Magiczny Kraków

Koszary jednostek zmotoryzowanych Kraftfahr w Grzegórzkach-Dąbiu

2026-08-24

Zarys historii i stan zachowania zespołu

Geneza i powstanie. Zaplecze logistyczne Twierdzy Kraków

Twierdza Kraków była nie tylko zespołem fortyfikacji i urządzeń obronnych. Ich funkcjonowanie i rację bytu zapewniało rozbudowane zaplecze obejmujące koszary, magazyny, warsztaty, szpitale wojskowe, składy materiałowe i infrastrukturę transportową. Rozwój tych obiektów następował równolegle z rozbudową systemu fortyfikacyjnego, ze szczególnym nasileniem w drugiej połowie XIX i na początku XX wieku.

Jedną z okolic skupiającą największą ilość specjalistycznych obiektów Twierdzy były Grzegórzki, położone pomiędzy historycznym centrum Krakowa a terenami kolejowymi i przemysłowymi. Dzielnica – wówczas południowo-wschodnie przedmieście – stała się szczególnie dogodnym miejscem dla lokalizacji wojskowych magazynów oraz obiektów transportowych. Bliskość rozbudowywanych linii kolejowych i głównych dróg umożliwiała sprawną obsługę logistyczną garnizonu oraz fortów otaczających miasto.

Wśród licznych obiektów zaplecza logistycznego dawnej Twierdzy Kraków znajdujących się po północnej i południowej stronie Wisły, na przedpolu jej dawnego obwałowania rdzenia szczególne miejsce zajmuje zespół koszarowo-magazynowy położony przy obecnej ul. Skrzatów na Grzegórzkach. Obiekt ten był częścią wojskowej infrastruktury transportowo-zmechanizowanej do początku obecnego wieku, jednak jego korzenie sięgają czasów austro-węgierskiej Twierdzy.

Usunięcie obwałowań rdzenia jak również rozbiórka jej wschodniego, wysuniętego fortu – Lunety Grzegórzeckiej uwolniła znaczną ilość gruntów, znajdujących się nadal w zarządzie wojskowym, lecz słabo nadających się dla zabudowy mieszkalnej (bliskość Laboratorium artyleryjskiego jak również niestabilne warunki gruntowe). W okresie okupacji niemieckiej funkcjonował on jako *Heeres-Kraftpark Krakau* – wojskowy park samochodowy armii niemieckiej, stanowiący ważne ogniwo systemu transportowego i zaopatrzeniowego jednostek Wehrmachtu.

Powstanie zespołu *Kraftfahr* w Grzegórzkach-Dąbiu

Koszary i warsztaty naprawcze sprzętu zmechanizowanego należą do grupy obiektów zaplecza Twierdzy Kraków powstałych w końcowym okresie funkcjonowania Twierdzy. O jego lokalizacji zdecydowały wzmiankowane wyżej warunki dostępności dużego terenu na przedpolu uwolnionym po

kasacie Lunety Grzegórzeckiej. W sąsiedztwie znajdowały się już baraki i zaplecze kompanii zwiadu balonowego, magazynów posłań, plac ćwiczeń oddziałów flotylli wiślanej oraz ukończone już w trakcie wojny składy aprowizacyjne. Budynki te miały charakter utylitarny – były przeznaczone przede wszystkim do celów przeładowywania, czasowego składowania i sortowania towarów. Ich architektura podporządkowana była funkcjonalności – obszerne hale z drewnianymi więźbami, magazyny surowców żywnościowych sypkich i konfekcjonowanych (*Verplfegsbaracken*), budynki gospodarcze umożliwiające przechowywanie łóżek polowych i pościeli oraz obsługę środków transportu szynowego (*Bettenmagazin*) i składy benzyny (*Benzindepot*). Wszystko to zostało połączone bocznicami do Linii Kocmyrzowskiej oraz bocznic i odgałęzień do Fabryki Zieleniewskiego czy młynów Wasserbergów na Wieczystej.[1]

W 1909 roku utworzono *Verkehrstruppenbrigade* (Brygadę Wojsk Komunikacyjnych), skupiającą oddziały kolejowe, telegraficzne, lotnicze i samochodowe. W strukturze tej pojawiły się pierwsze stałe jednostki automobilowe odpowiedzialne za eksploatację pojazdów silnikowych (*Automobilabteilung* lub *Kraftfahrtruppe*). W praktyce oznaczało to stopniowe przechodzenie od logistyki opartej wyłącznie na transporcie konnym do systemu mieszanego, wykorzystującego również samochody ciężarowe.

Garnizon Twierdzy Kraków potrzebował nowego zaplecza dla takiej wyspecjalizowanej jednostki. Jego projektowanie rozpoczęto stosunkowo późno, w końcu 1915 roku. Zajmowało się nim początkowo, na etapie planowania dyspozycji i funkcji Generalne Biuro Budownictwa Twierdzy (*Baubureau Des K. u. K. Festung Krakau)*. To tam podjęto decyzję lokalizacyjną. Szczegółowy projekt przygotowało i nadzór sprawowało odcinkowe biuro budowlane w Dąbiu (*Bauaubteilungfiliale Dąbie*). Za projekt odpowiedzialny był inż. M. Guzikowski. Planowane założenie, w dokumentach określane jako *Kraftfahr-Depot, Automobil-Einrichtungen* lub *Ersatzdepot*.[2] Ich podstawowym zadaniem stało się magazynowanie pojazdów, przygotowywanie kolumn transportowych, szkolenie kierowców i mechaników, zaopatrywanie jednostek frontowych, a także przechowywanie paliw i smarów.

Pomimo stosunkowego nielicznego jeszcze sprzętu zmechanizowanego (w zestawieniu do liczebności obsady Twierdzy), w przededniu pierwszej wojny światowej park taboru był bardzo zróżnicowany zarówno pod względem produkcji, jak i przeznaczenia. Dominowały pojazdy *Personenauto* – auta osobiste, austro-węgierskiej i niemieckiej produkcji: Austro-Daimler (11 egzemplarzy), Laurin & Klement (10), Fiat (8) i Benz (7) tworzyły trzon taboru, uzupełniony przez maszyny RAF, Opel, Ford, Puch, Saurer i Mercedes oraz kilkanaście marek jednostkowych – m.in. wiedeński WAF i praski Praga, berliński Oryx czy amerykańskie: Studebaker i policyjny Hupmobile. Rozpiętość mocy silników sięgała od 5 KM drobnej, trójkołowej *Cyklonette* po wyjątkowe 80 KM Austro-Daimlera – większego auta transportowego delegowanego dla drukarni. *Nachrichtenstelle*.[3]

Osobną grupę stanowiły samochody ciężarowe. Przykładem mogą być wykazane jako przynależne do *Autokolonnen* – jednostki transportu ciężarowego. Znalazły się tu pojazdy dostawcze i lekkie ciężarówki, takie jak Fiat 30/45 KM Phänomen 22/28 KM, czy Berliet 30 KM przypisany do *Verpflegsmagazin.* Ciężkie pojazdy, takie jak ciągniki artyleryjskie stacjonowały w *Artillerie-Werkstätte* (warsztatach artyleryjskich przy koszarach 2 Pułku Artylerii Fortecznej). Zarejestrowano natomiast De Dion-Bouton 20 KM i Pragę 5/15 KM służące do transportu personelu oficerskiego w obrębie Twierdzy.[4]

Magiczny Kraków

Architektura zespołu

Obszerny teren na przedpolu dawnej Lunety Grzegórzeckiej, na wschód od powstających sześciu magazynów prowiantowych zaplanowano w sposób odbiegający od innych, powstających w tym czasie zespołów koszarowych. Układ przestrzenny podporządkowano sprawnej obsłudze transportu samochodowego. W odróżnieniu od klasycznych koszar piechoty najważniejszą rolę odgrywały tu przestrzenie techniczne, a nie mieszkalne. Tego rodzaju funkcjonalna architektura była charakterystyczna dla wojskowych zespołów logistycznych pierwszej połowy XX wieku.

Teren podzielono na dwie funkcjonalne części. Część koszarową i dowództwa oraz część warsztatowo-garażową. Pierwszej nadano charakter założenia, wyznaczonego przez oś dwutraktowego pawilonu komendantury i kancelarii. Po wschodniej stronie na tej osi znalazły się kolejno; pawilon stołówki połączony przewiązką z kuchnią, łaźnie i warsztaty. Czworoboczny plac z przekątnymi ścieżkami i klombem domykały dwa pawilony żołnierskie o halowym układzie ze świetlikami, z własnymi latrynami i pomieszczeniami gospodarczymi. Od strony głównej drogi dojazdowej (obecna ul. Skrzatów) znalazł się dwutraktowy budynek odwachu z aresztem. Natomiast od południa skład straży pożarnej. W wysuniętym północno-wschodnim narożniku założenia znalazł się pawilon podoficerski, otoczony własną zielenią. Do południowej części warsztatów i garaży prowadziły obwodowe drogi oraz trzy bocznice kolejowe. Czwarta, położona równolegle do magazynów zaopatrzenia posiadała rampę, pozwalającą na rozładunek pojazdów.

Głównymi budynkami tej funkcjonalnie najważniejszej części zespołu stanowiły hale; montażowa i warsztatowa, ze świetlikiem nad dwoma długimi kanałami naprawczymi, pozwalającymi na serwisowanie wielu pojazdów jednocześnie. Do hali można było wprowadzić wagon przedłużeniem jednej z bocznic. Równolegle do niej zlokalizowano dwa budynki warsztatowe. Na południe od nich znalazł się jeszcze główny skład części oraz kolejny istotny element zespołu: główna hala garażowa. Części warsztatowej towarzyszyły od wschodu osobne budynki: duża wiata dla pojazdów, budynek latryn, skład na koks. W pobliżu rampy rozładunkowej wybudowano główny skład opon oraz planowano główne zbiorniki paliwa (o pojemności trzystu tysięcy litrów). Od strony nabrzeża wiślanego rozległy teren przeznaczono na tor nauki jazdy.

[Kraftfahr-Plan zespołu jednostek zmotoryzowanych 1917. [TK-DOK-OV.7321]]

Wszystkie budynki połączone były siecią utwardzonych i odwodnionych dróg, przy których zlokalizowano cztery budki wartownicze. Główny, reprezentacyjny podjazd do budynku komendantury znajdował się od strony zachodniej. Obecnie główne wejście do budynku znajduje się na zakończeniu odgałęzienia ul. Skrzatów, w miejscu dawnego placu wewnątrz czworoboku koszarowego.

Zdjęcie lotnicze zespołu jednostek zmotoryzowanych i magazynów zaopatrzeniowych Twierdzy od

strony południowej. Wykonano je w 1918 roku, przechowywane jest w Muzeum Lotnictwa Polskiego

Na zachowanym zdjęciu lotniczym, datowanym na przełom roku 1918/19 widać, że całe planowane założenie zostało zrealizowane niemal dokładnie według opisanego projektu. Wprowadzono niewielkie modyfikacje projektu. Prawdopodobnie nie powstały zbiorniki paliwa oraz towarzyszący im budynek obsługi. Powstała natomiast stacja TRAFO, położona obok głównej hali warsztatowo-naprawczej.

Zespół koszarowy w okresie Drugiej Rzeczpospolitej

Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości obiekty dawnej twierdzy zostały przejęte przez Wojsko Polskie i nadal pełniły swoje pierwotne funkcje – zaplecza jednostki zmechanizowanej. Podobnie jak wiele innych elementów zaplecza fortecznego, zespół *Kraftfahr* zachował swoje znaczenie warsztatowe, koszarowe i logistyczne zyskując nazwę „Autonaczelnictwa" garnizonu Kraków.

Architektura zespołu nie uległa przekształceniu, Można ją kojarzyć z pawilonową zabudową szpitali. Charakterystycznym i w kontekście krakowskim niepowtarzalnym rozwiązaniem jest szeroki ryzalit z werandami, nakryty niskim, przełamanym dachem naczółkowym. Taki detal pojawiał się w realizacjach austriackiej i niemieckiej architektury uzdrowisk w stylu willi w otwartym krajobrazie (*Landhaus*).

Wprowadzono w tym czasie niewielkie rozbudowy i zmiany. Główną była zmiana kształtu toru do nauki i testowania pojazdów (zrealizowany krzywoliniowy zastąpił tor przypominający te do sportowej jazdy żużlowej z boiskiem do ćwiczeń wewnątrz). Przy ul. Skrzatów powstał gmach Wojskowego Instytutu Geograficznego, pełniący tę funkcję do dziś.

Zdjęcie lotnicze zespołu jednostek zmotoryzowanych i magazynów zaopatrzeniowych Twierdzy od strony wschodniej w trakcie wylewu Wisły w 1925 roku.

Heeres-Kraftpark Krakau podczas okupacji niemieckiej

Po zajęciu Krakowa przez Niemców we wrześniu 1939 roku istniejąca infrastruktura wojskowa została włączona do systemu Wehrmachtu. Zespół obiektów w Grzegórzkach i Dąbiu przekształcono w *Heeres-Kraftpark Krakau* (Wojskowy Park Samochodowy Kraków).

Na podstawie dokumentów w niemieckich archiwach dotyczących innych *Heeres-Kraftparków* można określić główne zadania realizowane przez jednostkę w Krakowie. *Heeres-Kraftparki* były wyspecjalizowanymi jednostkami odpowiedzialnymi za magazynowanie pojazdów wojskowych, naprawy i remonty samochodów, zaopatrywanie jednostek w części zamienne oraz organizację transportu wojskowego; przygotowanie pojazdów do wysyłki na front.

W warunkach wojny manewrowej prowadzonej przez *Wehrmacht* obiekty tego typu miały ogromne

znaczenie operacyjne. Kraków, będący stolicą Generalnego Gubernatorstwa i jednym z głównych węzłów komunikacyjnych Europy Środkowej, był naturalnym miejscem lokalizacji takiego zaplecza. Położenie kompleksu w pobliżu linii kolejowych, wielkiego rozbudowywanej magistrali kolejowej w Krakowie-Płaszowie umożliwiało szybki transport sprzętu zarówno na front wschodni, jak i do jednostek stacjonujących na terenie Generalnego Gubernatorstwa.

W materiałach organizacyjnych Wehrmachtu zachowały się akta o funkcjonowaniu w Krakowie dowództwa *Kommandeur der Kraftfahrparktruppen 22*. Jednostka ta została sformowana około 1943 roku i odpowiadała za nadzór nad podległymi parkami samochodowymi oraz warsztatami naprawczymi. Jej znaczenie wzrosło wraz z budową w 1943 roku kolejowej linii obwodowej pozwalającej na bezpośrednie dostarczanie pojazdów w pobliże jednostki.

Funkcjonowanie *Heeres-Kraftpark Krakau*

W miarę wzrostu strat sprzętowych na froncie wschodnim znaczenie takich ośrodków stale rosło. Kraków, położony daleko od bezpośrednich działań wojennych do lata 1944 roku, był stosunkowo bezpiecznym miejscem prowadzenia rozległych prac remontowych.

Fakt ulokowania takiego dowództwa w Krakowie wskazuje, że miejscowy *Heeres-Kraftpark* nie był jedynie lokalnym parkiem maszynowym, lecz elementem większej struktury logistycznej obejmującej znaczną część zaplecza *Wehrmachtu* na obszarze Generalnego Gubernatorstwa. Latem 1944 r., wobec zbliżania się Armii Czerwonej, dowództwo zostało wycofane na zachód.

W okresie niemieckim zespół uległ istotnym przekształceniom. Nasyp budowanej linii obwodowej przeciął teren po przekątnej, na linii płd.-zachód – pn.-wschód. Spowodowało to konieczność wyburzenia kilku budynków. Rozebrano południowy pawilon koszarowy, pralnie i warsztaty. Budynki części warsztatowej, pawilon podoficerski – jakkolwiek zachowane – znalazły się po przeciwnej, wschodniej stronie nasypu (przy dzisiejszej ul. Miedzianej). W celu połączenia obu wybudowano wiadukt z przejazdem. W miejsce składu straży pożarnej wybudowano nowy budynek koszarowy, który otrzymał schron przeciwlotniczy w przyziemiu (obecnie pod adresem ul. Skrzatów 4) i budynkiem gospodarczym.

Budynek dawnego składu straży pożarnej rozbudowany na budynek oficerski w okresie okupacji hitlerowskiej. Obecnie adaptowany dla celów mieszkalnych.

Okres powojenny

Po 1945 roku teren nadal pozostawał w użytkowaniu wojskowym. Wiele dawnych obiektów Twierdzy Kraków zachowało swoje funkcje magazynowe i gospodarcze również w okresie Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Dzięki temu znaczna część zabudowy uniknęła wyburzenia, choć często była przebudowywana i dostosowywana do nowych potrzeb.

Magiczny Kraków

Dopiero w XXI wieku rozpoczęto proces stopniowego przekazywania części terenów wojskowych samorządowi. Działki przy ul. Skrzatów stały się przedmiotem planów inwestycyjnych związanych m.in. z budową Centrum Muzyki oraz urządzeniem Parku Skrzatów. Zarzucona koncepcja zintegrowanego Centrum Muzyki przeniosła miejsce planowanego kampusu Akademii Muzycznej na teren sąsiadujący z dawnym *Kraftfahr*. Jeszcze w drugiej dekadzie XXI wieku znajdowały się tam magazyny wojskowe należące do Agencji Mienia Wojskowego. Staje się nową szansą ochrony przedmiotowego, zachowanego prawie w całości, zespołu i jednocześnie wyrokiem dla magazynów *Verplfegsbaracken,* przeznaczonych do rozbiórki.

Znaczenie historyczne

Zespół koszar transportu i spedycji „Kraftfahr" przy ul. Skrzatów stanowi cenny przykład ewolucji wojskowej infrastruktury logistycznej Krakowa. Łączy on trzy ważne etapy historii miasta:

1. okres austro-węgierskiej Twierdzy Kraków, gdy powstało zaplecze logistyczne twierdzy;
2. okres II Rzeczypospolitej, gdy obiekty służyły Wojsku Polskiemu;
3. okres okupacji niemieckiej, kiedy funkcjonował tu *Heeres-Kraftpark Krakau* – jedna z ważniejszych jednostek środków transportowych *Wehrmachtu* na terenie Generalnego Gubernatorstwa.
4. Ciągłość funkcji stanowi jeden z najciekawszych przykładów nieprzerwanego użytkowania infrastruktury wojskowej Twierdzy Kraków od czasów habsburskich aż po II wojnę światową i czas Polski Ludowej.

Spośród zachowanych część zespołu w gestii Zarządu Budynków komunalnych w Krakowie znalazły się następujące budynki:

- ul. Skrzatów 5 – budynek dawnej stołówki/jadalni, rozbudowany w okresie okupacji niemieckiej.

W związku z adaptacją na mieszkania komunalne jednoprzestrzenny układ wewnętrzny uległ głębokiemu przekształceniu. Elewacje zachowały jednak większość pierwotnych otworów.

Budynek dawnej jadalni.

- ul. Skrzatów 6 – budynek dawnej kuchni, zachowany w nieznacznie zmienionym kształcie bryły, mocno przekształcony w zakresie podziałów wewnętrznych w związku z adaptacją na cele mieszkalne.

Budynki dawnej kuchni (po lewej) i jadalni (po prawej) adaptowane współcześnie na mieszkania komunalne.

- ul. Skrzatów 3 – budynek dawnej komendantury. Najbardziej okazały budynek zespołu

zachowany w niemal niezmienionym kształcie bryły, z zachowanymi detalami (drewniane balustrady i konstrukcja werand). Części skrzydłowe, adaptowane na mieszkania uległy prawdopodobnie przekształceniom podziałów wewnętrznych. Część centralna z salą odpraw i świetlicą zachowała się w stanie oryginalnym, mieszcząc obecnie pracownie twórcze.

Budynek komendantury i dowództwa *Kraftfahr.*

Pomimo zmiany układu drożnego i transportowego (całkowitej likwidacji uległ główny podjazd do budynku komendantury, zlikwidowano bocznice kolejowe a obecna ul. Skrzatów ma swoją kontynuację poprzez teren dawnego ogrodu wewnątrz czworoboku budynków. Zachowane są cenne ślady dawnych nasadzeń, w tym drzewa iglaste – świerki i cisy – charakterystyczne dla tendencji kształtowania zieleni urządzonej w okresu powstawania zespołu.

Bibliografia i źródła

Źródła archiwalne

1. Ewidencja wszystkich specjalnych obiektów niefortyfikacyjnych Twierdzy uwidoczniona jest w *Übersichtsplan über die nichtfortifikatorischen Militärbauobjekte in Krakaku und Podgórze*, 1916. CAW, Warszawa-Rembertów.

2. Projekt zespołu Kraftfahr – *Lineareskizze des Kraftfahrersatzdepot in Dąbie-Piaski* przechowywany jest w Archiwum Narodowym w Krakowie. Sygnatura pierwotna: DOK-V.7321.

3. Szczegółowe informacje odnośnie parku maszynowego pojazdów Twierdzy zawdzięczam Filipowi Suchoniowi i OeGF (*Österreisches Gesellschaft für Festungsforschung*). Dane znajdują się w aktach: AK. u. K. Festungskommando in Krakau (1915). *Ausweis über sämtliche dem Festungskommando unterstehenden Personenautos bzw. solchen, die sich ständig in Krakau aufhalten und ärarische Betriebsmittel und Bereifungen hatten* (Wykaz pojazdów osobowych podległych Komendzie Twierdzy). Österreichisches Staatsarchiv, Kriegsarchiv Wien, sygn. AT-OeStA/KA FA AOK QuAbt *[Quartiermeisterabteilung]*Akten 2266].

4. Ewidencja kolumn samochodowych, warsztatów i składów zachowała się w zbiorach tego samego zespołu: AT-OeStA/KA FA AOK QuAbt Akten 2277, *Evidenz der Kraftwagenkolonnen, Werkstätten und Depots* (1916–1918).

Magiczny Kraków

Internet

1. Portal „Zaplecze Twierdzy Kraków” – charakterystyka infrastruktury logistycznej twierdzy; https://www.gkazelot.pl/

2. Małopolski Instytut Kultury, „Twierdza Kraków”. Spacer śladem infrastruktury Twierdzy; https://mik.krakow.pl/dzialania/

3. Oficjalny serwis miasta Krakowa – informacje o terenach przy ul. Skrzatów i dawnych nieruchomościach wojskowych oraz projekcie Centrum Muzyki; https://krakow.pl/aktualnosci/215280,29,komunikat,centrum_muzyki_powstanie_w_krakowie.html

4. Spacer badawczy prowadzony przez członków TRACE (*Central European Architectural Think-Tank*) po elementach uśpionej infrastruktury Grzegórzek-Nadwiśla – kanwy dla projektu Parku Liniowego Olsza–Grzegórzki; https://www.facebook.com/parklinearnykrk

5. „Strona Twierdzy Kraków, Portal Miejski magiczny Kraków”; https://twierdzakrakow.pl

Artykuł autorstwa Piotra Bujasa (badr.pl)