/10685-spacer-nad-wenecja-pamiatka-po-dawnym-mlynie> [dostęp: 24 VII 2021].

23 Ibidem [dostęp: 24 VII 2021].

widoczny od strony obecnej ulicy Poznańskiej, skąd rozpościera się widok na jezioro i katedrę. W połowie lat dziewięćdziesiątych XIX wieku młyn parowy przeszedł w inne ręce i zaczął podupadać. Ostatecznie obiekty wyburzono w 1920 roku, a komin siedem lat później²⁴. Tym samym Gniezno odzyskało dawny widok na bazylikę i jezioro Jelonek.

W okresie PRL zakłady przemysłowe, budowano chaotycznie w różnych częściach Gniezna. Ze względu na ograniczenia przestrzenne w centrum, fabryki zaczęto lokalizować na ówczesnych obrzeżach. Na Osiedlu Tysiąclecia powstały: mleczarnia, kotłownia, zakłady Polanex i Zakłady Mięsne, a na Winiarach zakłady Polania, Powszechna Spółdzielnia Spożywców, Państwowe Zakłady Maszynowe, fabryka domów, elektrownia i wodociągi. W starej części Gniezna działało kilka mniejszych i większych zakładów, jak choćby rzeźnia, fabryka guzików czy paczkarnia herbaty. Po stronie południowej działalność kontynuowały upaństwowione: cukrownia i garbarnia.

Zmiany w krajobrazie miejskim i przemysłowym Gniezna po 1989 roku

Po upadku PRL, zaczęto likwidować gnieźnieńskie zakłady, które były nierentowne, a ich produkty nie mogły „konkurować” z zachodnimi towarami. Po zamknięciu poszczególnych fabryk, w przestrzeni miejskiej Gniezna pojawiły się poprzemysłowe pustostany, oczekujące na nowych właścicieli. Stosunkowo szybko znalazł się nabywca terenów po rzeźni, która mieściła się przy ulicy Jana III Sobieskiego. W 2000 roku na gruzach rzeźni otwarto pierwszą w mieście galerię handlową Max. Inwestor pozostawił główną halę rzeźni, budynek administracyjny oraz zabytkową bramę. Symbolem tego miejsca stała się górująca nad kompleksem wieża reklamowa. Warto zauważyć, że podobny los spotkał inne zakłady przemysłowe w Gnieźnie. Zburzono hale dawnej Farbiarni i Pralni Chemicznej otwartej po zakończeniu pierwszej wojny światowej oraz biurowiec Polanexu²⁵. Wspomniane zakłady sąsiadowały ze sobą przy ulicy Franklina Delano Roosevelta, a na ich terenie postawiono dwa supermarkety, które są oddzielone od siebie nową ulicą, będącą przedłużeniem ulicy Józefa Paczkowskiego. Kontrowersje wśród gnieźnian wywołała przede wszystkim rozbiórka czteropiętrowego biurowca należącego do Polanexu,

²⁴ Ibidem [dostęp: 24 VII 2021].

²⁵ Słynny producent koszul istnieje do dzisiaj w nowej siedzibie przy ulicy Słonecznej w Gnieźnie.

wszak budynek nie był w złym stanie technicznym, i mógł zostać przekształcony na blok z mieszkaniami socjalnymi, tak pożądanymi w mieście. Kolejna galeria handlowa w Gnieźnie również została wzniesiona na terenie poprzemysłowym. Mowa o zakładach Stolbud, które w latach dziewięćdziesiątych XX wieku zmieniły nazwę na Polokna. W 2015 roku na terenie byłych zakładów stolarskich opanowanych głównie przez poszukiwaczy złomu, przystąpiono do rozbiórki hal produkcyjnych oraz budynku administracyjnego, znacząco górującego nad zakładem²⁶. Obecnie po Poloknach funkcjonuje galeria handlowa Piastova, sklep budowlany i stacja paliw. Handel przejął też pustostan po drukarni przy ulicy Bolesława Chrobrego. W gmachu otwarto kolejny dyskont spożywczy i perfumerię. Z kolei na terenie byłej fabryki domów na Winiarach wzniesiono sklep meblowy i drugi w Gnieźnie sklep sieci Lidl²⁷. Od kilku lat trwa dyskusja nad zagospodarowaniem zrujnowanej parowozowni. Najnowsze plany zakładają, iż w murach tego zabytkowego obiektu w przyszłości pojawi się centrum handlowe i muzeum kolejnictwa²⁸.

Fatalnie potoczyły się losy jednego z największych zakładów w Gnieźnie, czyli cukrowni przy ulicy Wrzesińskiej. Przedsiębiorstwo o stuletniej tradycji, po licznych trudnościach w demokratycznej rzeczywistości zostało zlikwidowane przez nowego właściciela firmę Pfeifer und Langen. Budynki należące do cukrowni zaczęły popadać w ruinę. Zagospodarowaniu uległy jedynie obiekty administracji przedsiębiorstwa oraz pałacyk Balcerowo zbudowany w 1882 roku przez Leona Grabskiego, w którym urządzono hotel, i przyległy do pałacyku park. Finalnie, latem 2004 roku rozpoczęto wyburzanie kompleksu²⁹, pozostawiając jedynie dwa budynki, w tym portiernię. Poprzemysłowy teren przeistoczył się w dzikie łąki i lasy³⁰. Dziś na terenie dawnej cukrowni można spotkać bażanty, lisy i sarny, a tamtejsze rozlewiska stały się siedliskiem ptactwa³¹. Zgodnie z nowym projektem MPZP, obszar po cukrowni ma

26 R. Wichniewicz, *Budynek Polokien zburzony*, <https://www.gniezno24.com/gospodarka/item/4748-biurowiec-polokien-zburzony> [dostęp: 25 VII 2021].

27 R. Wichniewicz, *W czwartek Lidl otwiera nowy sklep w Gnieźnie*, <https://www.gniezno24.com/gospodarka/item/16137-w-czwartek-lidl-otwiera-nowy-sklep-w-gnieznie> [dostęp: 25 VII 2021].

28 Autor anonimowy, *Galeria handlowa, muzeum, usługi, kultura? Co powstanie w miejscu parowozowni? Mieszkańcu, masz głos?*, <http://przemiany.gniezno.pl/galeria-handlowa-muzeum-uslugi-kultura-co-powstanie-w-miejsku-parowozowni-mieszkancu-masz-glos/>, [dostęp: 25 VII 2021].

29 *Encyklopedia Gniezna i Ziemi Gnieźnieńskiej*, pod red. A.W. Mikołajczaka, Gniezno 2011, s. 112.

30 Mikołaj Stopczyński, *Cukrownia w Gnieźnie: jak wygląda teren nieistniejącego zakładu po latach?*, <https://gniezno.naszemiasto.pl/cukrownia-w-gnieznie-jak-wyglada-teren-nieistniejacego/ar/c1-7822036> [dostęp: 25 VII 2021].

31 Ibidem [dostęp: 25 VII 2021].

zostać przeznaczony pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną i usługową³². Więcej szczęścia miały budynki przemysłowe gnieźnieńskiej garbarni. Obecnie na tym terenie działają różne firmy usługowe, sklepy, zakłady produkcyjne, a nawet szkoła wyższa.

W latach dziewięćdziesiątych XX wieku z mapy miasta zniknęły także Zakłady Mięsne funkcjonujące przy ulicy Franklina Delano Roosevelta. Przez wiele lat obiekty te popadały w ruinę. W XXI wieku teren został zakupiony przez dewelopera, który dokonał rozbiórki masarni. W miejscu zakładu rozpoczęła się budowa bloku mieszkalnego tak zwanego falowca. Budynek wzbudził kontrowersje, ponieważ znacząco zdominował krajobraz południowej części Osiedla Tysiąclecia i znacząco wyróżniał się na tle czteropiętrowych bloków i parterowej zabudowy pawilonów handlowych. Kompleks składa się z dwóch kilkupiętrowych bloków połączonych po obu stronach mieszkalnymi łącznikami. Przytłaczające wrażenie sprawia nie tylko sam falowiec „przyklejony” do kamienicy przy ulicy Roosvelta, ale właśnie drugi z budynków, który przez ulicę Matejki graniczy z zabudową willową. Pomijając fakt, że obiekt bardziej zaburza krajobraz miejski niż dawne Zakłady Mięsne, to pozostaje on pustostanem od ponad pięciu lat. Jak do tej pory deweloperowi nie udało się ukończyć inwestycji.

Demokratycznych przemian nie przetrwały znane w kraju zakłady Polania, zajmujące się produkcją obuwia. Na terenie przedsiębiorstwa oprócz hal produkcyjnych i biurowca administracji, istniała też stołówka zakładowa i dom kultury. Po zamknięciu Polanii, część z obiektów znalazło nowych właścicieli. W jednej z hal produkcyjnych uruchomiono drukarnię, należącą najpierw do niemieckiej spółki Fehling, a później hiszpańskiej Tompli; w dawnej stołówce otwarto restaurację, a budynek administracji, po kilkuletniej dewastacji został przebudowany, stając się siedzibą urzędu skarbowego.

Podsumowanie

Gniezno nigdy nie miało charakteru miasta przemysłowego. Jak wspomniano wcześniej fabryki budowano w rozproszeniu, przez co nigdy nie wykształtowała się dzielnica przemysłowa. Zatem pierwsza stolica jest przykładem, gdzie dochodzi do znacznej fluktuacji krajobrazów miejskiego i przemysłowego. Duża liczba zieleni

32 R. Wichniewicz, *Teren po Cukrowni trafi pod budownictwo mieszkaniowe i usługi*, <https://www.gniezno24.com/gospodarka/item/20883-teren-po-cukrowni-trafi-pod-budownictwo-mieszkaniowe-i-uslugi> [dostęp: 25 VII 2021].

w Gnieźnie, to jest parków miejskich, skwerów, ogródków działkowych i terenów leśnych sprawia, że elementy krajobrazu przemysłowego miasta nie mają wymiaru dominującego.

Likwidacja państwowych przedsiębiorstw była ciosem dla mieszkańców Gniezna. Pomijając aspekt socjologiczny, zamknięcie zakładów przemysłowych negatywnie wpłynęło na estetykę tkanki miejskiej. Wszak pozostawiona zabudowa zaczęła popadać w ruinę, a procesy degradacyjne przyspieszyli bezdomni i poszukiwacze złomu. Wiele z tych obiektów latami oczekiwało na gruntowną rewitalizację, jak choćby zakłady Polokna czy biurowiec Polanii.

Mieszkańcy pierwszej stolicy mogą mieć wątpliwości co do sensowności budowania kolejnych galerii handlowych na poprzemysłowych terenach. Jakkolwiek, nowe inwestycje dają lokalnej społeczności nie tylko pracę, ale i wprowadzają ład w przestrzeni miejskiej. Tym samym krajobraz miejski zyskuje nie kominy i magazyny, ale często nowoczesne budynki, niekiedy o ciekawej architekturze.

W przypadku Gniezna należy mieć nadzieję, że zaniedbane tereny po cukrowni Grabskiego, które przeistoczyły się w dziki i zielony zakątek, jak i zdewastowana parowozownia, po głębokiej rewitalizacji, staną się kolejnymi wizytówkami miasta.

Streszczenie

Różne losy architektury przemysłowej w Gnieźnie. Od upadku i dewastacji po rewitalizację

Krajobraz miejski Gniezna jest kojarzony przede wszystkim z obiektami architektury sakralnej, a szczególnie największą dominantą, czyli Bazyliką prymasowską Wniebowzięcia Najświętszej Maryi Panny. Jednakże od XIX wieku, przestrzeń miejską zaczęły wypełniać mniejsze i większe zakłady przemysłowe, nierzadko o monumentalnej architekturze jak między innymi cukrownia. Zwłaszcza ten zakład, wraz z towarzyszącą infrastrukturą oraz rozwijającą się w sąsiedztwie garbarnią, stanowił rozległy obszar przemysłowy, który tworzył krajobraz południowej części miasta. Kolejne zakłady zaczęto wznosić w PRL. Wówczas to na mapie Gniezna pojawiły się firmy, które zdobyły ogólnopolską rozpoznawalność: fabryka koszul Polanex, fabryka obuwia Polania czy fabryka okien Polokna. Te, które powstały jeszcze w XIX wieku, kontynuowały produkcję. W latach dziewięćdziesiątych XX wieku większość zakładów została zlikwidowana. Proces rewitalizacji terenów

poprzemysłowych rozpoczął się w XXI wieku. Jednak nie objął on wszystkich miejsc w Gnieźnie. Część z nich, a zwłaszcza opuszczona infrastruktura, nadal pozostaje niezagospodarowana, wpływając negatywnie na miejską estetykę.

Słowa kluczowe: miasto, przemysł, krajobraz, fabryki, architektura, Gniezno

Summary

Different fates of industrial architecture in Gniezno. From collapse and devastation to revitalization

Urban landscape of Gniezno is known for church architecture, especially for the biggest dominant of the Primatial Cathedral Basilica of the Assumption of the Blessed Virgin Mary. However from 19th century public space of the city began to fill small and big factories, often of monumental architecture like a sugar refinery. Especially this factory with accompanying infrastructure and with borderer developing tan factory created huge industrial area in the southern part of the city. Next factories were built in the communism era. Then in Gniezno appeared companies which gained popularity throughout the country for example: shirt company Polanex, shoe company Polania or window company Polokna. Some of the factories which were established in 19th century continued production in communism era. In the 90s most of factories in Gniezno were closed. Process of revitalization of ex-industrial areas began in 21st century. However this operation not included all grounds in Gniezno. Part of them, especially abandoned infrastructure, is still undeveloped and has got a full impact on urban aesthetic.

Keywords: city, industry, landscape, factories, architecture, Gniezno

dr Maciej Kędzierski
Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu
Instytut Kultury Europejskiej UAM w Gnieźnie



il. 1 Widok na Gniezno w XIX wieku. Rycina Trelewskiego (źródło: „Tygodnik Ilustrowany”, gniezno24.com.pl)



il. 2 Widok na Gniezno. Zdjęcie z lat 1924–1939. Widoczne zabudowania i kominy garbarni



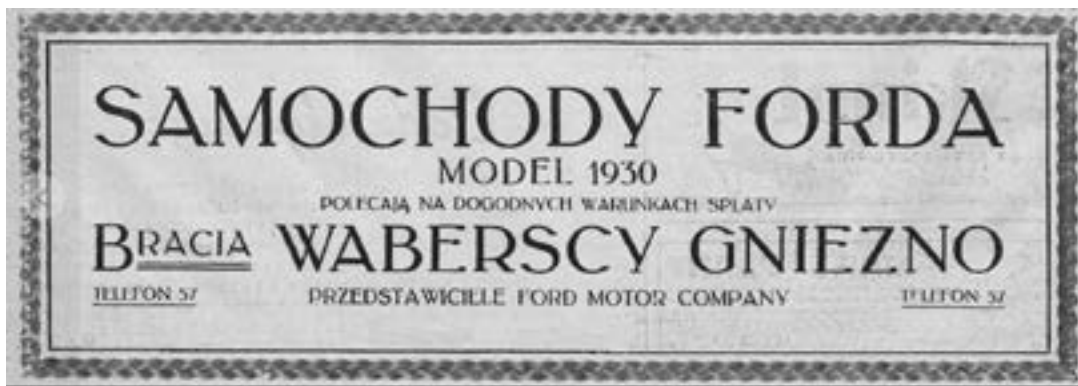
il. 6 Reklama broni z folderu promującego produkty fabryki Nakulskiego z 1928 roku (źródło: Biblioteka Myśliwska Krzysztofa Daszkiewicza i Leszka Szewczyka, wbc.poznan.pl)



il. 3 Reklama farbiarni, okres międzywojenny (źródło: profil na Facebooku Pustostan)



il. 4 Reklama fabryki maszyn i narzędzi z 1924 roku (źródło: Józef Galewski, *Ilustrowany przewodnik po Gnieźnie i okolicy wraz z planem miasta*, biblioteka cyfrowa Polona.pl)



il. 5 Reklama fabryki karoserii i powozów (źródło: profil na Facebooku Pustostan)

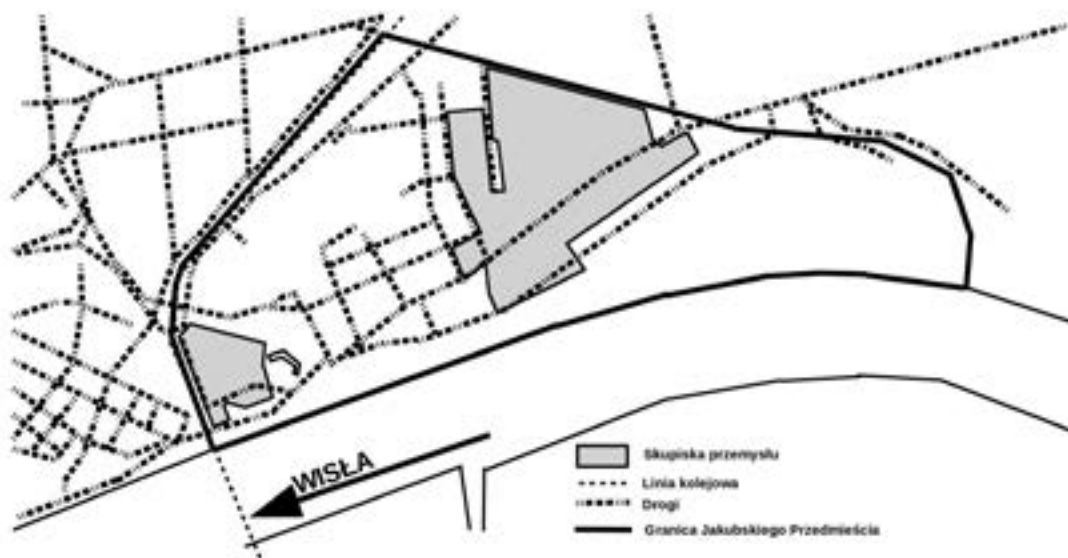
Tomasz Kalinowski

Powstanie i rozwój dzielnicy przemysłowej na przykładzie Jakubskiego Przedmieścia w Toruniu

To, co dziś określane jest mianem Przedmieścia Jakubskiego, to obszar składający się z kilku jednostek osadniczych pruskiego Torunia i jego okolic. Obecnie granice przedmieścia ciągną się od zachodu i północnego-zachodu wzdłuż linii kolejowej Poznań–Olsztyn, od północnego-wschodu wzdłuż ulicy Żółkiewskiego, a od południa brzegiem Wisły. W powstałym trójkącie znalazły się obszary, które bardzo długo nie były w ogóle z przedmieściem związane, czy to gospodarczo, czy urbanistycznie. Zmieniło się to w dużej mierze w związku z rozwojem przemysłu na Przedmieściu Jakubskim.

Na terenie przedmieścia znajdują się dwa skupiska przemysłu. Pierwszy to teren fortu Jakuba oraz jego esplanady. Znajdujące się tutaj budynki magazynowe oraz wozownie artyleryjskie i składnice luf armatnich stały się po 1945 roku miejscem idealnym na stworzenie nowych magazynów i wytwórni służących celom cywilnym. Dodatkowym atutem była zlokalizowana tutaj stacja kolejowa Toruń Miasto i znajdująca się przy niej rampa towarowa usytuowana od strony dawnego fortu. Sprzyjało to również budowaniu w późniejszym okresie kolejnych obiektów przemysłowych w tej części przedmieścia.

Drugie centrum produkcyjne znajdowało się we wschodniej części Przedmieścia Jakubskiego. Były to głównie obiekty związane z przetwórstwem i produkcją żywności. Najważniejszymi i jednocześnie najstarszymi dużymi obiektami tego typu była Rzeźnia Miejska wraz z targowiskiem bydła, fabryka pierników Weesego (dzisiejszy Kopernik) oraz krochmalnia (dzisiaj fabryka płatków Nestle). Oprócz nich znajdowały się tam jeszcze magazyny spożywcze oraz chłodnie. Powstawały również zakłady przemysłowe związane z produkcją chemiczną oraz produkcją tkanin. Najważniejszymi przedsiębiorstwami były w tym wypadku gazownia oraz Toruńskie Zakłady Materiałów Opatrunkowych¹. Mniejsze znaczenie miał przemysł metalowy czy drzewny, które jednak na terenie Jakubskiego Przedmieścia również istniały [il. 1].



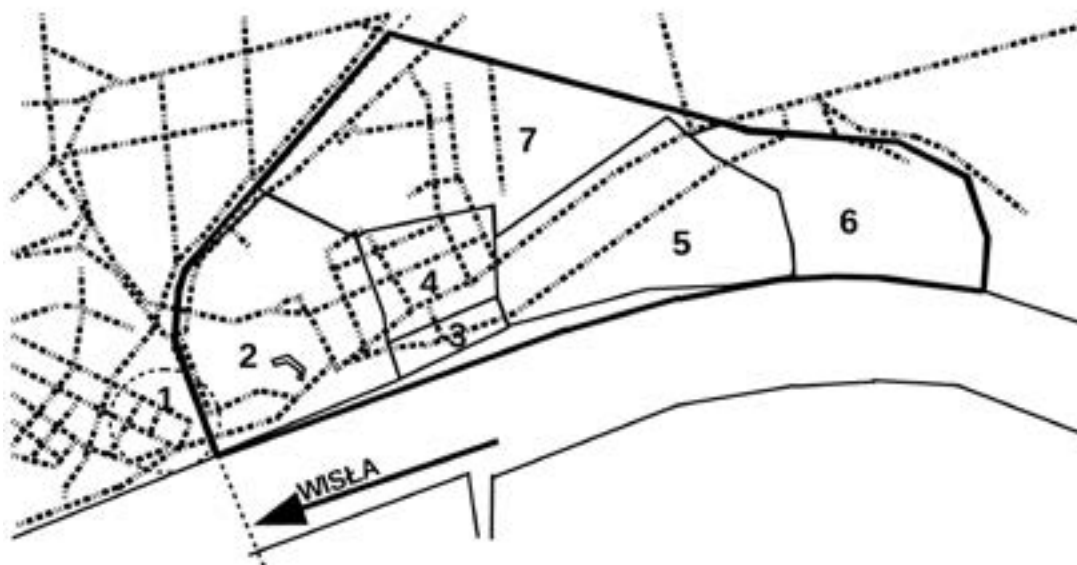
il. 1 Współczesne granice Jakubskiego Przedmieścia oraz skupiska przemysłu do 1989 roku. Opracowanie Tomasz Kalinowski

Obszar Przedmieścia Jakubskiego jest rozbity na kilka słabo skomunikowanych ze sobą części. Wynika to z warunków jego kształtowania. Od strony zachodniej znajduje się obszar fortu Jakuba oraz jego esplanady i przedpola. Od zachodu i północnego zachodu granicę stanowi linia kolejowa, od północnego wschodu Centrum Szkolenia Artylerii i Uzbrojenia, a dalej wschodnia krawędź cmentarza żydowskiego². Następnie

¹ W dalszej części tekstu używany będzie skrót TZMO.

² Centrum Szkolenia Artylerii i Uzbrojenia to dawne koszary 11 Regimentu Artylerii Polowej oraz 61 Regimentu Karabinów Maszynowych; Archiwum Państwowe w Toruniu (dalej: APT), Akta miasta

ciągnie się ona na południe do Wisły. Drugą częścią jest Stare Jakubskie Przedmieście. Znajduje się ono na wschód od fortu Jakuba, blisko rzeki, wzdłuż dzisiejszej ulicy Winnica. W okolicy dawnego młyna granica tej jednostki osadniczej skręca na północ do podstawy terasy rzecznej, gdzie biegnie na zachód w kierunku fortu. Wyżej, na skarpie, znajdował się obszar o powierzchni blisko 18 ha, który był nazywany Nowym Przedmieściem Jakubskim. To właśnie inwestycje zapoczątkowane na jego wschodnim krańcu doprowadziły do powiększenia powierzchni i rozwoju terenu. Obszar ten zaczęto zabudowywać od 1822 roku w wyniku utworzenia przez rząd pruski twierdzy Toruń³. Granica północna zaczynała się w rejonie cmentarza żydowskiego i kończyła na terenie późniejszej rzeźni, gdzie skręcała w kierunku wspomnianego wcześniej młyna oraz Starego Przedmieścia Jakubskiego. Kolejnym elementem była wieś Trzeposz położona wzdłuż Szosy Lubickiej oraz ulicy Winnica. Na jej terenie znajdował się średniowieczny młyn, a od XIX wieku tartak. Dalej na wschód, pomiędzy Trzeposzem, Szosą Lubicką, Wisłą i fortem I znajdowała się wieś Buchta. Ostatnim elementem jest północna część dzisiejszego Przedmieścia Jakubskiego, ograniczona od północnego zachodu linią kolejową, od północnego wschodu ulicą Żółkiewskiego, a od południa



- il. 2 Historyczne jednostki osadnicze składające się na dzisiejsze Jakubskie Przedmieście: 1. Lokalizacja przedmieścia do początków XIX wieku. 2. Fort Jakuba wraz z esplanadą i przedpołem. 3. Stare Jakubskie Przedmieście. 4. Nowe Jakubskie Przedmieście. 5. Wieś Trzeposz. 6. Wieś Buchta. 7. Grunty Folwarku Katarzyna. Opracowanie Tomasz Kalinowski.

Torunia 1793-1920 (dalej: AmT), C 8401, k. 4, 13, 20.

3 Kazimierz Wajda, *Ludność Torunia (1815-1914)*, [w:] *Historia Torunia. W czasach zaboru pruskiego (1793-1920)*, red. Marian Biskup, Toruń 2003, s. 94-95; APT, AmT, G 7326, k. 373.

pozostałymi elementami przedmieścia. Początkowo była to część folwarku Katarzynka. Później obszar ten znalazł się w obrębie wsi Mokre, przyłączonej do Torunia w roku 1906 [il. 2].

Początki Przedmieścia Jakubskiego sięgają średniowiecza, jednak dzielnica w swoim obecnym miejscu istnieje dopiero 200 lat. Początkowo zlokalizowana była bliżej Nowego Miasta, przed bramą Świętego Jakuba. Od niej zresztą wzięła swoją nazwę. Jednak z przyczyn wojskowych musiała być przeniesiona na nowe miejsce. Z uwagi na konieczność usytuowania nowej zabudowy poza obrębem drugiego rejonu fortecznego, który ograniczał budowę budynków, ich rozmiary czy materiał używany do budowy, Nowe Przedmieście Jakubskie znalazło się daleko od miasta. W tym miejscu konieczne jest zaznaczenie, że obszar nad Wisłą nazywany Starym Przedmieściem Jakubskim też powstał w tym okresie i z tych samych przyczyn. Różnicą było jednak to, że teren ten był już wcześniej częściowo zasiedlony. Budowa fortu Jakuba w końcu lat dwudziestych XIX wieku doprowadziła do przesunięcia na wschód granic drugiego rejonu fortecznego. W związku z wysunięciem wału wewnętrznego pierścienia twierdzy Toruń na wschód, granicę drugiego rejonu fortecznego ustanowiono pomiędzy ulicami Studzienną i Targową. W ten sposób praktycznie cały obszar zarówno Starego, jak i Nowego Jakubskiego Przedmieścia znalazł się na terenie, na którym obowiązywały ograniczenia budowlane.

Powstała do tego momentu zabudowa przedmieścia składała się z niezbyt gęsto ustawionych domów. Wiele działek było pustych. Domy były najczęściej niewielkie, parterowe. Podzielone w większości przypadków na cztery małe mieszkania. Wiele obiektów było murowanych⁴. W tym okresie nie rozwijał się tutaj przemysł. Wynikało to z kilku przyczyn. Bliskość granicy z Imperium Rosyjskim oraz położenie na przedpolu twierdzy należały do głównych czynników hamujących tego typu inwestycje. Dodatkowym problemem był transport surowców oraz wywóz gotowych produktów. Brak połączenia kolejowego (powstało dopiero w 1873 roku) uniemożliwiał sprawne i opłacalne działanie przemysłu⁵. Dodatkowo lokalizacja przedmieścia na wysokiej skarpie nie pozwalała na wykorzystanie transportu wodnego. Niedomagania te

4 APT, AmT, G 2080, k. 8; sygn. 2088, k. b. nr; 2085, k. 11; 2107, k. 2; 2109, k. 4.

5 Wprawdzie pierwsze połączenie kolejowe Toruń otrzymał w latach 1861–1862 (w kierunkach Bydgoszcz i Warszawa), jednak z uwagi na zlokalizowanie jedyne dworca oraz torów na przeciwnym brzegu Wisły było to rozwiązanie z punktu przemysłu nieprzydatne. Dopiero budowa mostu żelaznego przez rzekę i powstanie linii kolejowej do Olsztyna oraz Poznania było korzystne dla rozwoju przemysłu w Toruniu.

dotyczyły zresztą prawie całego miasta, a nie tylko Przedmieścia Jakubskiego. Powodowało to, że jedynie w centrum, na Nowym i Starym Mieście, funkcjonowały większe obiekty przemysłowe. W związku z tym na terenie przedmieścia funkcjonowały niewielkie firmy oraz kilka warsztatów, głównie kowalskich. W tym czasie działał również wiatrak typu holender⁶. Jednak największa była wówczas firma Kuntze und Kittler. W jej posiadaniu znajdowała się wieś Trzeposz wraz z młynem nad Wisłą. Była ona również właścicielem dużej działki w zachodniej części przedmieścia, która służyła za magazyn gotowych wyrobów. Oprócz tego posiadała tartak parowy. Zakład ten przetwarzał drewno i produkował elementy drewniane różnego typu, od drewna budowlanego po elementy mebli. Zajmowano się również produkcją elementów ze skóry i wikliniarstwem⁷. Przez pewien czas na terenie wsi Buchta funkcjonował natomiast piec do wypału wapna i zapewne wapiennik. Dokładna lokalizacja i czas powstania nie są znane. Wiadomo jedynie, że w 1852 roku piec był w ruinie, a wieś spalona. Ocalała jedynie znajdująca się tam karczma⁸.

W Toruniu brakowało miejsc do właściwego uboju zwierząt i bezpiecznego pozyskania mięsa. Powstał więc pomysł budowy Rzeźni Miejskiej, która miała zapewnić właściwe warunki uboju i przetwórstwa. Do tej pory działania takie prowadzono w niewielkich obiektach, nie zawsze legalnych, które nie pozwalały na higieniczne pozyskiwanie mięsa⁹. Dobrym przykładem takiej małej rzeźni jest budynek, który chciano postawić na podwórku jednego z domów na Przedmieściu Jakubskim w 1877 roku. Miał to być obiekt jednoprzestrzenny, na rzucie kwadratu, z jednym wejściem. W narożniku znajdować się miało palenisko oraz komin¹⁰.

Rzeźnia Miejska powstała na wschodnim krańcu przedmieścia, tak aby uniknąć lokalizacji w granicach drugiego rejonu fortecznego, jednocześnie dość blisko linii kolejowej, co mogło ułatwić w przyszłości transport zwierząt. Przed zakładem znajdował się duży kwadratowy plac, będący targowiskiem bydła. Teren był wcześniej niezabudowany. Część należała do firmy Kuntze und Kittler. Pozostały grunt został pozyskany od Friedricha Bahra¹¹. On zresztą dużo zyskał na powstaniu rzeźni. Jeszcze w 1882 roku zbudował na obszarze drugiego rejonu fortecznego pięć domów

6 APT, AmT, G 2254, k. b. nr; 2253, k. 292; AmT, C 7741, k. b. nr.

7 APT, AmT, G 2228, k. 3, 9, 10; Dokumentacja techniczna miasta Torunia, teka 84, sygn. 82.

8 APT, AmT, C 7832, k. 18, 34.

9 Joanna Kucharzewska, *Architektura i urbanistyka Torunia w latach 1871–1920*, Warszawa 2004, s. 333–334.

10 APT, AmT, G 2088, k. b. nr.

11 APT, AmT, C 7741, k. 76, 204, 204v.

czynszowych przy ulicy Lubickiej. Co więcej, powstały one wbrew obowiązującym przepisom wojskowym – były murowane. Naprzeciw targowiska wybudował, już w konstrukcji szkieletowej, dom oraz stajnię i oborę (obie o wymiarach 8,10 m/20,80 m)¹². Sam Bahr posiadał znaczną część działek na terenie Przedmieścia Jakubskiego, bo aż 21 z 44¹³.

W związku z budową rzeźni w 1883 roku wyregulowano i poszerzono okoliczne ulice. Powstały też dwie nowe drogi, ograniczające plac od wschodu i zachodu. Sam zakład składał się z kilku elementów. Najważniejszy był obiekt z trzema halami przeznaczonymi do uboju (małych zwierząt, świń, bydła). Obok znajdowała się kotłownia i maszynownia oraz magazyn. Zakład posiadał również własną wieżę ciśnień oraz ujęcie wody. Na działce znalazły się jeszcze stajnie z pomieszczeniami socjalnymi, budynek biurowy z restauracją oraz niewielkie budynki do uboju chorych zwierząt oraz koni¹⁴. Przed wybuchem pierwszej wojny światowej cały obiekt został znacząco rozbudowany. Najistotniejszymi efektami tych prac było postawienie chłodni z wieżą chłodniczą oraz zadaszenia, pozwalającego na higieniczny załadunek mięsa do wozów i samochodów¹⁵.

Jeszcze w XIX wieku połączono rzeźnię z linią kolejową za pomocą bocznicy. Początkowo służyła tylko na potrzeby rzeźni, jednak funkcjonująca infrastruktura kolejowa w tym miejscu sprawiła, że wschodnia część Jakubskiego Przedmieścia stała się bardziej atrakcyjna dla przemysłu. Dodatkowym walorem było położenie tych terenów w oddaleniu od budynków mieszkalnych. Z biegiem lat prawie każdy zakład przemysłowy na Jakubskim Przedmieściu budował swoje połączenie kolejowe z tą bocznicą.

Na terenie rzeźni zbudowano obiekty produkcyjno-magazynowe, z których korzystali prywatni przedsiębiorcy zajmujący się przetwórstwem mięsnym: Poels, Wakarecy i Jaugsch. Ten ostatni posiadał tam nawet swój magazyn lodu, gdyż wytwórnia tego produktu w rzeźni nie miała wystarczających mocy produkcyjnych. Dlatego magazynował on lód pozyskany zimą z zamrożonej Wisły, a następnie wykorzystywał go w wagonach-chłodniach przewożących jego produkty do Paryża¹⁶.

12 APT, AmT, G 2246, k.83.

13 APT, AmT, G 2245, k. 95; 2246, k. 12, 20, 28, 45, 47, 83, 106, k. b. nr.

14 APT, AmT, C 7741, k. b. nr, 300.

15 J. Kucharzewska, op. cit., s. 334-339. APT, Dokumentacja techniczna miasta Torunia, teka 48, sygn. 2550.

16 APT, AmT, G, 4636, k. b. nr; 4636, k. b. nr; 4638, k. 25, 44; 4655, k. b. nr; Dokumentacja techniczna miasta Torunia, teka 48, sygn. 3050, 3052; teka 84, sygn. 82.

Następnym zakładem przemysłowym zbudowanym na terenie przedmieścia była znajdująca się przy Szosie Lubickiej krochmalnia. Została założona w 1899 roku. Początkowo składała się z budynku mieszkalnego oraz głównego, w którym znajdowały się wszystkie potrzebne urządzenia. Od razu połączono ten obiekt przemysłowy z bocznicą kolejową. Z biegiem czasu zakład rozbudowywano. Powstał biurowiec oraz stacja pomp nad Wisłą, zapewniająca wodę do produkcji¹⁷.

Następne duże przedsiębiorstwo na obszarze Jakubskiego Przedmieścia zostało uruchomione w 1909 roku. Była to, przeniesiona z dzisiejszej starówki, fabryka pierników Weesego. Nowa lokalizacja pozwalała na ewentualną rozbudowę zakładu. Bliskość bocznicy kolejowej natomiast zapewniała szybki i tani transport składników oraz sprawną ekspedycję gotowego produktu. Nowy budynek fabryki miał 25 tysięcy m². Płaskie dachy hali wyposażono w świetliki, a w fabryce zadbane również o zaplecze socjalne z przebieralniami i umywalniami. Te zmiany oraz mechanizacja procesu wpiekania pierników miały pozwolić na szybką i higieniczną produkcję¹⁸.

Rozwój przemysłu przyczynił się do wzrostu zaludnienia przedmieścia. Oznaczało to zwiększenie zapotrzebowania na różnego rodzaju produkty. Powstawały tutaj małe obiekty produkcyjne związane z żywnością. Widoczny jest wzrost liczby piekarni oraz małych obiektów przetwórstwa mięsnego¹⁹. W 1902 roku w pobliżu rzeźni zbudowano fabrykę mydła Adolpha Leetza. Lokalizacja wydaje się nieprzypadkowa, jeśli weźmie się pod uwagę, że głównym składnikiem produkowanych wyrobów jest tłuszcz. W końcu pierwszej wojny światowej zorganizowano tam produkcję konserw²⁰. W tym czasie działał wciąż tartak parowy firmy Kuntze und Kittler. Posiadała ona kilka lokalizacji w różnych częściach dzisiejszego Przedmieścia Jakubskiego. Są to tereny między Wisłą i szosą do Lubicza oraz obszary na przedpolu fortu Jakuba. W ten sposób Kuntze und Kittler wykorzystał najmniej atrakcyjne grunty do celów produkcyjnych i magazynowych. Na esplanadzie fortu Jakuba funkcjonowały budynki magazynowe dla wojska. Dużą część terenu zajmowały wozownie artyleryjskie i magazyny luf oraz odlewnie [il. 3]²¹.

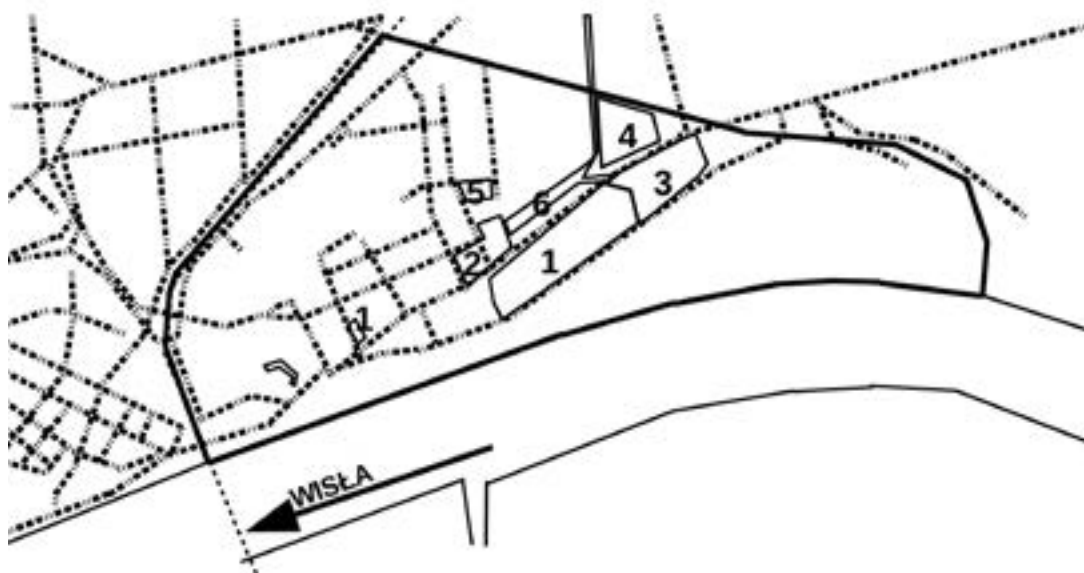
17 APT, AmT, G 2282, k. 159, 167, 168.

18 J. Kucharzewska, *Historia rodziny Weese – fabrykantów toruńskich pierników – i jej inwestycje budowlane w Toruniu*, Toruń 2017, s. 116.

19 APT, AmT, G 2108, k. 90; 2113, k. 8; 2237, k. 15, 97, 189; 2240, k. 15; 2242, k. 171, 209; 2266, k. 29.

20 APT, AmT, G 4685, k. 2, 17, 25, 29.

21 APT, AmT, C 7322, k. 486, *Atlas Twierdzy Toruń. Zeszyt 3. Fort Jakuba*, red. Marian Biskup, Lech Narębski, Toruń 2007, Ryc. 1D, 13, 27.



il. 3 Przemysł na Jakubskim Przedmieściu w latach 1883–1920: 1. Kuntze und Kittler. 2. Rzeźnia Miejska i targowisko dla bydła. 3. Krochmalnia. 4. Fabryka pierników Weesego. 5. Fabryka mydła Leetza. 6. Bocznica kolejowa. Opracowanie Tomasz Kalinowski.

Od czasu powstania pierwszego dużego zakładu produkcyjnego zmieniała się również architektura mieszkalna. Wiele starszych niewielkich budynków mieszkalnych rozbudowano lub zamieniono na nowe domy czynszowe. Choć warunki mieszkaniowe ogólnie się mocno nie zmieniły (nadal dwa pokoje i kuchnia były standardem), budynki stały się jednak większe i kilkunastokondygnacyjne. Trzeba jednak zaznaczyć, że panujące ograniczenia wojskowe nie pozwoliły na powstanie wysokich obiektów. Starano się to nadrabiać długością domów oraz zagęszczając zabudowę: domy tylne, zabudowa pustej przestrzeni między domami frontowymi. Dopiero zniesienie ograniczeń budowlanych związanych z rejonami fortecznymi w 1909 roku pozwoliło na stawianie budynków znacznie wyższych, jak kamienice przy ulicy Lubickiej 40, 42, 47 czy 49. Wzrosło również zapotrzebowanie na sklepy, gospody oraz miejsca relaksu, co spowodowało rozwinięcie się zabudowy o tej funkcji, głównie wzdłuż ulicy Lubickiej²².

W 1923 roku przy ulicy Żółkiewskiego firma Kwinto i synowie uruchomiła produkcję celulozową, dwa lata później zakład przejęty był już przez spółkę Celuloid

22 APT, AmT, C 2085, k. 76; 20895, k. 5; 2096, k. 21, 86; 2106, k. 718, 99; 2108, k. 20; 2113, k. 52; 2114, k. 29; 2236, k. 21, 97; 2237, k. 73.

Polski, współzałożycielem której był Gaz Ziemny ze Lwowa²³. Od lat trzydziestych XX wieku niewielki zakład znajdował się w rękach Tadeusza Sierzputowskiego, który najpierw obiekt wydierżawiał, a potem sam zaczął w nim produkcję wiskozy²⁴.

Od 1929 roku trwały prace przy budowie gazowni na Przedmieściu Jakubskim. Wtedy to podjęto pierwsze próby wykupienia działki należącej do firmy Kuntze und Kittler przy ulicy Lubickiej. Ostatecznie wykupiono należącej do niej teren po spalonym tartaku i rozpoczęto prace projektowe. Produkcja gazu z węgla była szkodliwa dla okolicy, dlatego postanowiono zakład przenieść w inne miejsce. Dodatkowo, znajdująca się do tej pory w centrum miasta gazownia nie miała możliwości rozwojowych²⁵. Zdecydowano się wybudować większy obiekt niż było to aktualnie potrzebne. Uczyniono tak, aby zapewnić miejsce na dodatkową aparaturę w przyszłości. Powstały nowoczesne obiekty biurowe, socjalne i produkcyjne²⁶. Na tyłach obiektu miał powstać zbiornik na gaz o pojemności 1500 m³ (z możliwością powiększenia do 3 tysiące m³). Zarezerwowano również miejsce na budowę drugiego o pojemności 21 tysięcy m³. Powstała także bocznica tramwajowa, która miała służyć do przewozu materiałów oraz aparatury ze starej gazowni²⁷. Ten zakład przemysłowy, oprócz gazu, produkował również benzol, smołę i wodę amoniakalną. Budowa trwała od 1938 do 1942 roku²⁸.

W 1936 roku powstał plan zabudowy miasta. Planowano dalsze wykorzystywanie potencjału przemysłowego Przedmieścia Jakubskiego. Dodatkowo, na jego wschodnim krańcu i w zakolu Wisły chciano stworzyć port handlowo-przemysłowy. Wiązałoby się to z budową dwóch bocznic kolejowych, jednej wzdłuż Wisły od strony zachodniej, druga prowadziłaby z dworca Toruń Wschodni (dawniej Toruń Mokre) na Rubinkowo, a następnie po skarpie nad Wisłę. Tam miała się znajdować główna część portu, podzielona na pięć basenów. W parze z rozwojem przemysłu szedłby rozwój urbanistyczny i architektoniczny przedmieścia. Nowe Jakubskie Przedmieście miało być podzielone na wąskie bloki, najczęściej niskiej zabudowy. Jedynie wzdłuż głównych ulic domy miały mieć do trzech kondygnacji z poddaszem. Natomiast

23 APT, AmT, G 2169, k. 29.

24 APT, AmT, G 2169, k. 17-20, 22, 24, 26, 28, 48, 62, 71, 72.

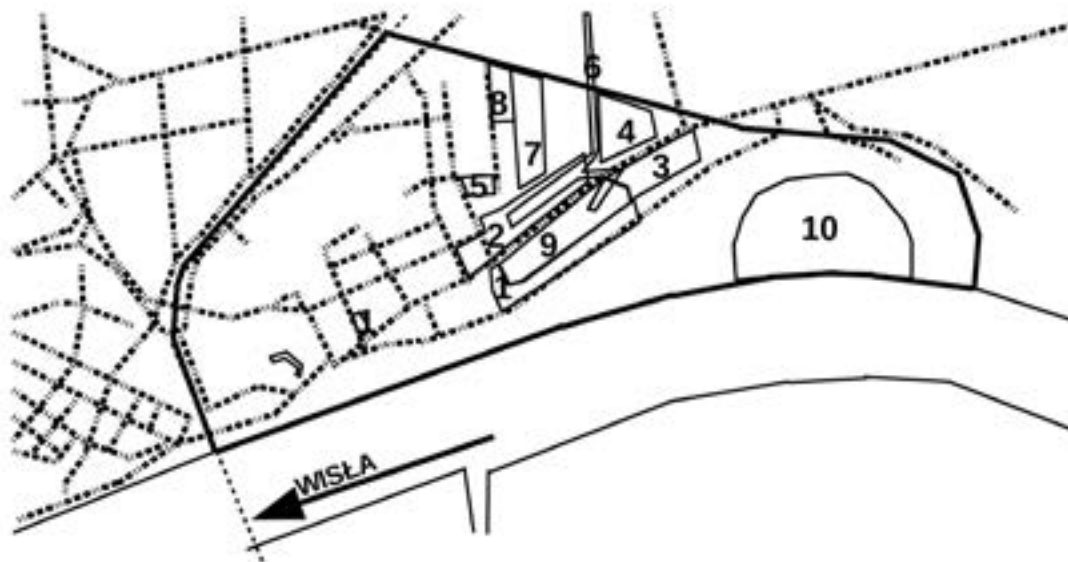
25 Marcin Ceglarski, Jakub Polak, *Nowa Gazownia Miejska w Toruniu*, [w:] *Zabytki toruńskie młodsze pokolenia. Toruński modernizm: architektura miasta 1920–1989*, Toruń 2016, red. Katarzyna Kluczwajd, Michał Pszczółkowski, s. 65-67; APT, AmT, G, 2270, k. b. nr.

26 Marcin Ceglarski, Jakub Polak, op. cit., s. 68-80; APT, AmT, G, 2271, k. b. nr.

27 APT, AmT, G 2272, k. 3.

28 Marcin Ceglarski, Jakub Polak, op. cit., s. 73, 77.

wokół dawnego targowiska bydła stanąć miały domy o pięciu kondygnacjach. Samo targowisko chciano przenieść na północ Jakubskiego Przedmieścia. Niemiecki plan z okresu okupacji tylko w niewielkim stopniu modyfikował te plany [il. 4]²⁹.



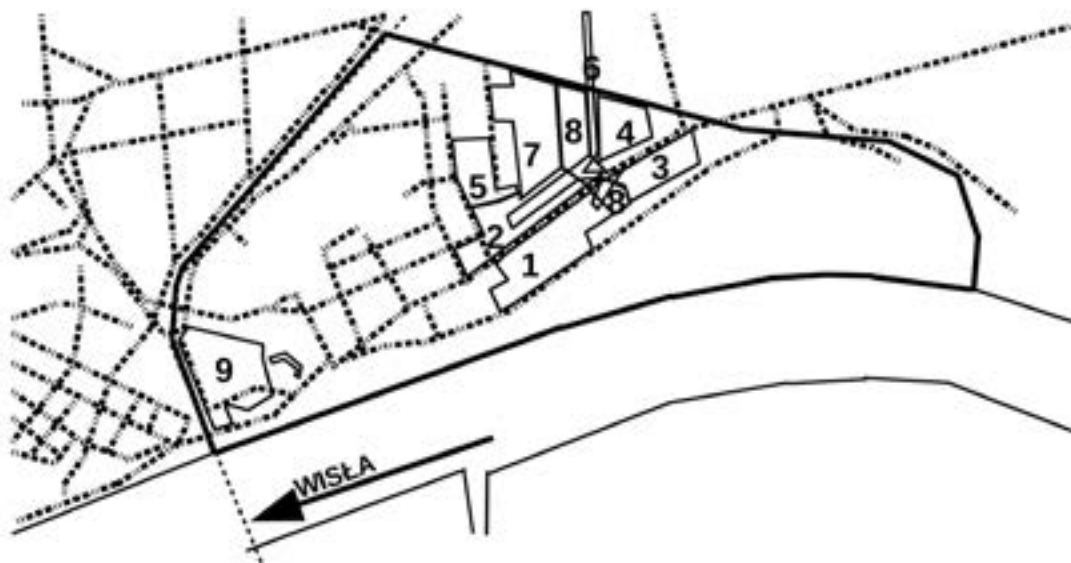
il. 4 Przemysł na Jakubskim Przedmieściu w latach 1920-1939: 1. Kuntze und Kittler. 2. Rzeźnia Miejska i targowisko dla bydła. 3. Krochmalnia. 4. Fabryka pierników Weesego. 5. Fabryka konserw. 6. Bocznicza kolejowa. 7. Fabryka wiskozy. 8. Len Polski. 9. Gazownia. 10. Projektowany port. Opracowanie Tomasz Kalinowski.

Rozwój zabudowy przemysłowej we wschodniej części Przedmieścia Jakubskiego zablokował rozszerzanie się budownictwa mieszkaniowego w tym kierunku. Dodatkowo fabryki nie tylko nie pozwalały na budowę nowych ulic, co ułatwiłoby komunikację na przedmieściu, ale często, istniejące wcześniej drogi były wchłonięte przez powstające lub rozwijające się zakłady przemysłowe.

Zaraz po zakończeniu drugiej wojny światowej przystąpiono do odbudowy przemysłu na tym terenie. Adaptowano również dawne obiekty wojskowe na esplanadzie fortu Jakuba, przeznaczając je na magazyny Centrali Tekstylnej Państwowych Zakładów Zbożowych i Państwowej Centrali Papierniczej. Niewłaściwy sposób użytkowania jednego z magazynów doprowadził w 1949 roku do katastrofy budowlanej. W dawnej wozowni artyleryjskiej przerobionej na spichlerz usypano 2,5 raza więcej zboża, niż wynosiła norma (750 kg/m² zamiast 300 kg/m²). W wyniku

przeciążenia zawalił się strop pierwszego piętra i elementy budynku, a zgromadzone ziarno zasypało okoliczne budynki oraz pracowników. Poszkodowanych było sześć osób, z czego dwie zmarły, dwie były ciężko ranne a dwie lekko. Akcja ratunkowa oraz zabezpieczenie budynku trwało trzy dni³⁰.

W 1948 roku w okolicy bocznic kolejowej obok gazowni zaczęto wznosić magazyn żywności, a rok później przy ulicy Żółkiewskiego chłodnię. Były to obiekty znacznych rozmiarów, o konstrukcji z żelbetu, posiadające połączenie z bocznicą kolejową³¹. W oparciu o odbudowaną przez przedwojennego właściciela wytwórnię wiskozy, Centralny Zarząd Przemysłu Odzieżowego w Łodzi utworzył Zakład Środków Opatrunkowych, późniejsze TZMO. Wkrótce powstały tam nowoczesne budynki produkcyjne i biurowe³². Później na teren przy ulicy Targowej przeniesiona została fabryka Metron, która wytwarzała zegary oraz liczniki gazowe. Natomiast na esplanadzie powstała drukarnia [il. 5].



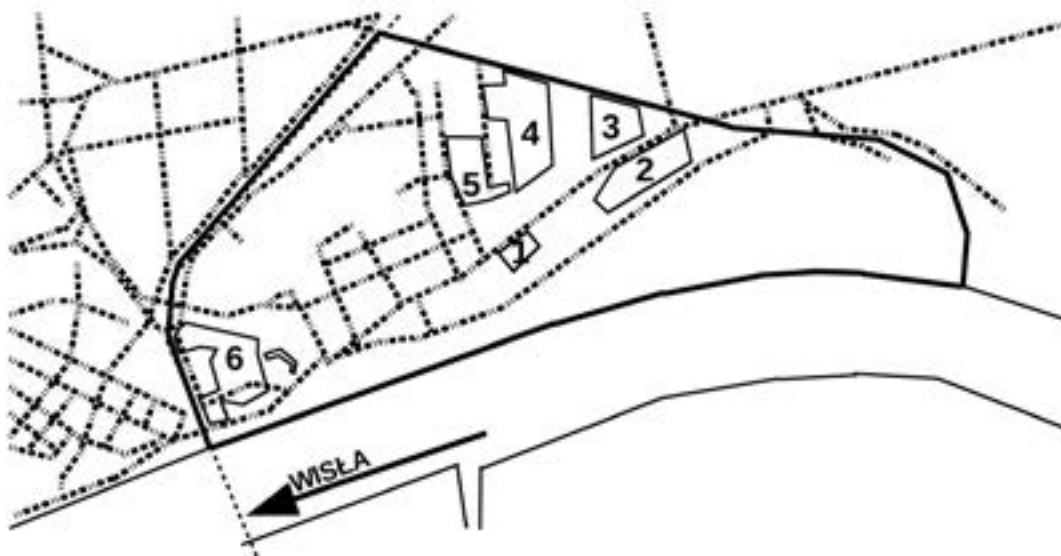
il. 5 Przemysł na Jakubskim Przedmieściu w latach 1945–1989: 1. Gazownia. 2. Rzeźnia Miejska i targowisko dla bydła. 3. Krochmalnia i fabryka płatków. 4. Fabryka pierników Kopernik. 5. Metron. 6. Bocznicza kolejowa. 7. TZMO. 8. Magazyny i chłodnia Społem. 9. Esplanada Fortu Jakuba: magazyny i małe zakłady produkcyjne. Opracowanie Tomasz Kalinowski.

30 APT, AmT, G, 4242, k. 21, 24, 35, 35v, 41-45.

31 APT, AmT, G, 4242, k. 2, 3, 4, 5, 15, 16; 2275, k. b. nr; 2276, k. b. nr; 2279, k. b. nr; 2280, k. b. nr; 2281, k. b. nr.

32 APT, AmT, G, 2169, k. b. nr; AmT, G, 2162, k. b. nr; AmT, G, 2163, k. b. nr; AmT, G, 2164, k. b. nr; AmT, G, 2165, k. b. nr.

Od zamknięcia w końcu lat dziewięćdziesiątych XX wieku Tormięsu (Rzeźnia Miejska) oraz jego wyburzenia rozpoczyna się proces zastępowania funkcji i architektury przemysłowej nowymi obiektami, głównie o charakterze mieszkaniowym. Zaczęto likwidować, a następnie wyburzać kolejne zakłady i magazyny. Obecnie działają jedynie drukarnia oraz dwa duże zakłady przemysłowe: Kopernik (dawny Weese) oraz Nestle (dawna krochmalnia). TZMO, chociaż wciąż istnieje, to obecnie prowadzi produkcję w innych lokalizacjach, a przy ulicy Żółkiewskiego posiada jedynie biurowce, które zajmują miejsce części budynków produkcyjnych [il. 6].



il. 6 Przemysł na Jakubskim Przedmieściu obecnie: 1. Gazownia. 2. Fabryka płatków Nestle. 3. Fabryka pierników Kopernik. 4. TZMO 5. Teren dawnego zakładu Metron. 6. Esplanada Fortu Jakuba: magazyny i małe zakłady produkcyjne. Opracowanie Tomasz Kalinowski.

Rozbudowa obiektów przemysłowych na Jakubskim Przedmieściu pozwoliła na rozwój dzielnicy. Pozytywnymi efektami tych działań były między innymi: wzrost zaludnienia, powstanie mniejszych obiektów o charakterze przemysłowym czy rzemieślniczym oraz wprowadzenie w okresie dwudziestolecia międzywojennego komunikacji tramwajowej. Z drugiej strony usytuowanie części mieszkalnej między terenami wojskowymi oraz zakładami przemysłowymi prowadziło do wyczerpania się w latach trzydziestych XX wieku miejsc pod zabudowę. Brak terenów pod zabudowę wywoływało także zjawisko maksymalnego wykorzystywania powierzchni działki, co pogarszało warunki mieszkaniowe. Przemysł, wspólnie z funkcjonowaniem

twierdzy Toruń, przyczynił się do powstania problemów komunikacyjnych. Nie chodzi tu tylko o połączenie z centrum miasta, ale także z poszczególnymi częściami Przedmieścia i jego sąsiedztwem. Obecnie ma miejsce proces likwidacji produkcji lub przenoszenia jej w inne miejsce. Skutkuje to zastępowaniem dawnej architektury przemysłowej budownictwem mieszkaniowym lub biurowcami. Szczególnie ten pierwszy przypadek jest niebezpieczny. Niszczy się w ten sposób dobrze zachowane historyczne zabudowania fabryczne w imię upchnięcia jak największej liczby bloków mieszkalnych. Dzieje się to najczęściej ze szkodą dla historii Torunia i przyczyni się w przyszłości do problemów komunikacyjnych czy zaopatrzeniowych, które będą mocno wpływały na życie mieszkańców Jakubskiego Przedmieścia.

Streszczenie

Powstanie i rozwój dzielnicy przemysłowej na przykładzie Jakubskiego Przedmieścia w Toruniu

Przedmieście Jakubskie powstało w wyniku rozbudowy twierdzy Toruń w XIX wieku. Pierwszym zakładem przemysłowym była Rzeźnia Miejska. Wkrótce powstawały inne przedsiębiorstwa, głównie zajmujące się przetwórstwem spożywczym. Dużą rolę odegrała tu budowa bocznicy kolejowej. Po roku 1920 przeniesiono do nowoczesnych budynków gazownię, powstała wytwórnia wiskozy. Druga wojna światowa to czas rozbudowy istniejących obiektów. W okresie PRL powiększano liczbę zakładów, głównie związanych z przetwórstwem żywności. Zaadaptowano również budynki magazynowe i produkcyjne należące do wojska i znajdujące się na esplanadzie fortu Jakuba. Jednak od roku 1989 następuje proces likwidacji przemysłu na tym przedmieściu. W miejscu zabudowy przemysłowej zaczyna powstawać architektura mieszkalna.

Słowa kluczowe: Jakubskie Przedmieście, Toruń, przemysł, gazownia, rzeźnia, Weese.

Summary

The emergence and development of an industrial district on the example of Jakubskie Przedmieście in Toruń

Przedmieście Jakubskie was established as a result of the expansion of the Toruń Fortress in the 19th century. The first industrial plant was the Municipal Slaughterhouse. Soon other companies were established, mainly dealing with food processing. The construction of a railway siding played an important role here. After 1920, the Gasworks was moved to modern buildings and a viscose factory was established. World War II is the time of expansion of the existing facilities. During the Polish People's Republic, the number of plants, mainly related to food processing, increased. Warehouse and production buildings belonging to the army and located on the esplanade of Fort Jakub were also adapted. However, since 1989, the industry in this suburb has been liquidated. Residential architecture begins to emerge in the area of industrial development.

Keywords: Jakubskie Przedmieście, Toruń, industry, gasworks, slaughterhouse, Weese.

mgr Tomasz Kalinowski

Karolina Mrowińska

Zespół przemysłowy w Lubiczu Dolnym – zarys historii i problematyka konserwatorska

Lubicz Dolny jest niewielką miejscowością położoną w województwie kujawsko-pomorskim, około 10 km od Torunia. Wschodni kraniec wsi wyznacza rzeka Drwęca, której koryto na tym odcinku tworzy półwysep. Lokalny spadek wody na granicy Wysoczyzny Chełmińskiej oraz Kotliny Toruńskiej powoduje zwiększenie siły nurtu Drwęcy w okolicy Lubicza. W przeszłości stwarzało to korzystne warunki do sytuowania tutaj młynów, rozumianych jako zakłady o różnym profilu produkcji, wykorzystujące do swego działania napęd koła wodnego. Z tego względu miejscowość praktycznie od zawsze była ważnym ośrodkiem stanowiącym zaplecze gospodarcze dla Torunia.

Zespół młynów w Lubiczu Dolnym może poszczycić się bardzo długą historią, sięgającą jeszcze czasów średniowiecza. Na przestrzeni ponad 700 lat obiekty produkcyjne były wielokrotnie niszczone, a następnie wznoszone niemalże od podstaw. Zasadniczo możemy wyróżnić siedem etapów, których daty graniczne stanowią momenty przełomowe dla kształtowania się zabudowy tego terenu.

Najstarsza informacja dotycząca istnienia w Lubiczu młyna – najprawdopodobniej zbożowego, pochodzi z 27 kwietnia 1292 roku. Wówczas

zawarto porozumienie, mające na celu uregulowanie stosunków pomiędzy zakonem krzyżackim (po samowolnym wzniesieniu tegoż obiektu przez komtura toruńskiego) a księżną kujawską Salomeą¹. Wspomniany młyn był budowlą ufortyfikowaną². Co ciekawe, istnieją przekazy poświadczające militarne wykorzystanie tego typu obiektów nie tylko w początkowym okresie kształtowania się państwa krzyżackiego, ale jeszcze w XV wieku³. Przyznanie zakonowi drugiego brzegu Drwęcy na mocy traktatu granicznego z 1349 roku stworzyło korzystną sytuację do lokowania tutaj kolejnych zakładów, prawdopodobnie po obu stronach rzeki⁴. Z inwentarza wsi spisane go w 1383 roku dowiadujemy się, iż w Lubiczu funkcjonowała wówczas cegielnia, która niewątpliwie była istotna dla zakonu krzyżackiego z uwagi na ilość produkowanego materiału⁵. Być może jeszcze w XIV wieku na którymś z brzegów Drwęcy wybudowano hamernię, to jest zakład wykorzystujący napęd koła wodnego do procesów związanych z obróbką surowca i wyrobem przedmiotów z metalu, w tym przypadku z miedzi⁶. Od 1406 roku funkcjonował tu także folusz sukienniczy⁷. Największym zakładem produkcyjnym w dalszym ciągu pozostawał jednak młyn zbożowy. W 1428 roku posiadał on dwa koła, natomiast w 1436 roku ich liczbę zwiększono do czterech⁸. Na tle innych młynów zbożowych funkcjonujących w państwie zakonu krzyżackiego

-
- 1 Lubicz, [hasło w:] *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*, t. V, pod red. Filipa Sulimierskiego, Bronisława Chlebowskiego, Władysława Walewskiego, Warszawa 1884, s. 401; Lubicz, [hasło w:] *Słownik historyczno-geograficzny ziemi chełmińskiej w średniowieczu*, pod red. Mariana Biskupa, Wrocław 1971, s. 70; Hans Maercker, *Geschichte der ländlichen Ortschaften und der dreikleineren Städte des Kreises Thorn in seiner früheren Ausdehnung vor der Abzweigung des Kreises Briesen*, Danzig 1899–1900, s. 337; Marek Pawłowski, *Gmina Lubicz bez granic*, Lubicz 2017, s. 48, 56.
 - 2 Rafał Kubicki, *Młynarstwo w państwie zakonu krzyżackiego w Prusach w XIII–XV w. (do 1454 r.)*, Gdańsk 2012, s. 26; Lubicz, [hasło w:] *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego...*, op. cit., s. 401; M. Pawłowski, op. cit., s. 48–49, 56.
 - 3 R. Kubicki, op. cit., s. 25–26.
 - 4 M. Pawłowski, op. cit., s. 47.
 - 5 Ibidem, s. 57; Lubicz, [hasło w:] *Słownik historyczno-geograficzny ziemi chełmińskiej...*, op. cit., s. 70. Dla porównania, w cegielni działającej na zamku w Malborku w 1420 r. wyprodukowano 255 tysięcy sztuk cegieł; zob. Marian Arsyński, *Organizacja i technika średniowiecznego budownictwa ceglanego w Prusach w kontekście europejskim*, Malbork 2016, s. 99.
 - 6 M. Pawłowski, op. cit., s. 56. Kolejne informacje na jej temat pochodzą jednak dopiero z 6 maja 1441 roku, kiedy komtur toruński Johann von Beenhauseen nadał Mikołajowi Neumannowi oraz jego spadkobiercom miedziennicę, łakę oraz staw młyński; zob. ibidem, s. 58; Lubicz, [hasło w:] *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego...*, op. cit., s. 401; Lubicz, [hasło w:] *Słownik historyczno-geograficzny ziemi chełmińskiej...*, op. cit., s. 70–71; H. Maercker, op. cit., s. 338–339.
 - 7 M. Pawłowski, op. cit., s. 57; Lubicz, [hasło w:] *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego...*, op. cit., s. 401; Lubicz, [hasło w:] *Słownik historyczno-geograficzny ziemi chełmińskiej...*, op. cit., s. 70; H. Maercker, op. cit., s. 337.
 - 8 M. Pawłowski, op. cit., s. 58; Lubicz, [hasło w:] *Słownik historyczno-geograficzny ziemi chełmińskiej...*, op. cit., s. 70.

był on obiektem o średniej wielkości, działającym raczej na potrzeby lokalne⁹.

Kolejny okres rozpoczyna się w 1457 roku, kiedy król Kazimierz Jagiellończyk w zamian za okazaną pomoc w walce z zakonem krzyżackim, przyznał Toruniowi posiadłości byłego komturstwa toruńskiego – między innymi Lubicz. Działania wojenne odcisnęły jednak na nim swoje piętno – młyn zbożowy oraz folusz zostały zniszczone, podobnie mosty i śluzy na Drwęcy¹⁰. Jedynym działającym wówczas zakładem była hamernia miedzi – niezwykle cenna w tamtym czasie z uwagi na wykorzystywanie przetwarzanego przez nią surowca do produkcji luf armatnich oraz ręcznej broni palnej¹¹. Odbudowę zespołu podjęto dopiero w ostatniej ćwierci XV wieku. Przywrócono folusz sukienniczy, wybudowano nową hamernię, a także tartak i być może młyn garbarski¹². Po 1527 roku wzniesiono młyn zbożowy oraz konieczną do jego funkcjonowania śluzę¹³. W kolejnych latach stały się one przedmiotem licznych sporów pomiędzy Toruniem, dla którego młyn stanowił ważne źródło dochodu, a szlachtą ziemi dobrzyńskiej, zabiegającą o likwidację śluzy utrudniającej spławianie towarów i wynikających z tego tytułu opłat¹⁴. Lubickie młyny były zatem istotnym elementem lokalnej polityki. Momentem wyznaczającym koniec omawianej epoki był potop szwedzki. W toku działań wojennych młyny znacznie ucierpiały, aż w końcu 25 stycznia 1658 roku zostały spalone¹⁵.

9 R. Kubicki, *Młynarstwo w państwie zakonu krzyżackiego...*, op. cit., s. 336-338.

10 H. Maercker, op. cit., s. 339; M. Pawłowski, op. cit., s. 59.

11 Danuta Molenda, *Eksploatacja rud miedzi i handel miedzią w Polsce w późnym średniowieczu i w początkach nowożytności (do 1795 r.)*, „Przegląd Historyczny”, t. 80, nr 4, 1989, s. 801; Andrzej Nowakowski, *Uzbrojenie średniowieczne w Polsce na tle środkowoeuropejskim*, Toruń 1991, s. 80.

12 W tej kwestii istnieją pewne rozbieżności; por. Marian Biskup, *Historia Torunia*, t. 2, cz. 1, *U schyłku średniowiecza i w początkach odrodzenia (1454-1548)*, Toruń 1992, op. cit., s. 79; Lubicz, [hasło w:] *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego...*, op. cit., s. 401; Lubicz, [hasło w:] *Słownik historyczno-geograficzny ziemi chełmińskiej...*, op. cit., s. 70; H. Maercker, op. cit., s. 340; M. Pawłowski, op. cit., s. 59 i 62; Albert Voigt, *Thorner Denkwürdigkeiten von 1345-1547*, „Mitteilungen des Copernicus-Vereins für Wissenschaft und Kunst zu Thorn”, H. 13, 1904, s. 134; Julius Emil Wernicke, *Geschichte Thorns aus Urkunden, Dokumentaten und Handschriften*, Bd. 1, *Die Jahre 1230-1530 umfassend*, Thorn 1839, s. 321.

13 Wspomniana rozbudowa nastąpiła po potwierdzeniu przez króla Zygmunta Starego przywileju z 1505 roku, umożliwiającego odbudowę lub rozbudowę młynów w Lubiczu; zob. M. Biskup, *Historia Torunia*, t. 2, cz. 1, op. cit., s. 79; Lubicz, [hasło w:] *Słownik historyczno-geograficzny ziemi chełmińskiej...*, op. cit., s. 70; H. Maercker, op. cit., s. 340; M. Pawłowski, op. cit., s. 59.

14 M. Biskup, *Historia Torunia*, t. 2, cz. 1, op. cit., s. 79; H. Maercker, op. cit., s. 340; M. Pawłowski, op. cit., s. 59.

15 Stefan Cackowski, *Życie gospodarcze*, [w:] *Historia Torunia*, t. 2, cz. 2, *W czasach renesansu, reformacji i wczesnego baroku (1548-1660)*, pod red. M. Biskupa, Toruń 1994, s. 89; H. Maercker, op. cit., s. 342, 346; M. Pawłowski, op. cit., s. 61; J. E. Wernicke, *Geschichte Thorns aus Urkunden, Dokumentaten und Handschriften*, Bd. 2, *Die Jahre 1531-1840 umfassend*, Thorn 1842, s. 213; Jerzy Wojtowicz, *Dzieje handlu, przemysłu i rzemiosła*, [w:] *Historia Torunia*, t. 2, cz. 3, *Między barokiem i oświeceniem (1660-1793)*, pod red. M. Biskupa, Toruń 1996, s. 82.

W okresie 1658–1734 podjęto w Lubiczu zakrojoną na szeroką skalę odbudowę obiektów przemysłowych. Pierwszym krokiem zmierzającym do przywrócenia świetności omawianemu zespołowi była budowa śluzy, a następnie wzniesienie młyna zbożowego¹⁶. Do 1683 roku odbudowano także młyn garbarski, folusz sukienniczy oraz hamernię miedzi¹⁷. Lata osiemdziesiąte XVII wieku otwierają zupełnie nowy rozdział w historii lubickiego zespołu młynów. Po zniszczeniu papierni miejskiej w Pruskiej Łące rada miasta Torunia postanowiła wznieść nowy obiekt tego typu i zlokalizować go właśnie w Lubiczu¹⁸. Od samego początku papiernia była dość okazała i wyróżniała się na tle pozostałej zabudowy, którą z wyjątkiem młyna zbożowego stanowiły niezbyt duże, parterowe obiekty [il. 1]¹⁹. Zakład był postawiony na dosyć wysokim poziomie –



il. 1 Widok ogólny zakładów przemysłowych we wsi Lubicz według stanu przed pożarem w roku 1734, (źródło: *Toruń i miasta Ziemi Chełmińskiej na rysunkach Jerzego Fryderyka Steinera z pierwszej połowy XVIII wieku* (tzw. *Album Steinera*), pod red. Mariana Biskupa, Toruń 1998, s. 150)

posiadał dwa koła wodne zapewniające napęd 12 stęporom rozdrabniającym surowiec, z którego następnie powstawał papier²⁰. W 1720 roku wprowadzono ulepszenia w tym zakresie, instalując dodatkowo maszynę zwaną holendrem, nawet osiem razy

16 Jerzy Dygdała, *Miasto w dobie Augusta III (1733–1763)*, [w:] *Historia Torunia*, t. 2, cz. 3, op. cit., s. 100; Aleksander Kotlewski, *Dzieje papierni w Lubiczu nad Drwęcą*, Toruń 2016, s. 8; H. Maercker, op. cit., s. 342.

17 Archiwum Państwowe w Toruniu (dalej: APT), sygn. kat. II, XVI–47, k. 43.

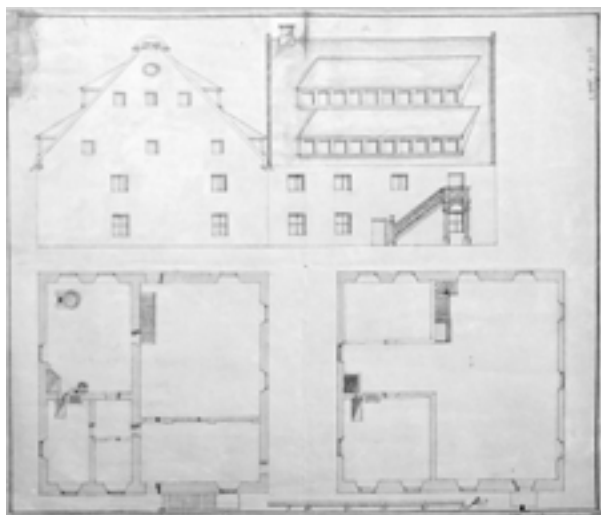
18 Edward Kędra, *Dzieje papierni w Lubiczu*, „Rocznik Toruński”, nr 9 z 1974, s. 182–184; A. Kotlewski, op. cit., s. 8; M. Pawłowski, op. cit., s. 63–64.

19 *Toruń i miasta Ziemi Chełmińskiej na rysunkach Jerzego Fryderyka Steinera z pierwszej połowy XVIII wieku* (tzw. *Album Steinera*), pod red. M. Biskupa, Toruń 1998, s. 150.

20 E. Kędra, op. cit., s. 204; J. Wojtowicz, op. cit., s. 82.

wydajniejszą od stosowanych dotychczas stęporów. Urządzenie to w momencie wprowadzenia go w Lubiczu było nadal stosunkowo nowym wynalazkiem, a papiernia znajdowała się w czołówce tego typu obiektów na terenie Rzeczypospolitej²¹. W 1734 roku na skutek przemarszu przez Lubicz oddziałów konfederacji Prus Królewskich pod dowództwem Jana Wilhelma Schliebena wszystkie zakłady przemysłowe, a także wybudowana niewiele wcześniej bardzo kosztowna śluza, zostały zniszczone²². W ten sposób dobiegła końca kolejna epoka w dziejach lubickiego zespołu.

Po wydarzeniach z 1734 roku szybko podjęto działania zmierzające do odbudowy spalonych obiektów. Na podstawie analizy rycin możemy stwierdzić, że do 1742 roku przywrócono służę na Drwęcy oraz kilka zakładów produkcyjnych – hamernię miedzi wraz z węgornią, folusz białoskórniczy, a także młyn zbożowy²³. Około



il. 2 Lubicz papiernia, 1745 rok, (źródło: APT, Zbiory kartograficzne, numer 915, t. 237)

połowy stulecia istniał tu również tartak²⁴. Zrezygnowano natomiast z budowy folusza sukienniczego. Jeżeli zaś chodzi o papiernię, to do tej inwestycji zaczęto przygotowywać się w latach czterdziestych XVIII wieku²⁵. Najstarszy znany projekt obiektu pochodzi z 1745 roku [il. 2]²⁶. Właściwe działania budowlane podjęto jednak dopiero na przełomie 1747 i 1748 roku, a całość prac została zakończona do 1752 roku²⁷. W stosunku do poprzedniej epoki zakład został

-
- 21 E. Kędra, op. cit., s. 204-206; A. Kotlewski, op. cit., s. 9; M. Pawłowski, op. cit., s. 67; J. Wojtowicz, op. cit., s. 145. Dla porównania, w Augsburgu pierwszego holendra zainstalowano dopiero w 1738 roku, zaś np. w położonych na Dolnym Śląsku Dusznikach-Zdroju, urządzenie to wprowadzono w 1742 roku; zob. Kazimiera Małczyńska, *Z dziejów papierni wrocławskiej w XVIII w.*, „Sobótka: organ Wrocławskiego Towarzystwa Miłośników Historii”, t. 9, nr 1, 1954, s. 161.
- 22 Lubicz, [hasło w:] *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego...*, op. cit., s. 402; H. Maercker, op. cit., s. 343-345; M. Pawłowski, op. cit., s. 79-80; J. Wojtowicz, op. cit., s. 82.
- 23 *Toruń i miasta Ziemi Chełmińskiej...*, op. cit., s. 148-149.
- 24 J. Wojtowicz, op. cit., s. 74.
- 25 E. Kędra, op. cit., s. 191.
- 26 APT, Zbiory kartograficzne miasta Torunia, nr 915, t. 237.
- 27 E. Kędra, op. cit., s. 191, 194; A. Kotlewski, op. cit., s. 9; M. Pawłowski, op. cit., s. 70, 76, 82; J. Wojtowicz, op. cit., s. 83.

zmodernizowany i wyposażony w nowoczesne urządzenia. Innowacją były tu przede wszystkim mechaniczne nożyce do cięcia szmat, które pozwalały na kilkukrotne przyspieszenie tego procesu, a tym samym zwiększenie wydajności papierni. Co ważne, wspomniane nożyce skonstruowano niewiele wcześniej – w latach trzydziestych XVIII wieku. Była to zupełna nowość, niespotykana wówczas w żadnym z zakładów na terenie Rzeczypospolitej²⁸. Drugie unowocześnienie to całkowita rezygnacja z tradycyjnych stęp na rzecz dwóch holendrów²⁹. Niewątpliwie przekładało się to nie tylko na skrócenie czasu powstawania masy papierniczej, ale również na poprawę jakości otrzymywanego produktu. Dzięki postępującej mechanizacji lubicki zakład wyprzedził pod względem technicznym pozostałe papiernie w kraju i znalazł się w czołówce europejskiej³⁰. Papiernia najlepiej prosperowała w latach sześćdziesiątych XVIII wieku, będąc jednym z nielicznych zakładów tego typu, który mógł funkcjonować także zimą³¹. W wyniku pierwszego rozbioru Rzeczypospolitej w 1772 roku oraz podziału części jej terytorium, dobra ziemskie należące do Torunia – w tym także Lubicz, weszły w skład Królestwa Prus. Do początku XIX wieku w Lubiczu swoją działalność kontynuowała papiernia, młyn zbożowy, hamernia miedzi oraz folusz białoskórniczy³². Koniec omawianego okresu wyznacza pożar zabudowy zespołu młyńskiego, do którego doszło 21 kwietnia 1801 roku lub 21 czerwca 1802 roku³³.

Z uwagi na duże znaczenie lubickiego ośrodka, już we wrześniu 1802 roku

28 E. Kędra, op. cit., s. 205; A. Kotlewski, op. cit., s. 9; M. Pawłowski, op. cit., s. 68; J. Wojtowicz, op. cit., s. 83, 146-147; por. Lumpenschneider, [hasło w:] *Versuch eines Handbuchs der Erfindungen*, Bd. 3, Gabriel Ch.B. Busch, Eisenach 1792, s. 394 oraz *Meyers Konversations-Lexikon: ein Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens*, Bd. 13, Leipzig und Wien 1896, s. I artykułu zamieszczonego pomiędzy s. 484 a 485.

29 *Papiernia toruńska w Lubiczu – poł. XVIII w.*, [w:] *Ziemia chełmińska w przeszłości*, pod red. M. Biskupa, Toruń 1961, s. 170-171; E. Kędra, op. cit., s. 205; J. Wojtowicz, op. cit., s. 83.

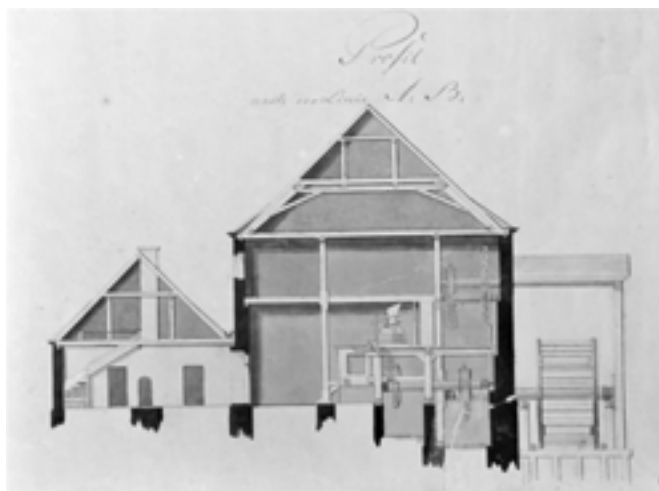
30 E. Kędra, op. cit., s. 206; J. Wojtowicz, op. cit., s. 147.

31 M. Pawłowski, op. cit., s. 73.

32 APT, Zbiory kartograficzne miasta Torunia, nr 922, t. 527 (A – młyn zbożowy, B – papiernia, K – folusz białoskórniczy, L – hamernia miedzi). Warto wspomnieć, że młyn zbożowy był młynem panstwowym. Oznacza to, że dzięki umieszczeniu końców wału napędowego na specjalnej konstrukcji – kracie znajdującej się pomiędzy dwoma słupami, możliwa była regulacja wysokości zawieszenia wału oraz znajdującego się na nim koła napędowego. Było to istotne unowocześnienie pozwalające na dostosowanie się do zmiennego poziomu wody w rzece, a co za tym idzie bardziej efektywną pracę zakładu niż przy zastosowaniu tradycyjnego sposobu budowania. Więcej na ten temat zob. Elżbieta Kowalczyk-Heyman, „Młyny ważne”, „młyny na wagach”. *Przyczynek do genezy nazwy i konstrukcji*, „Studia Geohistorica”, nr 3, 2015, s. 67-68; Berthold Moog, *Introduction to Molinology. History, Technique, and Culture of Traditional Mills*, Binningen 2018, s. 49-51 oraz David H. Jones, *The Many Types of Lifting Waterwheel*, „International Molinology”, No. 95, 2017, s. 37-39.

33 Por. Archiwum Państwowe w Bydgoszczy (dalej: APB), Prefekt Departamentu Bydgoskiego Księstwa Warszawskiego w Bydgoszczy, sygn. 11, k. 1, 4, 12; A. Kotlewski, op. cit., s. 11; E. Kędra, op. cit., s. 199; Lubicz, [hasło w:] *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego...*, op. cit., s. 402; M. Pawłowski, op. cit., s. 72, 93.

gotowe były plany odbudowy dwóch największych zakładów – młyna zbożowego



il. 3 Lubicz – projekt odbudowy młyna, przekrój, 1802 rok (źródło: APT, Zbiory kartograficzne, numer 917, t. 303)

[il. 3] oraz papierni³⁴. Oba rysunki zostały wykonane w Bydgoszczy przez inżyniera o nazwisku Koplin. Warto zaznaczyć, że obiekty nie przejawiały żadnych innowacji w stosunku do poprzedniego okresu, a sama papiernia wykorzystywała nawet starsze rozwiązania. Z powodu działań wojennych wywołanych przemarszem wojsk napoleońskich dopiero w 1808 roku ogłoszono licytację na dzier-

żawę wieczystą zakładów. Z uwagi na duże koszty starano się pozyskać majątnych inwestorów, publikując ogłoszenia w prasie na terenie ówczesnych Prus, jak również w prasie warszawskiej³⁵. Młyn zbożowy, papiernia, a także folusz zostały wzniesione do 1815 roku³⁶. Jeśli chodzi o hamernię miedzi, to od 1809 roku zabiegano o jej wydzierżawienie. Budynek znajdował się w kiepskim stanie technicznym, a towarzyszące mu urządzenia hydrotechniczne wymagały pilnego remontu³⁷. Zakład musiał jednak funkcjonować, ponieważ w 1825 roku ponownie ogłoszono licytację na dzierżawę wieczystą³⁸. Co ciekawe, od momentu odbudowy po pożarze z 1802 roku zabudowa zespołu nie uległa większym zmianom aż do ostatniej ćwierci XIX wieku. Jedynie w 1829 roku na miejscu folusza wzniesiono całkiem nowy budynek tartaku³⁹.

Nie posiadamy zbyt wielu informacji o lubickim zespole młynów w drugiej

34 APT, Zbiory kartograficzne miasta Torunia, nr 917, t. 303; nr 916, t. 467.

35 APB, Prefekt Departamentu Bydgoskiego Księstwa Warszawskiego w Bydgoszczy, sygn. 11; „Doniesienia Dienne”, nr 7 z 23 I 1808, s. 51-52; E. Kędra, op. cit., s. 200-201.

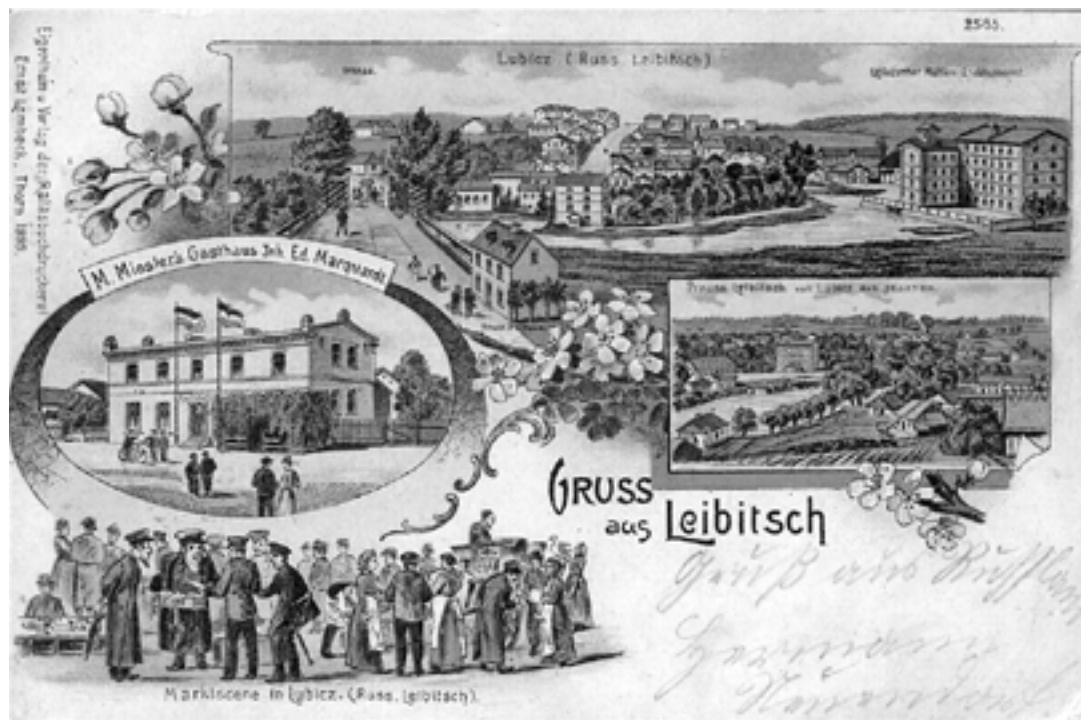
36 E. Kędra, op. cit., s. 203.

37 APB, Prefekt Departamentu Bydgoskiego Księstwa Warszawskiego w Bydgoszczy, sygn. 11, k. 32, 38-39, 114-115.

38 APT, Akta miasta Torunia C (dalej: AmT, C), sygn. 5747, k. 16 (Dziennik Urzędowy, nr 33, 1825, s. 850), k. 26-27 (Dodatek publiczny do nr 34, 1825, s. 874-875), k. 30 (Oeffentlicher Anzeigers Beilage zu No. 33. des Amts-Blattes der Königlich Preußischen Regierung zu Frankfurthan der Oder, 1825, s. 215), k. 45 (Beilage zum Marienwerderschen Intelligenzblatt, no. 66, 1825, s. 1), k. 48 (Oeffentlicher Anzeiger. Beilage des Amts-Blatts No. 38. der Königl. Preuß. Regierung, Marienwerder, 1825, s. 1).

39 APT, AmT C, sygn. 5750.

połowie XIX stulecia. Prawdopodobnie jeszcze w latach osiemdziesiątych XIX wieku podjęto pewne działania budowlane. Na podstawie pocztówki z 1899 roku [il. 4] jesteśmy



il. 4 Pocztówka z 1899 roku przedstawiająca Lubicz (źródło: <https://fotopolska.eu/384398,foto.html> [dostęp: 26 VII 2020])

w stanie stwierdzić, że zespół składał się z czterech nowych budynków wzniesionych z czerwonej cegły – dużego młyna pszennego, kantoru, budynku gospodarczego i spichlerza. Z dawnej zabudowy ocalał jedynie obiekt papierni oraz młyn zbożowy, gdzie w omawianym czasie mieścił się prawdopodobnie młyn żytni. Pod koniec XIX stulecia lubicki zespół został przekształcony w kompleks obiektów wykorzystywanych wyłącznie na potrzeby przedsiębiorstwa przetwórstwa zbożowego Leibitscher Mühle Gesellschaft mit beschränkter Haftung⁴⁰. Istotne znaczenie dla jego rozwoju miała budowa w 1902 roku kolei wąskotorowej z Torunia do Lubicza i doprowadzenie bocznic bezpośrednio do młynów⁴¹. W pierwszych latach XX wieku nie podejmowano raczej żadnych dużych przedsięwzięć budowlanych. Pocztówka z 1903 roku prezentuje praktycznie taki

40 APT, AmT C, sygn. 5795, k. 80 i n.

41 M. Pawłowski, op. cit., s. 97, 99–100.



il. 5 Pocztaówka z 1903 r. przedstawiająca młyny lubickie (źródło: <http://www.energum.pl/?id=3> [dostęp: 26 VII 2020])

sam stan obiektów, jaki obserwowaliśmy pod koniec poprzedniego stulecia [il. 5].

Impulsem do kolejnych inwestycji i rozbudowy zespołu był pożar, który wybuchł rankiem w niedzielę 9 kwietnia 1905 roku⁴². Jego przyczyną była eksplozja przy czyszczeniu ziarna. Najbardziej ucierpiał budynek, który dawniej mieścił papiernię oraz młyn zbożowy.

Na zachowanej fotografii, wykonanej tuż po tym tragicznym wydarzeniu, widnieją jedynie jego wypalone ściany⁴³. Zapewne zakłady szybko wznowiły swoją produkcję, a w kolejnych latach kompleks został rozbudowany między innymi o duży młyn żytni, wzniesiony w miejscu spalonego budynku dawnej papierni i młyna zbożowego. Na podstawie planu oraz danych katastralnych możemy dokładnie odtworzyć zabudowę z około 1907–1909 roku [il. 6]⁴⁴. Warto zauważyć, że w tym czasie ukształtował



il. 6 Plan sytuacyjny lubickich młynów z ok. 1907–1909, (źródło: Zespół młyński, Lubicz, Karta ewidencji zabytków architektury i budownictwa, opracowanie Dariusz Chmielewski, 2006, mps. w zbiorach Energum Drwęca spółka z. o. o.; a – młyn pszeniczny, b – młyn żytni, c – sala jadalna dla robotników, d – kantor, e – wozownia, f – kuźnia, g – spichlerz zbożowy, h – kurnik, i oraz k – stajnia i chlew, m – dom mieszkalny.

42 „Gazeta Toruńska”, nr 84 z 12 IV 1905, R. 41.

43 Szymon Spandowski, *Płomienie nie znają granic. Czują jednak respekt przed wielką sikawką motorową*, „Nowości. Dziennik Toruński”, z 10 sierpnia 2016, s. 8.

44 APT, Urząd Katastralny w Toruniu, sygn. 982, k. 19; Zespół młyński, Lubicz, Karta ewidencji zabytków architektury i budownictwa, oprac. Dariusz Chmielewski, 2006, mps w zbiorach Energum Drwęca spółka z. o. o.

się już zasadniczy wygląd zespołu, którego zabudowa w zredukowanej postaci przetrwała do chwili obecnej. Inwestycje podejmowane na początku XX wieku doprowadziły do przekształcenia młynów lubickich w duże, nowoczesne zakłady przetwórstwa zbożowego. W 1918 roku wydajność młynów oscylowała w granicach 40 tysięcy ton zboża rocznie, a przemiał prowadzony był nieustannie. Około 20–30% wytworzonych produktów trafiało na rynek lokalny. Resztę wysyłano barkami z Torunia do Gdańska, a następnie transportowano przez Bałtyk między innymi do Hamburga i Berlina⁴⁵.

Warto również zwrócić uwagę na zagospodarowanie pozostałej części półwyspu, gdzie urządzono park. Na mapie z 1910 roku wyraźnie widoczne są



il. 7 Fragment mapy topograficznej z 1910 roku (źródło: ..., opracowanie Dariusz Chmielewski, 2006, mps. w zbiorach Energum Drwęża spółka z o.o.)”

zaznaczone schematycznie nasady zieleni, ścieżki oraz łączący je most [il. 7]⁴⁶. Obszar ten odgrywał ważną rolę w życiu społecznym mieszkańców Lubicza. W dni robocze był zamknięty, natomiast w niedziele zarządca zakładów udostępniał go okolicznej ludności. Co ciekawe, wystrój parku nawiązywał do młynarstwa – znajdowały się w nim między innymi stoliki wykonane z kamieni młyńskich⁴⁷.

Włączenie Torunia oraz okolicznych miejscowości do II Rzeczypospolitej nie wpłynęło znacząco na charakter i wielkość produkcji prowadzonej w zakładach

45 APT, Starostwo Powiatowe w Toruniu, sygn. 633; Ryszard Sudziński, *Życie gospodarcze*, [w:] *Historia Torunia*, t. 3, cz. 2, *W czasach Polski Odrodzonej i okupacji niemieckiej (1920–1945)*, pod red. M. Biskupa, Toruń 2006, s. 83. Część informacji zaczerpnięta z relacji Pana Andrzeja Łęgowskiego, zastępcy kierownika lubickich młynów w latach 1974–1986, a następnie kierownika zakładów w latach 1986–1993.

46 Topographische Karte 1:25000 (Meßtischblatt), Gramtschen 1511 [Neue Nr 2978] 2, 1910, <https://kpbc.umk.pl/dlibra/publication/181104/edition/183540/content> [dostęp: 27 VII 2020]; Zespół młyński, Lubicz, Karta ewidencji zabytków architektury i budownictwa, oprac. Dariusz Chmielewski, 2006, mps. w zbiorach Energum Drwęża spółka z o.o.

47 Na podstawie relacji Pana Andrzeja Łęgowskiego, zastępcy kierownika lubickich młynów w latach 1974–1986, a następnie kierownika zakładów w latach 1986–1993.

lubickich. Przedsiębiorstwo, które przyjęło polską nazwę – Młyny Lubickie Spółka z o.o., w dalszym ciągu eksportowało towary na rynek niemiecki, a nawet duński⁴⁸. Zespół młyński nadal był dosyć nowoczesny i w dwudziestoleciu międzywojennym nie podejmowano w nim większych inwestycji. W 1928 roku w młynie żytnim zainstalowano nową turbinę Francisa, która zachowała się do dziś i obecnie jest ustawiona przed budynkiem dawnego kantoru⁴⁹. Niestety nie posiadamy zbyt wielu informacji na temat działalności młynów lubickich podczas drugiej wojny światowej. Zakłady te niewątpliwie miały duże znaczenie i na przełomie 1940 i 1941 roku zatrudniały 87 pracowników⁵⁰. W nocy z 12 na 13 maja 1941 roku w młynie wybuchł pożar, który był wynikiem akcji sabotażowej. Zniszczeniu uległ elewator zbożowy oraz magazyn mąki⁵¹. Ofensywa armii radzieckiej oraz szybkie przemieszczanie się frontu w kierunku zachodnim spowodowało wycofywanie się Niemców z okupowanych terenów, co znalazło również odbicie w demontażu i wywożeniu wyposażenia zakładów przemysłowych. Pod koniec 1944 oraz na początku 1945 roku wojsko niemieckie zabrało z lubickich młynów część pasów transmisyjnych, natomiast same obiekty produkcyjne zostały zaminowane i przygotowane do wysadzenia. Plan ten nie został jednak zrealizowany. Co więcej, pracownicy ukryli pozostałe pasy, dzięki czemu już w kwietniu 1945 roku zakłady zostały ponownie uruchomione⁵².

Po wojnie młyny zostały przejęte przez Skarb Państwa. W latach pięćdziesiątych i na początku lat sześćdziesiątych przeprowadzono modernizację zespołu, w trakcie której na miejscu młyna żytniego utworzono kaszarnię i jedyną w Polsce łuszcarnię grochu. Dostawiono także silosy i kilka obiektów pomocniczych⁵³. W latach dziewięćdziesiątych zakłady zaczęły stopniowo podupadać, aż w końcu w 2003 roku ostatecznie ogłosiły upadłość. Po przejęciu budynków przez kolejnych właścicieli znaczna część zespołu została wyburzona. Ocalały jedynie najstarsze obiekty – willa dyrektora [il. 8], młyn pszeniczny z magazynami mąki i otrąb [il. 9], magazyn zbożowy, kantor (obecny budynek biurowy), magazyn oraz jaz piętrzący na Drwęcy [il. 10]. Trzy

48 <http://toruntour.pl/4795/lubicz> [dostęp: 28 VII 2020].

49 APT, Starostwo Powiatowe w Toruniu 1920–1939, sygn. tymczasowa 1124 [zespół w opracowaniu].

50 Jan Sziling, *Sytuacja gospodarcza i społeczna okupowanego Torunia*, [w:] *Historia Torunia*, t. 3, cz. 2, op. cit., s. 638–639.

51 Ibidem, s. 564; M. Pawłowski, op. cit., s. 124–125.

52 Franciszek Lampkowski, *Młyny w Lubiczu*, l. 60. XX w., mps w zbiorach Energum Drwęca spółka z o.o.

53 Ibidem.



il. 8 Lubicz Dolny, willa dyrektora, widok od strony północnej, fot. Karolina Mrowińska, lipiec 2020



il. 9 Lubicz Dolny, młyn pszenney z magazynami mąki i otrąb, widok od strony północno-wschodniej, w tle widoczne dwa magazyny oraz kantor (obecny budynek biurowy), fot. Karolina Mrowińska, lipiec 2020



il. 10 Lubicz Dolny, jaz piętrzący na Drwęcy, mechanizm zamykający upustu jałowego, widok w kierunku południowym, w tle kantor (obecny budynek biurowy), fot. Karolina Mrowińska, lipiec 2020

pierwsze, decyzją z dnia 21 stycznia 2009 roku, zostały wpisane do rejestru zabytków.

Zachowana zabudowa jedynie częściowo odzwierciedla wygląd zespołu, jaki ukształtował się około 1918 roku. Brakuje w nim szeregu elementów, wśród których najbardziej istotnym był duży młyn żytni. Po pożarze z 1958 roku w nowej kaszarni i łuszcarni grochu zachowano jeszcze jego fragmenty, jednak po 2010 roku obiekt ten został wyburzony. W taki sam sposób potraktowano szereg budynków pomocniczych – kuźni, warsztatów i tak dalej. Zasypano kanały zasilające turbiny wodne, a także zdemontowano bocznice kolejową. Cały teren – dawniej dosyć gęsto zabudowany, opustoszał. Zaniechano również park, tak że dzisiaj ciężko odczytać jego pierwotną formę. Zespół został także niemal całkowicie pozbawiony późniejszych nawarstwień z czasów PRL i lat dziewięćdziesiątych w postaci silosów, ramp, wag najazdowych i licznych zadaszeń. Jedynym elementem z tamtego okresu, który zachował się do dziś, jest niewielki budynek portierni.

Jeżeli chodzi o stan zachowania poszczególnych obiektów wchodzących w skład omawianego zespołu, to jest on zróżnicowany. Najlepiej przedstawia się dawny kantor, który obecnie pełni funkcję budynku administracyjnego [il. 10]. Dzięki przeprowadzeniu gruntownego remontu znajduje się on w bardzo dobrym stanie. Warto zwrócić uwagę na efekt końcowy tego przedsięwzięcia. Zasadniczo wygląd obiektu odpowiada temu pierwotnemu, jednak w partiach nieotynkowanych zrezygnowano z ekspozycji oryginalnej cegły, zastępując ją cegłą klinkierową. Stan zachowania magazynu usytuowanego po stronie wschodniej oraz młyna pszennego można ogólnie określić jako dobry [il. 9]. Nieco gorzej przedstawia się sytuacja magazynu przylegającego bezpośrednio do kantoru. Na jego ścianach możemy

zaobserwować wyraźne pęknięcia, a całość jest spajana przez ogromną liczbę kotew. Obecnie najpilniejszej interwencji wymaga dawna willa dyrektora [il. 8]. Sam budynek zachował się całkiem dobrze, jednak przeciekający dach i brak odpowiedniego zabezpieczenia spowodowały zawalenie się części stropów. Ponadto łatwy dostęp do willi doprowadził do jej dewastacji oraz uszkodzenia stolarek okiennych i drzwiowych. Rozpatrując dosyć ogólnie przyczyny zniszczeń poszczególnych obiektów, możemy stwierdzić, że na niekorzyść ich stanu zachowania wpływa przede wszystkim brak zagospodarowania. Budynki zostały opuszczone, a tym samym zaniedbane. Brak koniecznych remontów i napraw, uszkodzone pokrycie dachowe oraz ubytki w szkleniu stolarki okiennej prowadzą do zniszczenia wnętrza i osłabienia struktury obiektów.

Zespół przemysłowy w Lubiczu Dolnym jest cennym źródłem informacji z punktu widzenia historyczno-naukowego. Przez kilka stuleci wielokrotnie podejmowano w nim działania budowlane, które niewątpliwie musiały zostawić po sobie ślad w terenie. Dlatego też, w pierwszej kolejności należałoby poddać ten obszar badaniom archeologicznym. Powinno to poprzedzać właściwy proces inwestycyjny, który zapewne będzie wiązał się z prowadzeniem robót ziemnych, chociażby w celu wykonania nowej nawierzchni. W tym momencie teren ten jest niezagospodarowany i całkowicie dostępny, co stwarza korzystne warunki do poszukiwań reliktyw dawnej zabudowy oraz badań pod kątem zmian w obrębie dawnych kanałów zasilających koła młyńskie. Możliwość odnalezienia takich śladów w pewnym sensie potwierdza mapa ukazująca rzeźbę terenu (WMTS), na której wyraźnie widać zarys nieistniejących już obiektów. Część z nich to budynki wyburzone stosunkowo niedawno, jednak nie możemy wykluczyć, że w ich pobliżu nie ma żadnych starszych elementów. Ponadto, na pozostałym obszarze również zauważalne są zmiany rzeźby terenu.

Jednym z najpilniejszych postulatów konserwatorskich jest zabezpieczenie obiektów, a przede wszystkim naprawa pokrycia dachowego. Uszkodzony i przeciekający dach przyczynia się bowiem do pogarszania stanu budynków, a co za tym idzie, generuje dodatkowe koszty. Są to jednak tylko działania doraźne. W perspektywie długofalowej zachowanie zabudowy bezwzględnie wymaga nadania obiektom nowej funkcji. Wskazane jest zagospodarowanie budynków w taki sposób, aby przeznaczenie poszczególnych elementów w jakiś sposób ze sobą korespondowało i posiadało wspólny mianownik, pozwalający na podtrzymanie idei zespołu. Całość powinna zostać utrzymana w takiej formie, jaka ukształtowała się około 1918 roku,

natomiast wygląd istniejących budynków powinien być jak najbardziej zbliżony do pierwotnego. Poza tym warto zachować nieliczne nawarstwienia na przykład tablice informacyjne i ostrzegawcze, podkreślające historię tego miejsca.

Utrzymanie historycznego wyglądu zespołu dotyczy nie tylko samych elewacji zachowanej zabudowy, ale również zagospodarowania terenu. Z tego względu dopuszczalne jest wzniesienie nowego obiektu w miejscu, gdzie kiedyś znajdował się młyn żytni. Jego kubatura musi jednak odpowiadać wielkością dawnemu budynkowi. Powinien on nawiązywać do architektury przemysłowej i harmonijnie komponować się z resztą otoczenia. Możliwa jest także budowa mniejszych obiektów w południowej części zespołu w miejscu, gdzie wcześniej znajdowały się budynki pomocnicze. Bardzo istotną sprawą jest potrzeba uczytelnienia przebiegu młynówek. Być może należy zastanowić się nad ich odtworzeniem z uwagi na istniejące plany ponownego przekopu terenu celem wykonania kanału, w którym zostanie zainstalowana turbina dla małej elektrowni wodnej. Podobnie prezentuje się sprawa bocznicy kolejowej. Tu również należy uczytelnić jej dawną linię, a najlepiej utrzymać w tej części zespołu funkcję komunikacyjną (drogę dojazdową). Z pozostałych kwestii można wymienić konieczność uregulowania zieleni oraz przeprowadzenia prac porządkowych. Co więcej, warto podjąć dyskusję nad rewitalizacją parku i przywróceniem mu dawnej funkcji społecznej.

Dosyć duża liczba informacji na temat omawianego zespołu daje również podstawy do podjęcia działań na rzecz popularyzacji historii tego miejsca. Zachowane obiekty posiadają dużą powierzchnię użytkową, z której przynajmniej niewielka część powinna zostać wydzielona na ekspozycję poświęconą dziejom kompleksu młyńskiego. Warto pokazać przede wszystkim zachowane projekty oraz ikonografię i kartografię. Zestawienie ich z obecnym stanem pozwoliłoby obrazowo ukazać ewolucję zabudowy tego terenu. Koniecznie należy wyeksponować oryginalne elementy, takie jak turbina Francisza. Miejsce to mogłoby zyskać także walor edukacyjny w kontekście upowszechniania wiedzy o różnych typach i sposobie produkcji prowadzonej w zakładach napędzanych siłą koła wodnego.

Podsumowując przedstawiony powyżej materiał, należy zaznaczyć, że historia zespołu młyńskiego w Lubiczu Dolnym jest niezwykle obszerna. Przytoczone informacje mają na celu ukazanie jego dziejów w sposób bardzo ogólny, skupiając się przede wszystkim na zobrazowaniu wielkości i znaczenia zespołu na przestrzeni kilku stuleci. Warto zauważyć, iż pomimo wielokrotnego niszczenia obiektów na skutek

pożarów powodowanych między innymi przez działania zbrojne, za każdym razem podejmowano decyzję o odbudowie większości z nich na zgłiszczach wcześniejszych młynów. Dzięki temu zakłady produkcyjne funkcjonowały na tym obszarze niemalże nieprzerwanie przez ponad 700 lat. Początkowo były to obiekty o różnym profilu produkcji, napędzane siłą koła wodnego, natomiast pod koniec XIX wieku całość przekształcono w zespół młynów zbożowych. W takiej formie funkcjonowały aż do początków XXI wieku. Warto podkreślić, że omawiany obszar niewątpliwie posiada duży potencjał zarówno pod kątem adaptacji zachowanej zabudowy, jak i możliwości rewitalizacji całego terenu. Stanowi także dobry punkt wyjścia do podjęcia działalności edukacyjnej. Dlatego też podczas przyszłego procesu inwestycyjnego warto uwzględnić kilka przedstawionych powyżej postulatów konserwatorskich.

Streszczenie

Zespół przemysłowy w Lubiczu Dolnym – zarys historii i problematyka konserwatorska

Zespół przemysłowy w Lubiczu Dolnym od samego początku swego istnienia stanowił kompleks obiektów produkcyjnych, których urządzenia pierwotnie były poruszane za pośrednictwem koła wodnego. Pierwsze młyny zostały wzniesione na jego terenie pod koniec XIII wieku. Przez ponad 700 lat funkcjonowania zabudowa zespołu była wielokrotnie niszczona, a następnie wznoszona niemalże od podstaw. Z biegiem czasu kompleks stopniowo ewoluował z obiektów o różnym profilu produkcji napędzanych siłą koła wodnego w kierunku młynów przemysłowych. Zakłady nie przetrwały okresu transformacji ustrojowej. Zaczęły podupadać w latach dziewięćdziesiątych XX wieku, aż w końcu w 2003 roku ostatecznie ogłosiły upadłość. Po przejściu budynków przez kolejnych właścicieli znaczna część zespołu została wyburzona. Ocalały najstarsze obiekty – willa dyrektora, młyn pszenny, kantor oraz dwa magazyny. Artykuł porusza także problematykę konserwatorską omawianego zespołu w kontekście zachowania jego wartości podczas przyszłych działań inwestycyjnych.

Słowa kluczowe: zespół przemysłowy, Lubicz Dolny, Drwęca, architektura, technika, młyny wodne, problematyka konserwatorska

Summary

Industrial complex in Lubicz Dolny - an outline of history and conservation issues

Industrial complex in Lubicz Dolny since the beginning of its existence, where machines were originally driven by a water wheel. The first mills were erected there at the end of the 13th century. For over 700 years buildings of the complex have been repeatedly destroyed and rebuilt almost from scratch. With the passage of time the complex has gradually evolved from facilities of different production profiles driven by a water wheel into industrial mills. The factories didn't survive the period of political transformation. They began to go out of business in the first half of the 90s of the 20th century and finally in 2003 they officially went bankrupt. A large section of the complex was demolished after the buildings were taken over by subsequent owners. Only the oldest buildings have survived – the director's villa, a gristmill, a currency exchange office and two warehouses. The article also raise subject conservation issues of the discussed complex in the context of preserving its value during future investment activities.

Key words: industrial complex, Lubicz Dolny, Drwęca river, architecture, technology, water mills, conservation issues

mgr Karolina Mrowińska
Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Toruniu

Robert Gawęł

Krakowskie „garage” 1903–1939

Aby cieszyć się bezstresowo z podróżowania własnym samochodem, potrzebujemy mieć dostęp do szeroko pojmowanego zaplecza motoryzacyjnego. Garaże, warsztaty, stacje benzynowe, sklepy z artykułami motoryzacyjnymi... to wszystko sprawia, że nasze wymarzone cztery kółka mogą zapewnić nam swobodę przemieszczania się. O tym, jak istotny jest dostęp, albo raczej jakie problemy sprawia brak dostępu do zaplecza motoryzacyjnego, przekonała się pani Berta Benz. To ona bowiem po raz pierwszy na świecie porwała się na odbycie długodystansowej przejażdżki napędzanym silnikiem benzynowym samochodem. Konstrukтором pojazdu był jej mąż, Carl Benz, a podróż miała być dowodem na to, że jego wynalazek jest nie tylko ciekawostką, ale ma zastosowanie praktyczne. Zerwane, przegrzewające się hamulce, zatkana rurka paliwowa, przetarta izolacja kabla elektrycznego czy też ślizgający się na kole napędowym pas, mogły skutecznie zniweczyć jej plany. Dzięki odrobinie szczęścia, połączonego ze sprytem, jej i podróżujących z nią synów, udało się przełamać trudność¹.

1

Witold Rychter, *Dzieje samochodu*, Warszawa 1962, s. 65.

Trudno się zatem dziwić, że wraz ze wzrostem liczby pojazdów mechanicznych na drogach wzrastała liczba firm zajmujących się ich obsługą.

W Krakowie pojawienie się na ulicach pierwszego miejscowego samochodu połączone było z jednoczesnym „powstaniem” pierwszego w tym mieście obiektu zaplecza motoryzacyjnego. To wszystko za sprawą Wincentego Schindlera, pioniera krakowskiej motoryzacji i właściciela warsztatu ślusarsko-mechanicznego na Floriańskiej 55. Zajmował on pomieszczenia po dawnej pracowni rzeźbiarskiej w oficynie kamienicy położonej nieopodal Bramy Floriańskiej. To w tym niewielkim pomieszczeniu na przełomie 1902 i 1903 roku zbudował on swój pierwszy samochód. Posłużyło mu do tego podwozie wraz układem napędowym, sprowadzone z francuskiej fabryki Cotterau. Karoserię wykonał już we własnym zakresie. Na wiosnę 1903 roku Schindler przeprowadził pierwsze jazdy².

Wskutek wypadku z udziałem prowadzonego przez niego samochodu, Schindler został sądowym nakazem zmuszony do wyprowadzenia się z warsztatem poza obręb Plant. Wszedł zatem w spółkę z inżynierem Awitem Szubertem juniorem, synem znanego krakowskiego fotografa Awita Szuberta seniora. Razem powołali do życia firmę pod nazwą *Garaged'automobiles*³. To moment, w którym w Krakowie pojawił się pierwszy „garage”. Jedyne, co wiadomo o jego zabudowaniach to to, że znajdowały się na podwórzu kamienicy przy Krupniczej 7, należącej do Szuberta seniora. Schindler zbudował tam kilka samochodów dla krakowskiej klienteli, wszystkie w oparciu o podzespoły francuskiej marki Cotterau⁴.

Spółka nie przetrwała długo. Jak twierdzi Andrzej Bogunia-Paczyński, było to spowodowane nagłym wyjazdem A. Schuberta juniora z Krakowa. Jednak Schindler nie poddał się i wynajął lokum na warsztat w niedziałających już Górnych Młynach Królewskich przy Łaziennej 6. Tam przeniósł swoją działalność, pozostając cały czas przy nazwie *Garaged'automobile*⁵. Oprócz działalności warsztatowej firma była handlowym przedstawicielem kilku francuskich marek samochodowych⁶. Mimo wysiłków, interes musiał iść mu nie najlepiej, gdyż ostatecznie zlikwidował go. Lokal po warsztacie odsprzedał pod koniec 1908 roku Wilhemowi Ripperowi⁷. Ten, wraz z 10

2 Andrzej Bogunia-Paczyński, *Cracovie automobile*, Kraków 1999, s. 16.

3 A. Bogunia-Paczyński, *Cracovie automobile*, Kraków 1999, s. 16.

4 Ibidem, s. 18.

5 Ibidem, s. 19.

6 Ibidem, s. 20.

7 A. Bogunia-Paczyński, *Mój Benz, moja Mercedes*, Kraków 1992, s. 13.

innymi osobami⁸, w kwietniu 1909 roku założył spółkę Galic. Auto-Garage⁹. W zakres jej działalności wchodziło prowadzenie garażu i warsztatu naprawiającego samochody oraz skup i sprzedaż tychże¹⁰. Biura spółki miały siedzibę przy Retoryka 5¹¹, w kamienicy będącej własnością Wilhelma Rippera. Warsztat natomiast został umieszczony we wspomnianym, także do niego należącym, lokalu na Łaziennej 6. Ripper był jednym z udziałowców Galic. Auto-Garage i wraz z Emilem Retingerem (również mającym swoje udziały w spółce) byli jej oficjalnymi przedstawicielami¹². Swoją pierwszą reklamę prasową, informującą o powstaniu firmy zamieścili w krakowskim „Czasie”. Jest to zgodne z zapisem w rejestrze handlowym, w którym podano, że to właśnie na łamach „Czasu” będą zamieszczane wystawiane przez spółkę ogłoszenia¹³. W pierwszym anonsie, z 20 marca 1909 roku¹⁴, poinformowano od razu, że Łazienna 6 to tymczasowa lokalizacja warsztatu. W maju tego roku¹⁵ miał on zostać przeniesiony do nowej siedziby na Smoleńsk 31¹⁶. Reklamowano go jako oficjalne garage Galicyjskiego Klubu Automobilowego, wyłączne przedstawicielstwo marek Daimler, Mercedes i Gregoire oraz „pierwszy fachowy warsztat reparacyjny”¹⁷.

Projekt nowego budynku warsztatowego na ulicy Smoleńsk został zatwierdzony przez magistrat stołecznego miasta Krakowa w dniu 15 kwietnia 1909 roku¹⁸. Osobą, która projekt przedłożyła i uzyskała pozwolenie, był Wilhelm Ripper. Jako właściciel działki, na której miano wznieść zabudowania. Autorem projektu był koncesjonowany

8 *Lista wspólników*, [w:] *Akta firmy spółkowej Galic-Auto-Garage spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Krakowie*, Archiwum Narodowe w Krakowie (dalej: ANK), sygn. RH 63a, s. 49.

9 „Gazeta Lwowska” (dalej: GL), nr 129 z 9 VI 1909, R. 99, s. 11.

10 Ibidem.

11 „Czas”, nr 65 [wieczorny] z 20 III 1909, R. LXII, s. 6.

12 GL, nr 129 z 25 VI 1909, R. 99, s. 11.

13 Ibidem.

14 Prośbę o wpisanie spółki do rejestru handlowego podpisano 24 lutego 1909 r., do sądu wpłynął on 28 marca 1909 r., oficjalnego wpisu dokonano z dniem 15 kwietnia 1909 r. Pierwsza reklama prasowa została opublikowana jeszcze przed oficjalnym uruchomieniem firmy; *Akta firmy spółkowej...*, op. cit., s. 49

15 „Czas”, nr 65 [wieczorny] z 20 III 1909, R. LXII, s. 6.

16 W tamtym czasie istniało pewne zamieszanie związane z nazwą ulicy, co doskonale można prześledzić, wertując np. „Stefana Mikulskiego Wielka Księga Adresowa Stoł. król. Miasta Krakowa, Stoł. król. miasta Lwowa, Król. woln. Miasta. Podgórze. Rok 1908”. Nazwa Smoleńska i Smoleńsk występuje w niej jednocześnie, odnosząc się do tej samej ulicy. Jednak oficjalne dokumenty z epoki podają nazwę Smoleńsk.

17 W pierwszym anonsie prasowym użyto zwrotu „oficyalnagarage”, w kolejnych pojawiło się „oficyalnagarage”. W kolejnych anonsach w różnych gazetach obie formy występowały zamiennie. Choć wydaje się, że forma żeńska była powszechniej stosowana.

18 *DZ. III. L.S.60 Smoleńsk 29*, ANK, zespół Archiwum Budownictwa Miejskiego (dalej: ABM), sygn. ABM TAU f. 836 Smoleńsk 29, s. 27.

budowniczy, architekt Henryk Lamensdorf¹⁹. Zaprojektował on parterowy murowany budynek, jednym z dłuższych boków przylegający do murów w granicy działki. Miał on 8 m szerokości i 22 m długości. Budynek nie był podpiwniczony i przykryty był pulpitowym dachem ze spadkiem na sąsiednią działkę, będącą również własnością W. Rippera.

Wnętrze budynku podzielone zostało na dwa pomieszczenia: większe (warsztat), do którego prowadziły dwie obszerne bramy, oraz mniejsze, do którego wchodziło się ze wspomnianego warsztatu. Oba były dobrze oświetlone poprzez szereg okien. W warsztacie na wprost jednej z bram zaplanowano kanał do napraw podwozi od spodu. W narożniku warsztatu umieszczono WC. Całość miała być podłączona do miejskiej sieci kanalizacyjnej. Plan przyłączenia został zatwierdzony przez magistrat w dniu 12 czerwca 1909 roku²⁰. Ponieważ budynek odsunięty był od krawędzi ulicy o 11,5 m, powstało przed nim stosunkowo obszerne podwórze.

Rok 1910 przyniósł zmiany własnościowe w Galic. Auto-Garage. W „Gazecie Poniedziałkowej” z 21 listopada 1910 roku pojawia się nowa nazwa spółki, Galic. Auto-Garage W. Ustyanowicz i Sp. Treść tej reklamy sugeruje również, że firma ograniczyła swoją ofertę do naprawy, rekonstrukcji i odnawiania samochodów²¹. Jednak już w sierpniu 1910 roku o rozbudowę firmowych zabudowań wystąpili wspólnie Wilhelm Ripper i Włodzimierz Ustyanowicz²². Projekt zatwierdzony został warunkowo. Zastrzeżono, że będą to budynki tymczasowe, mogące funkcjonować jedynie jeden rok. Z zapisu dokumentu zatwierdzającego projekt wynika jednak, że możliwe było przedłużenie ich funkcjonowania, pod warunkiem ponownego wystąpienia do magistratu o takową zgodę. Co prawda nie udało mi się dotrzeć do planów tych zabudowań, ale ich powstanie potwierdzają archiwalne fotografie²³.

A. Bogunia-Paczyński, powołując się na wspomnienia Jana Rippera i firmowy prospekt reklamowy z 1911 roku, podaje opis zabudowań po ich rozbudowie w 1910

19 *Plan na budowę garażu: (magazynu na automobile) w realn. L: parc. Grunt. 2004/3 przy ulicy Smoleńsk, Dz. III. w Krakowie, [w:] DZ. III. L.S.60 Smoleńsk 29, ANK, ABM, sygn. ABM TAU f. 836 Smoleńsk 29, pl. 2.*

20 *Plan na wykonanie kanalizacji w magazynie na automobile na parceli grunt. 2004/3 przy ulicy Smoleńsk, Dz. III. w Krakowie, [w:] DZ. III. L.S.60 Smoleńsk 29, ANK, ABM, sygn. ABM TAU f. 836 Smoleńsk 29, pl. 3.*

21 http://historiawisly.pl/wiki/index.php?title=Grafika:Gazeta_Poniedzialkowa_1910-11-21.jpg [dostęp: 12 III 2022].

22 *DZ. III. L.S.60 Smoleńsk 29, ANK, ABM, sygn. ABM TAU f. 836 Smoleńsk 29, s. 57.*

23 http://historiawisly.pl/wiki/index.php?title=Grafika:Gazeta_Poniedzialkowa_1910-12-26.jpg [dostęp: 12 V 2022].

roku²⁴. Murowany budynek główny²⁵ podzielony był na dwa pomieszczenia, halę główną i halę maszyn. Wyposażono je w amerykańskie maszyny i urządzenia potrzebne do wykonania prac przy samochodach. Znajdowały się tam również dwa kanały do przeprowadzania napraw. W dobudowanych na dziedzińcu drewnianych szopach urządzono „remizę z pięcioma oddzielnymi boksami” oraz kuźnię, magazyn i myjnię dla samochodów. Na dziedzińcu zainstalowano dystrybutory paliwa i oleju. Sam dziedziniec wykorzystywany był także do napraw niewymagających korzystania z kanałów.

Jednak i w tym przypadku motoryzacyjny interes nie wypalił. Mimo poniesionych nakładów finansowych²⁶, funkcjonowania pod szyldem oficjalnego garażu Galicyjskiego Klubu Automobilowego oraz prowadzonej w prasie akcji promocyjnej, firma została rozwiązana. Na walnym zgromadzeniu w dniu 25 kwietnia 1910 podjęto uchwałę o rozwiązaniu i likwidacji spółki²⁷. Ostatecznie wykreślono ją z rejestru handlowego z dniem 13 lutego 1912 roku²⁸. A. Bogunia-Paczyński upatruje upadku firmy w nagłej śmierci Ustyanowicza w wypadku samochodowym²⁹. Jednak z zachowanych dokumentów jasno wynika, że zarówno decyzja o rozwiązaniu spółki, jak i proces upadłościowy³⁰ zostały ukończone przed jego śmiercią³¹.

Firma zniknęła, ale zabudowania po niej zostały. Stały się one zaczątkiem dla nowej krakowskiej firmy motoryzacyjnej. W miejsce Auto-Garage pojawił się Auto Palais, będący własnością Wilhelma Rippera. Opis firmy i jej siedziby ukazał się w sierpniowym numerze „Nowości Illustrowanych” z 1912 roku³². Powtórzono go w nieco zmienionej formie we wrześniu tego samego roku³³. Wspólną częścią był opis siedziby firmy: „Budynek składa się z kilku sal. Właściwym »garage« jest olbrzymia hala, mająca górne oświetlenie, ogrzewana, długa przeszło 70 m, szeroka 25 m, w której po bokach pobudowanych jest 28 »boksów«, czyli stanowisk dla automobilów. Każdy boks jest otoczony siatką metalową i może być zupełnie zamknięty. W hali tej stanąć może 50 automobilów. W boku sali pomieszczono

24 A. Bogunia-Paczyński, *Mój Benz, moja Mercedes*, Kraków 1992, s. 33.

25 Budynek zbudowany był na prostokątnym rzucie o wymiarach 8 na 22 m, A. Bogunia-Paczyński określa go mianem obszernej i nowoczesnej hali.

26 Kapitał początkowy spółki wynosił 40 tys. koron; *Lista wspólników*, [w:] *Akta firmy spółkowej...*, op. cit., s. 49.

27 GL, nr 1 z 3 I 1911, R. 101, s. 13.

28 GL, nr 63 z 17 III 1912, R. 102, s. 9.

29 A. Bogunia-Paczyński, *Mój Benz, moja Mercedes.*, Kraków 1992, s. 33.

30 Ustyanowicz był jednym z dwóch likwidatorów spółki; GL nr 1 z 3 I 1911, R. 101, s. 13.

31 L: R; 15.333. *Poświadczenie*, [w:] *Akta firmy spółkowej...*, op. cit., s. 72.

32 „Auto Palais” w Krakowie, „Nowości Illustrowane” (dalej: NI), nr 33 z 17 VIII 1912, R. IX, s. 16.

33 „Auto Palais” w Krakowie, „Nowości Illustrowane. Specjalny numer poświęcony przemysłowi i technice Zagłębia krakowskiego” (dalej: NIS), z 14 IX 1912, R. IX, s. 17.

»lavoir« hydrantowy, służący do mycia wozów. [...]

U wejścia do hali po lewej stronie znajduje się obszerny warsztat do montowania i reperacji samochodów, w którym pracuje stale blisko 40 ludzi, po prawej zaś stronie jest warsztat mechaniczny zaopatrzony w najnowszej konstrukcji maszyny, służący do odrabiania potrzebnych części wozów.

Osobny pokój przeznaczony jest na oddział elektryczny dla nabijania akumulatorów. W suterynach betonowych znajdują się składy. Obok warsztatów po prawej stronie urządzono poczekalnię dla gości oraz toalety, gdzie można się umyć, przebrać i odświeżyć po podróży. W kancelarii garażu utrzymywany jest przez całą dobę dyżur, tak iż o każdej porze właściciel przechowywanego wozu może z niego korzystać.

Właściciel garażu p. Ripper posiada także wielki sklep przyborów automobilow. na placu Szczepańskim³⁴.

W przytoczonym opisie nie wspomniano o jednej istotnej kwestii. Ripper, budując nowy obiekt, wykorzystał w pełni zabudowania po Galic. Auto-Garage, począwszy od murowanego budynku, poprzez szopy na dziedzińcu, a kończąc na drewnianym parkanie oddzielającym podwórko od ulicy. Potwierdzają to zarówno archiwalna fotografia³⁵, jak i zachowana w zasobach Archiwum Narodowego w Krakowie dokumentacja projektowa³⁶. Autorem projektu był krakowski koncesjonowany budowniczy, architekt Adam Czunko. Jak wspomniałem, nowy obiekt wykorzystywał mury istniejącego budynku. Był po prostu jego przedłużeniem. Najistotniejszą zmianą w elewacji frontowej starego budynku, która widoczna była od strony ulicy Smoleńsk, było jej nadbudowanie schodkowo zwieńczonym szczytem i wstawienie dużego okna nad usytuowaną osiowo bramą. Nie znamy dokładnego kosztu budowy, wiemy tylko, że Ripper wyłożył na inwestycję kilkaset tysięcy koron³⁷.

Sama działalność firmy, poza informacjami zawartymi w reklamach, jest dziś trudna do uchwycenia w szerszym zakresie. Jednym ze śladów, które pozwalają na jej choćby fragmentaryczne określenie, może być notka prasowa zamieszczona na łamach „Kurjera Lwowskiego” z 12 sierpnia 1912 roku. Informowano w niej o wypadku samochodowym, jaki miał miejsce na drodze z Myślenic do Lubienia, czyli około

34 „Auto Palais” w Krakowie, NI, nr 33 z 17 VIII 1912, R. IX, s. 16.

35 „Auto Palais” w Krakowie, NIS, z 14 IX 1912 1912, R. IX, s. 17.

36 *Projekt satcyi automobilowej dla Jwnego Pana Wilhelma Rippera przy ul. Smoleńskiej L. 29 L. Sp. 131 Dz. II w Krakowie*, [w:] *DZ. III. L.S.60 Smoleńsk 29*, ANK, ABM, sygn. ABM TAU f. 836 Smoleńsk 29, pl. 5.

37 „Auto Palais” w Krakowie, NI, nr 33 z 17 VIII 1912, R. IX, s. 16.

35 km od Krakowa. „O wypadku zawiadomiono garaż automobilowy p. Rippera w Krakowie. P. Ripper wyjechał na miejsce katastrofy, zabrał ofiary wypadku do swego samochodu i przewiózł je do Krakowa do szpitala. Przyciągnął też zepsuty samochód hr. Pusłowskiego”³⁸. Wiemy również, że pośród klientów Auto Palais byli „arcyksiążę Karol Franciszek, namiestnik hr. Bobrzyński, ks. Radziwiłł, hr. Starzeński, W. Kossak”³⁹.

Wybuch pierwszej wojny światowej wstrzymał wszelką aktywność cywilną w zakresie motoryzacji. Cywilne samochody oraz części zapasowe (szczególnie ogumienie) i materiały eksploatacyjne zostały zajęte przez wojsko. Zabudowania Auto Palais wraz z trzema innymi obiektami zaplecza motoryzacyjnego również zajęło wojsko, tworząc Kraftfahrersatzdepot Krakau⁴⁰. Sam W. Ripper, będąc oficerem⁴¹ krakowskiego oddziału c.k. ochotniczego korpusu automobilowego (niem. K.u.K. Freiwillige Automobilkorps), wyruszył na wojnę w swoim samochodzie⁴². W warsztatach naprawiane były pojazdy armii austro-węgierskiej, a w hali stacjonowały wojskowe samochody osobowe.

Mimo zakończenia pierwszej wojny światowej w listopadzie 1918 roku i odzyskania przez Polskę niepodległości, cywilna motoryzacja zaczęła funkcjonować dopiero na początku lat dwudziestych XX wieku. Przyczyną była wojna z Rosją radziecką. We wrześniu 1921 roku firmę wpisano do rejestru handlowego pod nazwą Auto Palais W. Ripper, z siedzibą na ulicy Smoleńsk 31⁴³. Zgodnie z tym wpisem firma zajmowała się kupnem i sprzedażą samochodów, benzyny, oliwy, smarów i innych materiałów pędnych, wszelkich wyrobów i artykułów motoryzacyjnych oraz garażowaniem samochodów.

Reanimowana po wojennej zawierusze firma musiała odnieść sukces, skoro latem 1925 roku W. Ripper wystąpił z prośbą o zatwierdzenie projektu rozbudowy garażu. Autorem projektu był krakowski budowniczy Józef Kaczmarczyk. Sporządzona przez niego dokumentacja zakładała dobudowanie do istniejącej już hali nowego budynku, szczerlnie wypełniającego wolną przestrzeń działki. W efekcie, w piśmie zatwierdzającym projekt znalazły się zastrzeżenia z tym związane. Po pierwsze nakazano, że podwórze pomiędzy projektowanym budynkiem a sąsiednim budynkiem musi mieć co najmniej 4,5 m szerokości. Ponadto postawiono wymóg, aby ściany zewnętrzne projektowanego

38 *Tragiczny wypadek automobilowy*, „Kurjer Lwowski”, nr 367 z 12 VIII 1912, R. XXX, s. 4.

39 „Auto Palais” w Krakowie, NIS z 14 IX 1912 1912, R. IX, s. 17.

40 Wilfried Schimon, *Österreich-Ungarns Kraftfahrformationen im Weltkrieg 1914–1918*, Lubljana/Laibach 2007, s. 102.

41 „Auto Palais” w Krakowie, NIS z 14 IX 1912 1912, R. IX, s. 17.

42 A. Bogunia-Paczyński, *Samochodowcy, wyścigowcy, automobilerzy albo diabły i diablce w daimlerowskich landach*, Kraków 1998, s. 101.

43 GL, nr 246 z 4 XI 1921, R. 111, s. 6.

garażu od strony istniejących zabudowań zostały otynkowane i pomalowane na biało. Wymóg ten, mający poprawić oświetlenie ciasnego podwórka, miał zostać zrealizowany „pod rygorem użycia środków przymusowych”⁴⁴. Okna istniejącego budynku wychodzące na projektowaną halę garażową doświetlały jedynie ciągi komunikacyjne⁴⁵.

19 marca 1936 roku Wilhelm Ripper przesłał do Sądu Okręgowego w Krakowie informację, że firma zajmuje się wyłącznie wynajmowaniem boksów na garażowanie samochodów⁴⁶. 10 maja 1936 roku skierował kolejne pismo do Sądu Okręgowego, w którym prosił o wykreślenie swojej firmy z rejestru handlowego. Swoją prośbę uzasadnił tym, że obrót firmy nie przekracza 20 tysięcy złotych, wobec czego nie przysługuje mu prawo figurowania w rejestrze handlowym⁴⁷. Prośbie jego stało się zadość i z dniem 18 maja 1936 roku firma Auto Palais W. Ripper została wykreślona z rejestru handlowego „z powodu utraty charakteru przedsiębiorstwa zarobkowego w większym wymiarze”⁴⁸. Nie udało się niestety ustalić, kiedy firma tak naprawdę przestała funkcjonować.

Mianem największego polskiego garażu redakcja miesięcznika „Auto” okrzyknęła krakowski garaż firmy Meta⁴⁹. Warto w tym miejscu podkreślić, że ten wydawany w Warszawie miesięcznik był oficjalnym organem Automobilklubu Polskiego. Firma Meta, jako spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, została wpisana do rejestru handlowego w dniu 22 września 1928 roku⁵⁰. Udziałowcami w spółce zostali Olga Macudzińska (z kapitałem 15 tys. zł), Jan Macudziński (z kapitałem 4 tys. zł) i dr Adam Kwiatkowski (z kapitałem 1 tys. zł). Zgodnie z wpisem siedziba spółki mieściła się na ulicy Felicjanek 6, a oficjalnym reprezentantem był krakowski przemysłowiec dr Adam Kwiatkowski. Spółka w zakresie swojej działalności miała wpisane prowadzenie garażu samochodowego, handel materiałami pędnymi, handel pojazdami (samochody, motocykle, rowery) i częściami do nich. Miała też prawo starać się o pełnienie roli oficjalnych przedstawicieli fabryk samochodowych.

Otwarcie firmowego garażu nastąpiło 15 października 1928 roku⁵¹, czyli niespełna miesiąc po wpisie firmy do rejestru handlowego. Wzniesiono go na ulicy Kościuszki 49, nieopodal przystanku tramwajowego, co podkreślone zostało we wspomnianym powyżej

44 DZ. III. L.S.60 Smoleńsk 29, ANK, ABM, sygn. ABM TAU f. 836 Smoleńsk 29, s. 73.

45 Ibidem, pl. 7.

46 Do Sądu Okręgowego Wydziału II. Handlowego w Krakowie., ANK, sygn. RH 19a.

47 Ibidem.

48 „Monitor Polski”, nr 175 z 30 VII 1936, R. XIX, s. 5.

49 Największy garaż polski, „Auto”, nr 11 z XI 1928, R. VII, s. 570-571.

50 GL, nr 260 z 11 XI 1928, R. 118, s. 11.

51 Największy garaż polski..., op. cit., s. 570.

artykule⁵². Wypełniał on praktycznie całą parcelę i był podzielony na dwie zasadnicze strefy. W głębi działki zlokalizowany był główny budynek garażu, bliżej ulicy postawiono boksy dla „wozów garażowanych prowizorycznie”, warsztaty i dystrybutor paliwa z dużym podziemnym zbiornikiem. Przy projektowaniu budynku właściwego garażu z miejscem dla 100 samochodów uwzględniono wymogi wynikające z bezpieczeństwa pożarowego. Budynek wykonany był zatem w konstrukcji żelbetowej i, jak podkreślono, nawet konstrukcja okien była dostosowana do wymogów bezpieczeństwa pożarowego. Starannie przemyślano również układ komunikacyjny wewnątrz budynku, pozwalający na szybkie wyprowadzenie garażowanych samochodów. Wjazd odbywał się przez centralną bramę, a wyjazd przez dwie bramy boczne. Boksy garażowe ułożone były skośnie, przez co jasno wskazywały kierunek wyjazdu z budynku. Chcąc sprostać wysokim wymaganiom klienteli przyjezdnej, budynek posiadał pokoje dla szoferów. Pozwalało to na sprawniejsze dysponowanie przez przyjezdnych samochodami. Klienci miejscowi mieli do dyspozycji pakiet usług składający się z garażowania oraz pełnej opieki nad samochodem. Klientom, którzy sami prowadzili samochód gwarantowano dostarczenie pojazdu przez pracownika garażu do miejsca zamieszkania, i to w pełni przygotowanego do jazdy.

W roku 1932 dr Kwiatkowski odstąpił swoje udziały Oldze Macudzińskiej. Jednocześnie „zawiadowcą” spółki został dr Bolesław Macudziński, a prokurentką spółki O. Macudzińska. Spółka zmieniła też adres swojej siedziby, która została umieszczona na ulicy Kościuszki 49⁵³. Trzy lata później doszło do kolejnych zmian w strukturze spółki. Nowymi zarządcami spółki ustanowiono O. Macudzińską (przy jednoczesnym odwołaniu jej z prokurenta spółki) i Leona Szkockiego⁵⁴. Jednocześnie, udziałowcami w spółce zostali Edward Macudziński (20% udziałów) i Olga Macudzińska (80% udziałów). 4 lipca 1936 roku L. Szkocki ustąpił z zarządu spółki⁵⁵.

Przedstawione powyżej przykłady nie wyczerpują w pełni katalogu firm motoryzacyjnych zajmujących się prowadzaniem garaży i warsztatów na terenie Krakowa w latach 1903–1939. Z jednej strony nie pozwalała na to objętość niniejszego artykułu, z drugiej, celowo wybrano przykłady pokazujące rozwój obiektów związanych z tego typu działalnością. Poczynając od maleńkiego warsztatu w centrum miasta, w którym zbudowano pierwszy w Krakowie samochód, poprzez doraźnie

52 *Największy garaż polski...*, op. cit., s. 570-571.

53 *Akta firmowe Meta Garaże Samochodowe*, ANK, sygn. RH 104, s. 56.

54 *Ibidem*, s. 92.

55 *Ibidem*, s. 163.

lokalizacje w przypadkowych lokalach adaptowanych na ten cel, a kończąc na celowo projektowanych i wznoszonych obiektach, które w szczytowym momencie stały się wielkoprzestrzennymi zabudowaniami wypełniającymi szczelnie parcele, na których je budowano. Wybuch drugiej wojny światowej przekreślił wszelkie te działania, a zmiana ustroju po jej zakończeniu skutecznie uniemożliwiła ich odtworzenie.

Na zakończenie pragnąłbym przytoczyć jeszcze jedną prognozę, jaka pojawiła się w polskiej prasie fachowej w 1938 roku. W artykule o znamienym tytule *O konieczności bezzwłocznej budowy garaży w Polsce*⁵⁶, zamieszczonym na łamach miesięcznika „Autobus”, przedstawiono założenia, jakie powinien spełniać nowoczesny garaż. Porównując ten tekst z opisem dotyczącym garaży Meta, można stwierdzić, że w Krakowie poziom usług określonych w roku 1938 został osiągnięty dziesięć lat wcześniej.

Streszczenie

Krakowskie „garage” 1903–1939

Elementem niezbędnym do swobodnego użytkowania pojazdów mechanicznych jest odpowiednie przygotowane i sprawnie działające zaplecze motoryzacyjne. W Krakowie moment pojawienia się pierwszego samochodu pokrywa się z powstaniem pierwszego obiektu tego zaplecza. W kolejnych latach sukcesywnie następował rozwój ww. infrastruktury. Najpierw były to doraźnie adaptowane pomieszczenia, potem celowo wznoszone zabudowania. Na koniec pojawiły się złożone obiekty z układem funkcjonalnym zaprojektowanym według najnowszych trendów w tej dziedzinie. Jednocześnie te budowle, w sposób coraz bardziej agresywny wpisywały się w krajobraz miasta, ostatecznie stając się obiektami wielkoprzestrzennymi wypełniającymi działki pośród zabudowy mieszkalnej.

Słowa kluczowe: Kraków, motoryzacja, garaż samochodowy, warsztat samochodowy

56 Maria de Lavaux, *O konieczności bezzwłocznej budowy garaży w Polsce*, „Autobus”, nr 1, 1938, R. VII, s. 12-13.

Summary

Krakow “garages” 1903–1939

Duly prepared and efficient automotive base is essential for hassle-free use of mechanical vehicles. The time when the first automobile appeared in Krakow was simultaneous with establishment of the first automobile base facility there. Then, the facilities themselves were gradually developing. Originally, they were provisionally adapted spaces, later, intentionally constructed buildings. Finally, there came complex structures with functional lay-out designed according to the state-of-the-art trends in the field. At the same time, these structures were still more aggressively becoming an inherent part of the cityscape, finally assuming the shape of large-span structures occupying the plots within the residential development.

Keywords: Krakow, motorisation, garage, car repair shop

Robert Gawel
Muzeum Krakowa



il. 1 Zabudowania dawnych Górnych Młynów Królewskich przy ulicy Łaziennej. Po prawej stronie widoczny szyld Galic. Auto Garage, 1909



il. 2 Zabudowania Auto-Palais W. Rippera widoczne od ulicy Smoleńsk. Za bramą wjazdową widoczny jest budynek przebudowany na halę garażową, 1912



il. 3 Wnętrze hali garażowej Auto-Palais W. Rippera w czasie I wojny światowej, ok. 1915



il. 4 Widok na wjazd na teren garaży Meta od strony ulicy Kościuszki, 1928



il. 5 Widok wjazdu do głównego budynku garaży Meta, po stronie prawej widoczny dystrybutor paliwa, 1928

Agnieszka Szypulska

Przemysł w domu. Industrialny wystrój wnętrz w Polsce

W drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych XX wieku w amerykańskiej telewizji zadebiutował *Nash Bridges*, serial kryminalny przedstawiający pracę jednostki policji w San Francisco. I choć głównymi bohaterami są tytułowy Nash Bridges i jego partner Joe Dominguez, walczący z przestępczością, równie istotną rolę odgrywa miasto – San Francisco: jego różnorodność, dynamika, ale też styl życia jego mieszkańców. W niedługim czasie od amerykańskiej premiery serial pojawił się również w Polsce, pozwalając widzom śledzić losy modnie ubranych policjantów, poruszających się po wyjątkowym mieście i wnętrzach, łącznie z industrialnie wykończonym mieszkaniem głównego bohatera i komisariatem.

Pierwsze odcinki *Nasha Bridgesa* zostały wyemitowane w Polsce w 1998 roku. W tym czasie lopty, a nawet styl industrialny we wnętrzach nie były jeszcze powszechne, co sprawia, że oglądanie tego serialu mogło być pierwszą, tak łatwą okazją na kontakt z ideą adaptacji przestrzeni poprzemysłowych lub je przypominających na cele mieszkaniowe. Dodatkowo, poza samymi wnętrzami (mieszkalnymi i biurowymi), widzowie mieli kontakt z ich miejskim kontekstem: miasta wolności, miasta dobrobytu, ale też narkotyków i morderstw – ot, amerykański sen z odrobiną

romantyzowanej przestępczości¹.

Pierwszy polski loft powstał dopiero kilka lat później, niedługo po zakończeniu produkcji *Nasha Bridgesa*, w 2003 roku w Bytomiu. Niemal dwustumetrowe mieszkanie powstało w wyniku przekształcenia starej lampiarni, znajdującej się obok zamkniętego szybu Bolko i od niego wzięło swoją nazwę: Bolko-loft. Jak mówią mieszkańcy: „Remontowi przyświecał jeden zasadniczy cel – zostawić wszystko to, co się da, nie pozbywać się śladów historii”². Bolko-loft powstał jako dom własny architekta Przema Łukasika i rok później został nominowany do prestiżowej nagrody architektonicznej Mies van der Rohe Award.

W 2008 roku w prasie pisano, że choć lofty są popularne, wciąż brakuje realizacji, są jedynie mniej lub bardziej zaawansowane plany³ (od pierwszych oficjalnych wzmianek wskazujących na rozpoczęcie procesu projektowania takiej inwestycji do zbliżającej się finalizacji kompleksów przekształconych na mieszkania). Nie powinno być zaskoczeniem, że miejscami, w których ruch ten się rozpoczął, były XIX i XX-wieczne zagłębia przemysłowe, takie jak miasta górnośląskie (wspominany loft w Bytomiu, zaadaptowana kotłownia w Gliwicach) czy Łódź (z flagową inwestycją U Scheiblera, czyli adaptacją dawnej przędzalni).

Adaptacja architektury przemysłowej na potrzeby nowej funkcji, czy to mieszkaniowej, czy biurowo-usługowej, jest formą ochrony dziedzictwa architektonicznego doby rewolucji przemysłowej. W poniższym artykule postaram się przedstawić kontekst takich działań w Polsce – jego Zachodnie korzenie oraz formy implementacji na wybranych przykładach. Szczególną uwagę poświęcę kulturowym konsekwencjom tych adaptacji, czyli powstania obrazu architektury poprzemysłowej i jej charakterystycznych elementów jako luksusowych, wyznaczających społeczny status oraz podlegających różnym formom imitacji.

W poniższym artykule przedmiotem poddanym analizie będzie architektura przemysłowa, a szczególnie lofty – przestrzenie mieszkalne, które charakteryzują się lokalizacją w budynkach pofabrycznych, przemysłowym otoczeniem i kompleksowym

1 O San Francisco jako mieście kontrkultury, artystów, wolności i bogactwa (choćby poprzez bycie zapleczem dla wciąż rozwijającej się Doliny Krzemowej i najnowszych technologii) pisze Magda Działosińska-Kossow w książce *San Francisco. Dziki brzeg wolności*, Wołowiec 2020.

2 *Mieszkania architektów – Przemek Łukasik i jego Bolko-loft*, <https://internityhome.pl/poznawaj/mieszkania-architektow-przemo-lukasik-bolko-loft> [dostęp: 10 I 2022].

3 Monika Grabowska, *Loft po polsku*, https://ladnydom.pl/wnetrza/1,94387,5833614,Lofty_po_polsku.html [dostęp: 10 I 2022].

procesem jego przekształcania oraz zachowaniem elementów oryginalnej architektury i wyposażenia⁴. Lofty określa się również jako stylowe mieszkania o dużej powierzchni i wysokim standardzie, nawiązujące do przemysłowych korzeni budowli, w których się znajdują. W ten sposób definicja loftu otwiera się na przestrzenie nowe, projektowane tak, aby przypominały mieszkania spełniające trzy wymienione wcześniej kryteria – loftu typu *soft*.

Loft

Historia adaptacji przestrzeni poprzemysłowych do potrzeb mieszkania, a wcześniej zarówno mieszkania, jak i pracy kreatywnej, wiąże się bezpośrednio z historią i przemieszczaniem się przemysłu. Po pierwsze, charakterystyczne⁵ XIX-wieczne budowle z czerwonej cegły, mieszczące fabryki i magazyny, lokalizowały się na terenach najtańszych – poza miastem lub przy jego granicach, ale dobrze skomunikowanych – albo przez znajdującą się nieopodal rzekę, albo szlak kolejowy. Względy ekonomiczne, które decydowały o peryferyjnej lokalizacji zakładów przemysłowych, wpływały również na decyzję o przenoszeniu produkcji wraz z rozwojem miast – poza duże ośrodki miejskie, a później poza granice kraju, w którym produkowane dobra są dystrybuowane.

Z tego powodu niemal od początku XX wieku fragmenty miast pustoszały na rzecz powstawania nowych klastrów przemysłowych, regularnie odsuwających się od centrów. To zaś pozwalało na przejmowanie i adaptowanie architektury poprzemysłowej przez artystów poszukujących przestronnych i niedrogich pracowni, pozwalających jednocześnie na aranżację przestrzeni mieszkalnej. Zajmowane w ten sposób magazyny i fabryki wymagały nie tylko nowego podziału kubatury, ale również doprowadzenia podstawowych mediów, takich jak woda czy gaz.

I chociaż pierwsze przekształcenia loftów rozpoczęły jeszcze w pierwszej połowie XX wieku, to dopiero w latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych proces ten stał się zauważalnym trendem. W tym czasie nadal dotyczył głównie artystów. Ale, jak wskazuje Sharon Zukin, autorka socjologicznego studium życia w loftach⁶, w sposób płynny i niełatwy do wytłumaczenia, od lat siedemdziesiątych XX wieku zaobserwować

4 Por.: Jerzy Dzieciuchowicz, Lidia Groeger, *Nowa przestrzeń mieszkaniowa – lofty i rezydencje w Łodzi*, Łódź 2016.

5 Takie jak przedziałnia Scheiblera w Łodzi, wytwórnia wódek Koneser w Warszawie czy fabryka lnu w Żyrardowie.

6 Sharon Zukin, *Loft Living: Culture and Capital in Urban Change*, New Brunswick 2014.

można napływ nowego typu mieszkańców – klasy średniej, osób w średnim wieku, „wracających” z przedmieść, poszukujących nowego, miejskiego stylu życia.

Specyficzny dla nowych osadników był również sposób przygotowania przestrzeni do potrzeb mieszkaniowych. Po pierwsze, całość loftu przeznaczona była do mieszkania, nie było konieczności tworzenia przestrzeni do pracy. Po drugie, tak jak pionierzy (artyści) prowadzili działania przystosowujące przestrzeń do funkcji mieszkaniowych własną pracą i możliwie najniższym kosztem, tak nowi osadnicy dysponowali kapitałem umożliwiającym zlecenie remontu i późniejszej aranżacji specjalistom.

Pojawienie się nowego typu mieszkańca i loftowego stylu życia sprawiło, że pod koniec lat siedemdziesiątych wartość nieruchomości w budynkach przemysłowych wzrosła szybko, zrównując się z ceną podobnie zlokalizowanej nowej zabudowy. Tym, co mogło przyciągać do życia w warunkach obiektywnie (jak wskazuje Zukin) trudniejszych niż w nowo powstałym mieszkaniu, posiadającym przyłączenia do wszystkich mediów oraz adekwatną izolację termiczną, był ów styl życia – wielkomiejski, nowoczesny i ostentacyjnie inny niż na przedmieściach.

Warto zaznaczyć, że nie tylko struktura budynku przemysłowego i jego lokalizacja w reurbanizowanym, ponownie zasiedlanym śródmieściu, pozwalającym na łatwy dostęp do oferty kulturalnej wielkiego miasta, tworzy loftowy styl życia. Ważnym elementem powstawania tego procesu była również praca specjalistów – architektów i aranżatorów – którzy korzystali z propozycji nowoczesnego designu i modernistycznych idei. Propagując minimalizm, szczerłość struktur, ale też, po prostu, przemysłowe rozwiązania w wystroju wnętrz⁷, stworzyli nowy język opowiadający o luksusie i bogactwie. Język, który opierał się na otwartych przestrzeniach i wyeksponowanych materiałach budowlanych zaczerpniętych wprost z budynku, skonstruowanych z przytulnymi meblami, tkaninami i roślinami.

Lata siedemdziesiąte XX wieku były również czasem wzmożonej debaty na temat konieczności zmiany paradygmatu w kontekście ochrony dziedzictwa architektonicznego. Kolejne konferencje i powstające po nich dokumenty wskazywały na konieczność zmiany definicji zabytku, z uwzględniającej głównie, lub jedynie, jego wartość materialną, na rzecz dowartościowania aspektów duchowych, kulturowych i społecznych. W ten sposób kategoria zabytku została otwarta również na konstrukcje

powstające jako odtworzenia zabudowy historycznej, uwzględniające potrzeby współczesnego użytkownika⁸.

W obu przypadkach nie ma możliwości ochrony materialnej struktury dziedzictwa – jedno nie jest autentyczne, ponieważ jest rekonstrukcją, drugie nie jest stałe, ponieważ podlega przekształceniom. Zmiana definicji i paradygmatu pozwalała uwzględniać i obejmować ochroną nie tylko miejsca, które uległy zniszczeniom wojennym (charakterystycznym przykładem jest wpis warszawskiego Starego Miasta na listę światowego dziedzictwa UNESCO), ale również wyjście poza kontekst europejski⁹. Tym samym, ochrona dziedzictwa jest nie tylko konserwacją, zabezpieczaniem i restauracją obiektów zabytkowych, ale również dbaniem o ich integrację z potrzebami i stylem życia współczesnych użytkowników.

W związku ze stopniową zmianą paradygmatu możliwe było również rozszerzenie zakresu ochrony dziedzictwa architektonicznego z pojedynczych elementów na kompleksy o historycznym i kulturowym znaczeniu dla danej społeczności. W ten sposób dowartościowano historyczną architekturę przemysłową – nie ze względów estetycznych czy walorów materialnych, ale jako formę świadectwa przemian społecznych, kulturowych i ekonomicznych wynikających z rewolucji przemysłowej. Jak przytacza Julia Sowińska-Heim, wartość dziedzictwa opiera się również na jego potencjale tworzenia lub podtrzymywania tożsamości, a architektura przemysłowa została uznana za nośnik tożsamości robotniczej powstałej w wyniku XVIII i XIX-wiecznej industrializacji¹⁰.

Jednocześnie, budowle będące świadectwem przemian społecznych związanych bezpośrednio z uprzemysłowieniem, stanowią jaskrawy przykład zabytków, które aby były warte ochrony, wymagają nie tylko zmiany przeznaczenia, ale również adaptacji do nowej funkcji. Hala produkcyjna, przykładowo londyńskiej elektrowni Bankside Power Station, może być fantastyczną przestrzenią wystawienniczą, lecz aby stała się permanentną siedzibą galerii, chociażby Tate Modern, musi zostać przystosowana do potrzeb zarówno zwiedzających, jak i pokazywanych dzieł.

Jak wskazuje Sowińska-Heim, adaptacja do nowej funkcji jest nieraz jedynym

8 Przykładem takiego odtworzenia może być warszawska Starówka, a szczególnie strona Dekerta na Rynku Starego Miasta, odbudowana jako de facto jeden, wewnętrznie połączony i urządzony na potrzeby Muzeum Warszawy, budynek z ośmioma historycznymi fasadami.

9 Por: Julia Sowińska-Heim, *Transformacje i redefinicje. Adaptacja dziedzictwa architektonicznego do nowej funkcji a zachowanie ciągłości historycznej miejsca*, Łódź 2018.

10 Ibidem.

sposobem zachowania przemysłowego dziedzictwa architektonicznego¹¹. W tym celu konieczna jest możliwość przekształcania struktury budynku, ale sam fakt nobilitacji poprzez nadanie statusu zabytku (czy to podpartego ochroną prawną, czy jedynie uwarunkowaniem rynkowym i podnoszącą wartość monetarną obecnością historycznej zabudowy) motywuje inwestorów do zachowania oryginalnych artefaktów, autentycznej tkanki i innych elementów wskazujących na industrialne pochodzenie danej konstrukcji.

W ten sposób, pionierskie zasiedlanie budynków poprzemysłowych przez artystów w największych miastach na świecie, jak Nowy Jork, Londyn czy San Francisco, było pierwszym ruchem w kierunku dwutorowej popularyzacji architektury postindustrialnej. Z jednej strony wielkomiejski styl życia w zupełnie nowej, redefiniującej obecność klasy średniej w mieście formie, stał się przedmiotem pożądania i początkiem gentryfikacji dzielnic przemysłowych. Z drugiej zaś, wzmożony ruch inwestycyjny spotkał się z potrzebą przemiany postrzegania wartości zabytku z materialnej i estetycznej, na kulturową i społeczną.

Loft w Polsce

Jak zostało już wspomniane w wstępie, obecność loftów na rynku nieruchomości jest bezpośrednio związana z jednej strony z istnieniem budynków przemysłowych o strukturze nadającej się do przekształcania, z drugiej zaś z atrakcyjnością danej przestrzeni dla osób, które mogą być zainteresowane wielkomiejskim, loftowym stylem życia. Obie kwestie wynikają z kontekstu historycznego, przestrzennego i ekonomicznego: tak samo rozwoju sieci osadniczej i sposobów lokalizowania się w niej przemysłu w XIX i na początku XX wieku, jak wielkości ośrodków, ich charakteru czy społecznego i ekonomicznego statusu ich mieszkańców.

W przypadku Polski niemal niemożliwa jest generalizacja pozwalająca na szybki, syntetyczny opis rozwoju przemysłu, szczególnie w okresie, z którego pochodzi większość najbardziej „malowniczych” fabryk, przekształcanych obecnie na potrzebny nowych funkcji. Należy pamiętać, że ze względu na XIX-wieczny podział współczesnego terytorium Polski i odmienne polityki uprzemysłowienia, lokalizacja fabryk i rodzaj produkcji w ośrodkach miejskich w różnych zaborach wyglądała inaczej. Dodatkowym czynnikiem ograniczającym liczbę XIX-wiecznych hal i fabryk

11 Ibidem.

były zniszczenia wojenne, szczególnie z czasów drugiej wojny światowej. Z tego też względu „zagłębiami” dla dzisiejszych inwestycji przekształcających architekturę przemysłową są Łódź i Górny Śląsk.

W miastach takich jak Kraków czy Warszawa ciężki i lekki przemysł na dużą skalę pojawił się wraz z intensywną industrializacją po 1945 roku, co wpłynęło zarówno na lokalizację (poza centralnymi obszarami miast), jak i charakter zabudowy zakładów przemysłowych. Zmiana ustroju gospodarczego w 1989 roku doprowadziła do zamknięcia wielu spośród tych zakładów, a porzucona zabudowa niszczała lub była przekształcana na magazyny. Z czasem, gdy rozpoczął się ruch inwestycyjny, pierwotnie pod zabudowę biurową i handlową, później również mieszkaniową, tereny poprzemysłowe zyskały na atrakcyjności jako grunty już uzbrojone i zlokalizowane wewnątrz rosnących miast.

Jak wskazuje Maximilian Mendel na przykładzie ponownej zabudowy gruntów poprzemysłowych w Warszawie, opóźnienie w wykorzystaniu tych terenów wiązało się z problemami natury prawnej, takimi jak roszczenia reprivatyzacyjne, dokumentacja i brak planów miejscowych pozwalających na wykorzystanie tych gruntów do innej funkcji, ale również natury ekonomicznej, szczególnie wysokich oczekiwań cenowych ze strony właścicieli nieruchomości, czy koszty przygotowania do inwestycji (oczyszczanie gruntu ze skażeń przemysłowych, rozbiórka lub rewitalizacja budynków i tym podobne)¹². Z tego względu pierwsze warszawskie inwestycje na terenach poprzemysłowych finalizowały się około 2008 roku, a około 2016 roku przyjęły charakter masowy.

Opisany powyżej proces dotyczy terenów typu *brownfield*, czyli gruntów poprzemysłowych, na których nie ma konieczności przebudowy istniejących nieruchomości. Na takich terenach deweloperzy mają pełną dowolność budowania zupełnie nowej, niekoniecznie czerpiącej z industrialnych korzeni, tożsamości powstających osiedli. I tak w Warszawie, Służewiec Przemysłowy całkowicie stracił wcześniejszy charakter, stając się Mokotowskim Okręgiem Biznesowym, a Żoliborz Przemysłowy funkcjonuje niemal wyłącznie jako Żoliborz Południowy – osiedle zamieszkiwane przez przynajmniej kilkanaście tysięcy osób¹³.

Konkludując swoją analizę, Mendel pisze: „Inwestycje na terenach

12 Por. Maximilian Mendel, *Transformacja terenów postindustrialnych w Warszawie*, [w:] *Architektura nie zrównoważona*, red. Kacper Pobłocki i Bogna Świątkowska, Warszawa 2016.

13 Ibidem, s. 293.

poprzemysłowych wydają się pozostawione w całości we władaniu sił rynkowych, bez żadnej koordynacji ze strony władz lokalnych”¹⁴. Owe siły rynkowe, w przypadku terenów typu *brownfield*, w dużej mierze opierają się na zasadach renty gruntowej, ale kolejne przykłady deweloperów tworzących spójną opowieść do promowania swoich inwestycji wskazują również na wagę wartości symbolicznych. Tak jest w przypadku osiedla Żoliborz Artystyczny w Warszawie, gdzie deweloper zdecydował się na promocję osiedla wizerunkami i nazwiskami znanych żoliborzan, czy dopiero powstającego osiedla Industria w Bydgoszczy, opisywanego jako „wyjątkowe miejsce, które czerpie inspirację z przemysłowej przeszłości, nadając jej komfortową, nowoczesną formę”¹⁵.

W przypadku osiedla Industria, marketingowa strategia polegająca na odniesieniu do wcześniejszego przeznaczenia zajmowanego przez nie terenu, opiera się na dwóch zasadniczych filarach. Pierwszym jest sąsiadujący z większością powstającej zabudowy mieszkalnej budynek byłego dworca towarowego, który według planów ma zostać przekształcony na potrzeby lokali użytkowych na parterze i mieszkań na wyższych kondygnacjach. Drugim zaś, wartość symboliczna, opierająca się na wspomnianych wcześniej czynnikach: dowartościowaniu poprzez uznanie architektury poprzemysłowej za wartą ochrony jako zabytku oraz powstanie loftowego stylu życia, budującego nowy wzór, do którego można się odwoływać przy okazji manifestowania swojej tożsamości.

Czy to jeszcze loft?

Jak pisze Karolina Tulkowska-Słyk: „W odbiorze społecznym osiedla składające się z urozmaiconych obiektów o mieszanym programie, różnym wieku i skali przyjmowane są lepiej niż nowe dzielnice. Obecność starszej zabudowy zapewnia historyczną autentyczność i tożsamość [...]”¹⁶. Osiedle Industria jest jednym z przykładów osiedli czerpiących inspirację z dawnej funkcji i wciąż istniejącej architektury, proponując przy okazji nowe mieszkania mające „loftowy charakter”¹⁷. W podobny sposób zaplanowano, wykonano i sprzedano mieszkania w zrewitalizowanej wytwórni wódek Koneser w Warszawie. Kompleks składa się

14 Ibidem, s. 298.

15 https://www.domiporta.pl/nowe/ogloszenie/industria_bydgoszcz_617622 [dostęp: 10 I 2022].

16 Karolina Tulkowska-Słyk, *Nowoczesne mieszkanie*, Warszawa 2019, s. 204.

17 Strona internetowa inwestora <https://grupamoderator.pl/oferta/industria> [dostęp: 10 I 2022].

z przekształconej zabudowy historycznej oraz nowoczesnej zabudowy, nawiązującej do historycznych brył z wykorzystaniem współczesnych materiałów i technik budowlanych.

Jak wspominałam wcześniej, względy historyczne (ograniczony dostęp do architektury przemysłowej), rynkowe (wysokie koszty adaptacji), ale czasem też praktyczne (choćby takie jak kwestia izolacji termicznej i akustycznej)¹⁸, przy jednoczesnej popularności industrialnej stylistyki wykończenia sprawiło, że deweloperzy decydują się na tworzenie loftów typu *soft*. Są to mieszkania spełniające podobne warunki do loftów typu *hard*, lokalizowanych w oryginalnej architekturze poprzemysłowej, z tym tylko wyjątkiem, że znajdują się w budynkach nowych, stylizowanych na historyczne, a nie autentycznych zabudowaniach przemysłowych. *Soft* lofty są zatem mieszkaniami o wysokim standardzie wykończenia, otwartym planie, wysokich stropach pozwalających na budowę antresoli i dużej ilości przeszkleń, lokalizowanymi w nowej zabudowie deweloperskiej.

Mieszkania tego typu mogą mieć wyeksponowane elementy i materiały konstrukcyjne, ale nie jest to warunek konieczny, tak samo jak w przypadku loftów typu *hard*. Pod względem wykończenia lofty tak twarde, jak miękkie mogą być urządzone w dowolny, acz nowoczesny i najczęściej minimalistyczny, podkreślający przestronność sposób. Inaczej wygląda to w przypadku stylu loftowego. Zgodnie z poradami „By wnętrza domu przypominały klimatem aranżację rodem z loftu, warto wykorzystać materiały o industrialnym rodowodzie: beton architektoniczny, modne cegły na ścianie, elementy stalowe [...] oraz z blachy [...]. Urządzając loft, pamiętajmy, by barwy, kolory i faktury tak dobierać, aby stworzyć spójne wnętrze nawiązujące do loftowej estetyki”¹⁹.

Choć niekiedy traktowany wymiennie, styl loftowy nie jest tożsamy z loftem typu *soft*. Pierwszy jest inspirowany konkretnym rodzajem przestrzeni, drugi stara się ją naśladować. Styl loftowy, industrialny można wykorzystać w każdym budynku, niezależnie od jego konstrukcji, a loftowy charakter lokalu uzyskać materiałami wykończeniowymi i dodatkami nawiązującymi do wyposażenia fabryk lub – już stanowiących przetworzenie tych przedmiotów – loftów. Również decyzja o aranżacji

18 Por. J. Dzieciuchowicz, L. Groeger, op. cit.

19 Jak urządzić wnętrza w stylu loftowym? Pomysł na loft: radzi architekt wnętrz, <https://muratordom.pl/wnetrza/projekty-i-aranzacje/jak-urzadzic-dom-w-stylu-loftowym-pomysl-na-wnetrze-z-antresola-aa-URPp-nAQ1-Xm6U.html> [dostęp: 13 I 2022].

lokalu w stylu loftowym może zostać podjęta przez właścicieli mieszkania, w momencie gdy o stworzeniu loftu typu *soft* decyduje deweloper.

Styl loftowy i industrialny (stosowane synonimicznie, ale również odnoszące się do podobnego zestawu znaczeń i inspiracji) są dostępne znacznie szerszej gamie odbiorców. W magazynie „Czas na wnętrze” napisano: „Lofty oferują nam ogromną przestrzeń, którą można komponować i zmieniać dowolnie – jak teatralną scenografię. Podpowiadamy, jak podobny efekt osiągnąć w każdym, także mniejszym wnętrzu”²⁰. Przestrzeń o loftowym wystroju jest zatem z założenia elastyczna i przestronna, niezależnie od metrów kwadratowych powierzchni, a przynajmniej do takich własności ma się odnosić. Zarówno wykończenie mieszkania w nowo powstającym budynku na osiedlu na obrzeżach Warszawy, jak mieszkania w bloku z wielkiej płyty, będzie mówiło o swoich mieszkańcach, że należą do wielkomiejskiej, światowej, nowoczesnej klasy średniej.

Jednocześnie artykuł w magazynie „Czas na wnętrze” ma znaczące ograniczenie. Przedstawiane rozwiązania, które pomogą osiągnąć „podobny efekt w każdym, także mniejszym wnętrzu” skupiają się na krótkich poradach dotyczących stosowania odpowiednich materiałów (okładzin z betonu architektonicznego, czerwonej cegły), stylizowanych na przemysłowe i designerskich²¹ przedmiotów czy sugestii ograniczenia liczby widocznych rzeczy i mebli, ale żadna z nich nie jest zilustrowana fotografią z odpowiednio mniejszej (niż ekskluzywny loft) przestrzeni.

Proponowane w stylu loftowym i industrialnym rozwiązania dla małych przestrzeni nieraz odnoszą się do materiałów tańszych lub imitujących to, co można znaleźć w oryginalnych loftach. Są to tynki strukturalne czy wręcz fototapety, których użycie można uznać za bezpośrednie zaprzeczenie podstawowej idei loftu – kontaktu z autentyczną tkanką, strukturą, materiałem konstrukcyjnym. Celem loftu typu *hard* jest wypuklenie tego, co na miejscu zostało zastane. Jak wspominałam wcześniej, celem adaptacji Bolko-loftu było zachowanie wszystkich możliwych śladów poprzedniej funkcji budynku.

Warto jednak zwrócić uwagę na to, że i mieszkańcom wewnątrz w stylu industrialnym i ich projektantom zależy na wykorzystaniu oryginalnych części aranżowanych przestrzeni. Nawet jeśli nie jest możliwe stworzenie wnętrza wokół

20 Robert Pieńkowski, *Sekrety stylu industrialnego*, „Czas na wnętrze” nr 3 z III 2019, s. 66.

21 Słowo ‘designerskich’ odnosi się tutaj do przedmiotów zaprojektowanych ze szczególną dbałością o formę i wykonanych z materiałów odpowiednio dobranych do funkcji przedmiotu.

autentycznej materii industrialnej, funkcjonowanie materiałów (lub ich imitacji) jako niosących znaczenia związane z loftami pozwala na zaprojektowanie „industrialnego studia”²² na przykład w mieszkaniu na blokowisku na warszawskim Ursynowie. Jak opisuje Zuzanna Dziurawiec w artykule poświęconym tej przebudowie: „Głównym założeniem projektu było zachowanie spójności aranżacji mieszkania z charakterem budynku”²³. Choć charakter budynku pozostaje ten sam – dominującą funkcją jest niezmiennie funkcja mieszkaniowa – odsłonięcie materiału budowlanego pokazuje sposób jego budowy: z prefabrykowanych płyt betonowych. W ten sposób, twórcy przekształcają znaczenia wielkiej płyty, postrzeganej jako szara, wszędzie jednakowa, zimna i słabej jakości, na element wystroju warty ekspozycji, a tym samym szlachetny.

Poza odwołaniem do miejsca występowania albo sposobu produkcji, wyeksponowane materiały budowlane w mieszkaniach i domach urządzonych w stylu loftowym nawiązują do wspominanej wcześniej wielkomiejskości stylu życia mieszkańców loftów, zarówno pionierów-artystów, jak i (jeszcze bardziej) kolejnych fal bogatszych i mieszkających w tych przestrzeniach z wyboru, nie z konieczności, przedstawicieli amerykańskiej czy brytyjskiej klasy średniej. Przykładem niech będzie przebudowa jednorodzinnej domu z katalogu, znajdującego się w okolicy Parku Krajobrazowego Dolinki Krakowskie, którego nowi właściciele zdecydowali się między innymi na maksymalne otwarcie planu parteru, wyeksponowanie betonowego stropu „z pięknym rysunkiem po deskach szalunkowych”²⁴ i nowoczesne meble, tworząc przestrzeń określaną jako „wielkomiejski szyk”.

Druga kondygnacja tego domu wykończona jest w stylu zbliżonym do zakopiańskiego, sprawiając że dom dzieli się na dwie strefy – wielkomiejską, nowoczesną strefę dzienną, strefę pracy: „Na parterze odsłonięty betonowy strop przecięty szynami reflektorów i posadzka ze spieków (które imitują lastryko) tworzą loftowy klimat”²⁵, oraz bardziej przytulną, nawiązującą do krajobrazowego otoczenia domu strefę odpoczynku, strefę nocną.

Podsumowanie

Proponując, jak zmienić mieszkanie w „klimatyczny loft”, serwis wnętrzarski

22 Zuzanna Dziurawiec, *W bloku z wielkiej płyty*, „Małe mieszkania, sprytnie rozwiązania” nr 1, 2018, s. 44.

23 Ibidem, s. 45.

24 Piotr Baran, *Emil i inwestorzy*, „Murator” nr 01 (429) z I 2020, s. 42.

25 Ibidem, s. 44.

homebook.pl rozpoczyna porady od krótkiego opisu loftu, „wnętrza z historią”²⁶: „Nie bez powodu lofty kojarzą nam się głównie z Nowym Jorkiem i kadrami ze znanych telewizyjnych produkcji”²⁷. Historia loftów, na którą powołują się autorzy, nie jest lokalną historią fabryki przekształcanej na mieszkania, lecz historią zjawiska – przenoszenia się artystów do poprzemysłowych budynków w nowojorskim Soho, przypieczętowanego jako znaczące przez amerykańską klasę średnią, przenoszącą się z powrotem do wielkich miast.

Tym, co chciałam pokazać w powyższym wywodzie, jest możliwość wyprowadzenia linii zmiany z przestrzeni fabryki do współczesnego, w zasadzie dowolnego mieszkania. Stało się to początkowo możliwe za sprawą gentryfikacji, czyli procesu „wypychania” dotychczasowych użytkowników (artystów) przez ludzi zamożniejszych (nową klasę średnią). Z czasem wytworzone przez lofty i ich bogatych mieszkańców znaczenia, styl życia i formalny język komunikowania możliwości i statusu, zostały przełożone na nowe przestrzenie: przygotowane jako wygodniejsze i tańsze w utrzymaniu, ale naśladujące autentyczne, lofty typu *soft*. Kolejnym krokiem tego procesu translacji stało się powstanie stylu industrialnego, dającego możliwość adaptacji założeń loftów do potrzeb i możliwości każdego mieszkania.

Moda na lofty jest bezpośrednio związana z powrotem ludzi do życia w miastach²⁸ i potrzebą wizerunkowego nawiązywania do idei wielkomiejskości. Zamieszkiwanie budynków dawnych fabryk jest sposobem na wykorzystanie zabudowy, której pierwotna funkcja przyczyniła się do gwałtownego wzrostu miast w czasie rewolucji przemysłowej, a co za tym idzie przekształceniem charakteru miastotwórczej roli tych przestrzeni. Pierwotnie gromadząca kapitał i wytwarzających go robotników, stała się jednym z symboli wielkomiejskiego stylu życia dla osób, które nie zajmują się pracą produkcyjną.

26 Zmień swoje mieszkanie w klimatyczny loft – sprawdź, jak urządzić industrialne wnętrza, <https://www.homebook.pl/artykuly/6734/zmien-swoje-mieszkanie-w-klimatyczny-loft-sprawdz-jak-urzadzic-industrialne-wnetrze> [dostęp: 15 I 2022].

27 Ibidem.

28 Por: Katarzyna Kajdanek, *Powrót z suburbiów do miast. Wstępne uwagi*, [w:] *Przestrzeń społeczna*, Rzeszów 2019.

Streszczenie

Przemysł w domu. Industrialny wystrój wnętrz w Polsce

Artykuł przedstawia skróconą historię powstania loftu, przestrzeni poprzemysłowej przekształconej na potrzeby zamieszkania. Autorka prezentuje, jak powstał ten rodzaj mieszkań, żeby później prześledzić sposób adaptacji loftów do kontekstu polskiej zabudowy i terenów postindustrialnych. W następnej kolejności zwraca uwagę na proces przełożenia założeń loftu na szerzej dostępne formy architektury, czyli lofy typu *soft*, a w konsekwencji powstanie loftowego stylu wystroju wnętrz. Autorka zwraca uwagę na znaczenie aranżacji przestrzeni, w której się mieszka, w połączeniu z określonym stylem życia. Tym samym, wskazuje na aspiracje do wielkomiejskiego stylu życia mieszkańców loftów i mieszkań wykończonych w stylu industrialnym.

Słowa kluczowe: loft, wystrój wnętrz, styl loftowy, styl industrialny

Summary

Industry at home. Industrial interior design in Poland

The article presents a short history of the creation of a loft, a post-industrial space transformed for accomodation. The author presents how this type of housing was created, and traces the way of adapting the idea of loft to the context of Polish buildings and post-industrial areas. Next, she draws attention to the process of translating the assumptions of the loft into more widely available forms of architecture, i.e. *soft* lofts, and, consequently, the emergence of a loft style in interior design. The author draws attention to the importance of living space in the lifestyle practiced by its inhabitants, thus pointing to the aspirations of the inhabitants of lofts and industrial-style apartments for the metropolitan lifestyle.

Key words: loft, interior design, loft style, industrial style

mgr Agnieszka Szypulska
Uniwersytet Warszawski



il. 1 Bolko-loft, fot. Daniel Chrobak, Jan Lutyk (źródło: <https://www.medusagroup.pl/projekty/mieszkaniowe/bolko-loft-2/>)



il. 2 Fotografia przedstawia widok na sypialnię mieszkania w stylu loftowym w budynku zbudowanym z wielkiej płyty opublikowaną w artykule „W bloku z wielkiej płyty”, fot. Marcin Grabowiecki (źródło: Zuzanna Dziurawiec, *W bloku z wielkiej płyty*, „Małe mieszkania sprytnie rozwiązania” nr 1/2018)



il. 3 Fotografia przedstawia sypialnię wspomnianego mieszkania w budynku zbudowanym z wielkiej płyty opublikowaną w artykule „W bloku z wielkiej płyty”, fot. Marcin Grabowiecki (źródło: Zuzanna Dziurawiec, *W bloku z wielkiej płyty*, „Małe mieszkania sprytnie rozwiązania” nr 1/2018)



il. 4 Fotografia przedstawia kuchnię domu jednorodzinnego przebudowanego przez właścicieli z typowego przedmiejskiego domu „z katalogu” na dom łączący styl industrialny (parter) i styl zakopiański (piętro), fot. Paweł Ulatowski (źródło: „Murator” nr 01 (429) styczeń 2020)



il. 5 Fotografia przedstawia salon domu jednorodzinnego przebudowanego przez właścicieli z typowego przedmiejskiego domu „z katalogu” na dom łączący styl industrialny (parter) i styl zakopiański (piętro), fot. Paweł Ulatowski (źródło: „Murator” nr 01 (429) styczeń 2020)

