



Zamierzenia

**Ryszard Daczkowski, Ewa Łużyniecka,
Jerzy Piskozub**

Koncepcja restrukturyzacji terenu Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego Wrocław S.A.

Przemiany społeczno-gospodarcze rozpoczęte w Polsce na początku lat 90. mają znaczący wpływ zarówno na warunki funkcjonowania całych gałęzi przemysłu, jak i w skali mniejszej – poszczególnych zakładów przemysłowych. Oznacza to konieczność likwidacji lub głębokiej restrukturyzacji wielu zakładów i obiektów. Problem ten nabiera szczególnego znaczenia w odniesieniu do starych, często zabytkowych zakładów zlokalizowanych w zabudowie miejskiej. Liczne przykłady wskazują, że najprostszym, powszechnie stosowanym rozwiązaniem jest likwidacja – wyburzenie tych obiektów, co prowadzi do nieodwracalnej utraty często bardzo wartościowych budynków i za-

bytków techniki. Prezentowane opracowanie jest ilustracją propozycji restrukturyzacji terenu i obiektów likwidowanych Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego Wrocław S.A. (ZNTK), w którym zachowano zabudowę najcenniejszą pod względem historycznym.

Omawiane zakłady są położone w północnej części Wrocławia, ok. 2 km od Rynku, w obszarze tzw. Zachodniego Śródmieścia Przemysłowego. Teren Zakładów od północy jest ograniczony Kanalem Miejskim, od południa zaś terenami PKP. Od strony wschodniej i zachodniej ZNTK sąsiaduje z obiektami o charakterze produkcyjno-magazynowym (ryc.1).

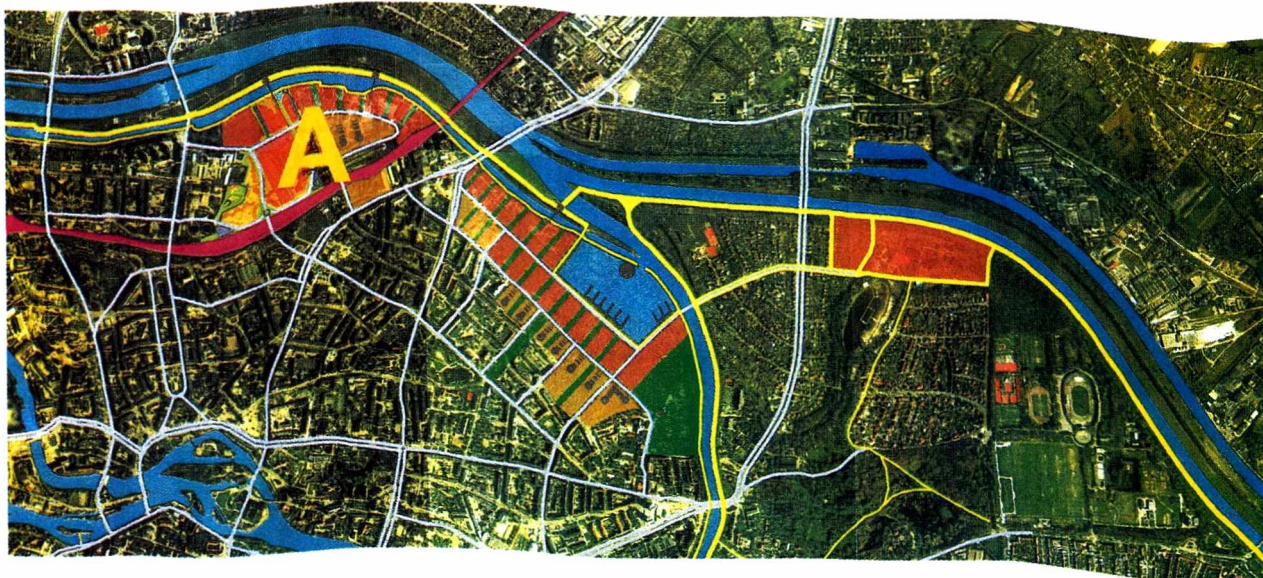
Historia budowy

Teren obecnego ZNTK był do początku XIX w. położony poza Wrocławiem i stanowił pola uprawne wsi Kleczków. W roku 1808 teren Kleczkowa został włączony w obręb miasta, omawiany obszar natomiast znalazł się na wschód od Rogatki Trzebnickiej [1], [2] i stał się częścią Przedmieścia Odrzańskiego. Na planie z 1846 r. [3] po raz pierwszy zaznaczono cmentarz, sąsiadujący później z terenem ZNTK, choć na późniejszych planach z 1853 [4] i 1857 r. [5] nie uwzględniono go. Cmentarz znalazł się powtórnie na planie z 1865 r. [6].

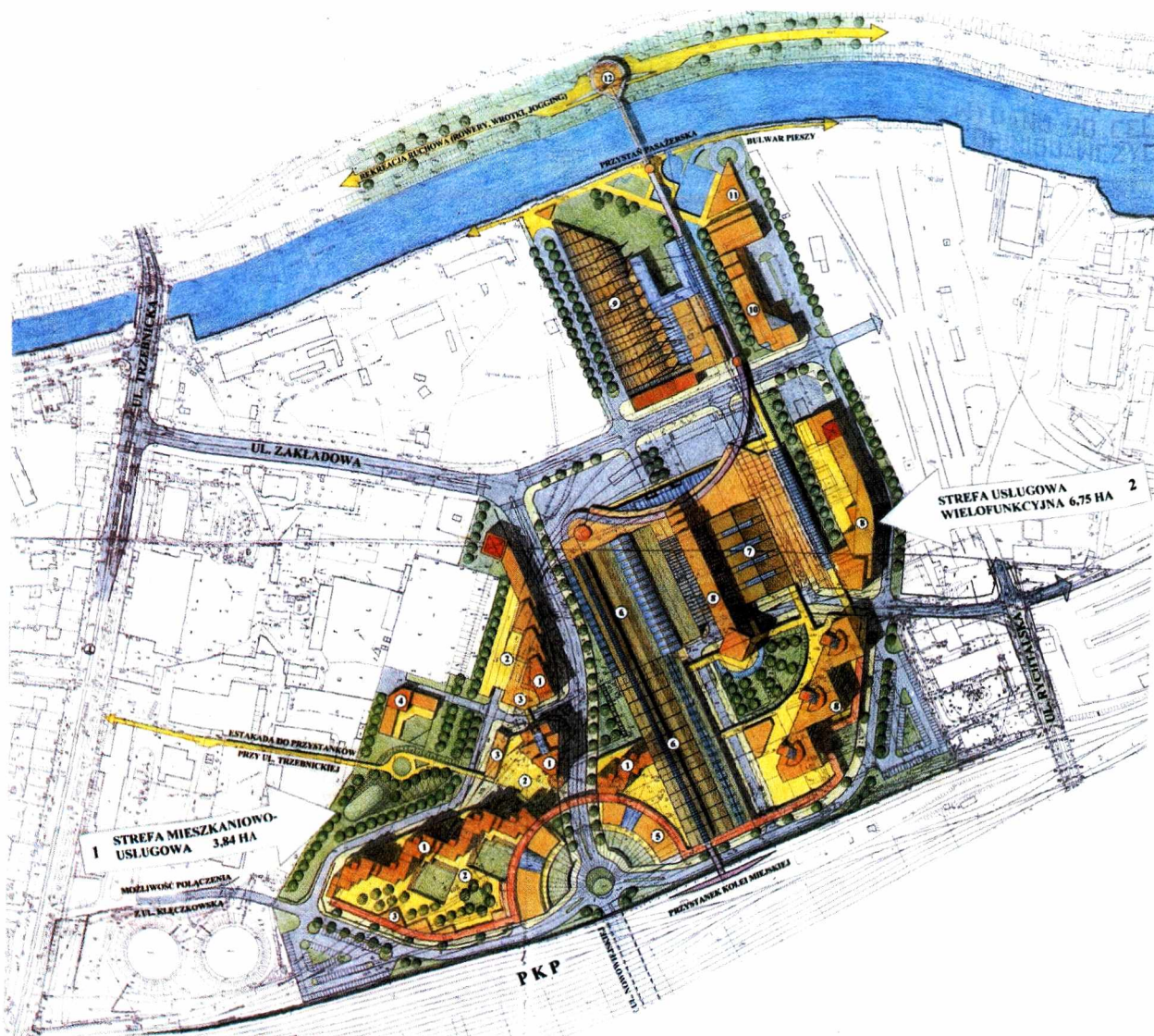
W roku 1865 zrodziła się inicjatywa budowy kolei na prawym brzegu Odry. Budynek główny Dworca Nadodrże został ukończony w 1868 r. [17]; jego architektura jest charakterystyczna dla budowli przemysłowych tego czasu, gdy

zaczęto wznosić obiekty w surowej cegle i stylu nawiązującym do tradycji epok historycznych. Sam materiał – cegła – jest przykładem odwołania się do wzorców budownictwa średniowiecznego w nurcie wywodzącym się ze Szkoły Berlińskiej, zapoczątkowanym ceglany budowlami Schinkla i rozwijanym w sposób już mniej rygorystyczny przez późniejszych kontynuatorów jego myśli [18], [19]. Należy przypuszczać, że budowę zaplecza dworca kolejowego Nadodrże planowano już od czasu wzniesienia jego budynku głównego w 1868 r.; zbudowano go w sąsiedztwie wymienianego wcześniej cmentarza [7].

Pierwszy plan zaplecza (ryc. 3) z rozbudowanym programem funkcjonalnym (faza I) pochodzi z 1890 r. [9], [10]. Teren kolei rozciąga się na północ od torowiska i jest ogra-



Ryc. 1. Usytuowanie terenu obecnego ZNTK (A) wraz z proponowanym układem funkcjonalno-przestrzennym terenów nad Odrą



Ryc. 2. Koncepcja funkcjonalno-przestrzenna zagospodarowania terenu ZNTK, proj. Ryszard Daczkowski; 1 – budynki mieszkalne, 2 – rekreacja przydomowa nad parkingami, 3 – towarzyszące usługi podstawowe, 4 – przedszkole, 6 – adaptacja hali na cele centrum handlowego, towarzyszące obiektom biurowym sale konferencyjne czy pomieszczenia wystawowe, 7 – adaptacja hali z dobudową zaplecza na wielofunkcyjny obiekt sportowo-widowiskowy, 8 – obiekty biurowe, instytuty, agencje, banki, 9 – centrum czasu wolnego (korty, pływalnie, fitness, restauracje, 10 – hotel, 11 – klub żeglarski, 12 – wieża widowiskowa z kawiarnią

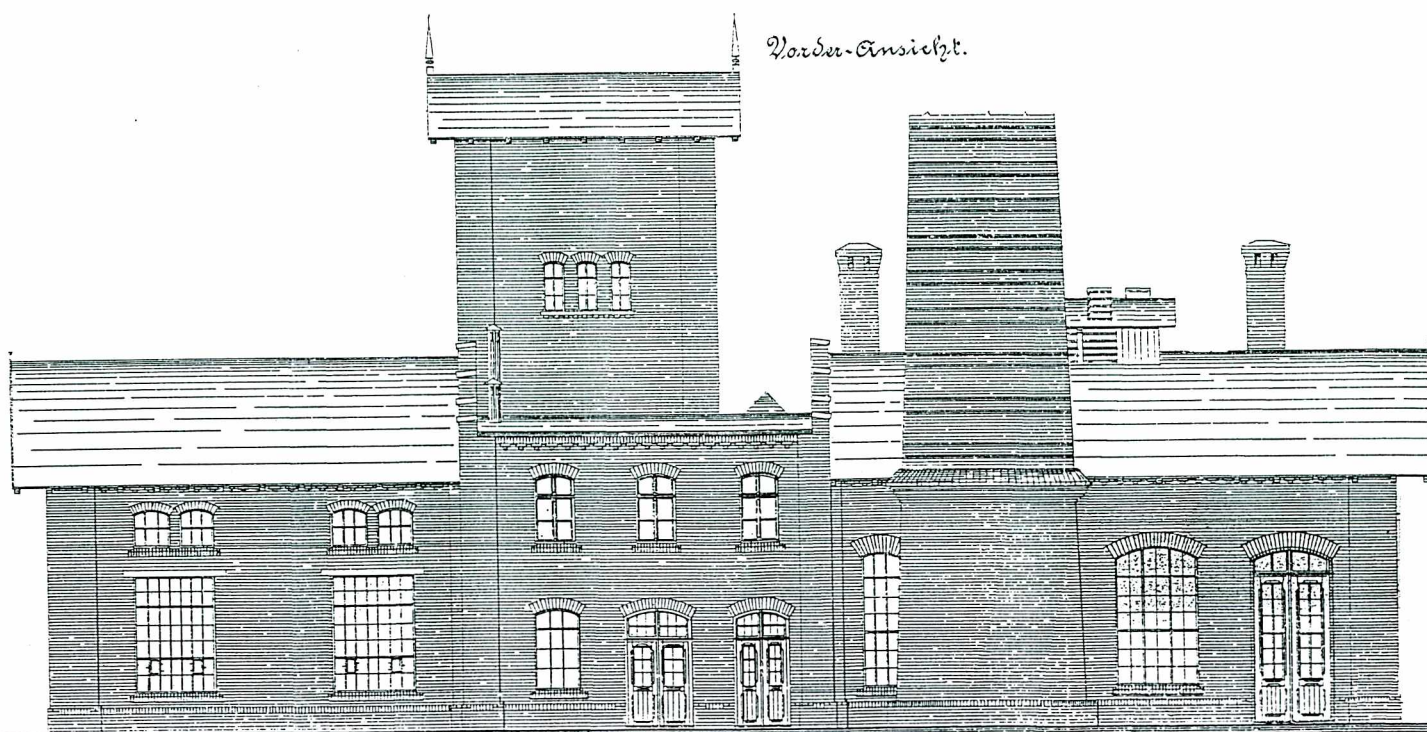


Ryc. 3. Etapy budowy zespołu budynków zaplecza Dworca Nadodrza, obecnego ZNTK. A – od około 1868–1890, B – 1890–1907, C – 1907–1918, D – około 1918, 1 – parowozownia, 2 – pomieszczenie dla maszynistów, 3 – stacja wodna, 4 – wieża ciśnień, 5 – maszynownia, 6 – wagonownia, 7 – tokarnia, 8 – ślusarnia, 8a – maszynownia i kotłownia 9 – magazyn, 10 – tłocznia, 11 – skład drewna, 13 – skład żelaza, 13 – administracja, 14 – stolarnia, 15 – kuźnia miedzi, stolarnia, 16 – skład złomu, 17 – kuźnia, 18 – kuźnia kotłów, 19 – produkcja karbidu, 20 – skład koksu i węgla, 21 – kuchnia, 22 – stołówka i łazienka

niczony od zachodu cmentarzem. Najbardziej na zachód jest wysunięty zespół trzech parowozowni, ułożonych wokół półkolistego placu ze zwrotnicą. Na tyłach parowozowni znajduje się przybudówka ze stacją wodną i dwie z pomieszczeniami dla maszynistów. Za stacją wodną jest usytuowana wieża ciśnień. Najokazalszymi budynkami są dwie hale – naprawy maszyn na zachodzie i naprawy wagonów na wschodzie. Między nimi znajduje się kilka obiektów, m.in. budynek tokarni połączony z halą zachodnią i ślusarnią, która dochodzi do torowiska. W pobliżu hali wschodniej natomiast jest usytuowany magazyn oraz budynki drewniane. Na wschód od hali naprawy wagonów, przy torach, znajduje się budynek administracji. Również z 1890 r. [11] pochodzi plan rozbudowy zaplecza Dworca Nadodrza, z zaznaczonymi nowo projektowanymi budowlami (faza II). Do północnej elewacji hali naprawy maszyn postanowiono dostawić kontynuację budowli. Postanowiono także rozbudować na wschód tokarnię, łącząc ją z halą naprawy wagonów. Do wspomnianej hali zaproponowano dostawienie stolarni. Do dotychczasowej ślusarni dostawiono kotłownię i powiększono jej funkcję o kuźnię. W północnej części terenu zaplecza zaplanowano wolno stojący budynek, ze stolarnią i kuźnią miedzi oraz za nim składy drewna i miejsce przechowywania złomu. Na planie zaplecza z 1902 r. [12] zaznaczono tylko kilka drobnych zmian w rozplanowaniu wcześniej wymienionych budowli (faza IIa). Do ślusarni dostawiono okazały komin; obok usytuowano skład węgla. W hali naprawy wagonów wydzielono także pomieszczenie lakierni. Plan zaplecza

z roku 1907 [13] ukazuje kolejny etap rozbudowy niektórych budynków (faza III). Do hali naprawy maszyn dostawiono na wschodzie okazałą halę z powiększeniem warsztatu lokomotyw. W pobliżu tej nowo powstałej hali zaprojektowano kotłownię. Dotychczasową stolarnię przemieniono na warsztat naprawy kół; obok niego wzniesiono nową okazałą kuźnię. W związku z tym dotychczasową kuźnię na południu zmieniono na maszynownię. Na planie z 1918 r. [14] jest widoczny kolejny etap rozbudowy zaplecza dworcowego (faza IV). Na wschód od wzniesionej w 1907 r. hali z warsztatem lokomotyw zaplanowano wzniesienie kuźni kotłów – okazałej żelbetowej budowli halowej, nawiązującej do budowli Berga. Obok tej hali zaplanowano również kilka budynków pomocniczych: fabrykę karbidu, budynki socjalne, jak kuchnia ze stołówką, łazienka, piwnica na ziemniaki. Zaplanowano także bazę węglową i koksownię.

Na podstawie zaprezentowanej analizy ikonograficznej można przedstawić cztery fazy budowy przedwojennego zaplecza Dworca Nadodrza. Pomocny w uściśleniu datowania tych faz jest również plan Wrocławia z 1910 r. [8], na którym przedstawiono czas powstania budynków całego miasta. Na planie tym do 1910 r. przedstawiono trzy fazy budowy zaplecza: pierwszą – z obiektami wzniesionymi przed 1871 r., drugą – datowaną na lata 1881–1890 i trzecią – datowaną na lata 1901–1910. Podsumowując więc te informacje można fazy budowy zaplecza datować następująco: W latach 1868–1871 wzniesiono zapewne pierwsze hale i parowozownię, jako pierwszy tego typu obiekt na Śląsku. Taki stan rzeczy utrzymał się do 1890 r., gdy powstał pro-



Ryc. 4. Projekt dobudowy do ślusarni (ryc. 2, 8) maszynowni i kotłowni (ryc. 2, 8a) zatwierdzony w 1902 r., obecnie budynki nieistniejące. Widok elewacji zachodniej z dolną częścią komina wg [19, t. 1, ryc. 12.6]

jekt przebudowy zaplecza; pierwszą fazę można datować więc na lata 1868–1889 (ryc. 3A). Druga faza budowlana zaplecza przypada na lata 1890–1906 (ryc. 3B), trzecia na 1907–1917 (ryc. 3C). Od roku 1918 powstawały budynki związane z fazą czwartą (ryc. 3D).

Podczas działań wojennych budynki warsztatów zostały częściowo zniszczone i uszkodzone. Niedługo po przejściu taboru kolejowego od Niemców i Rosjan, w maju 1945 r. przystąpiono do odbudowy zakładu. Po odbudowie

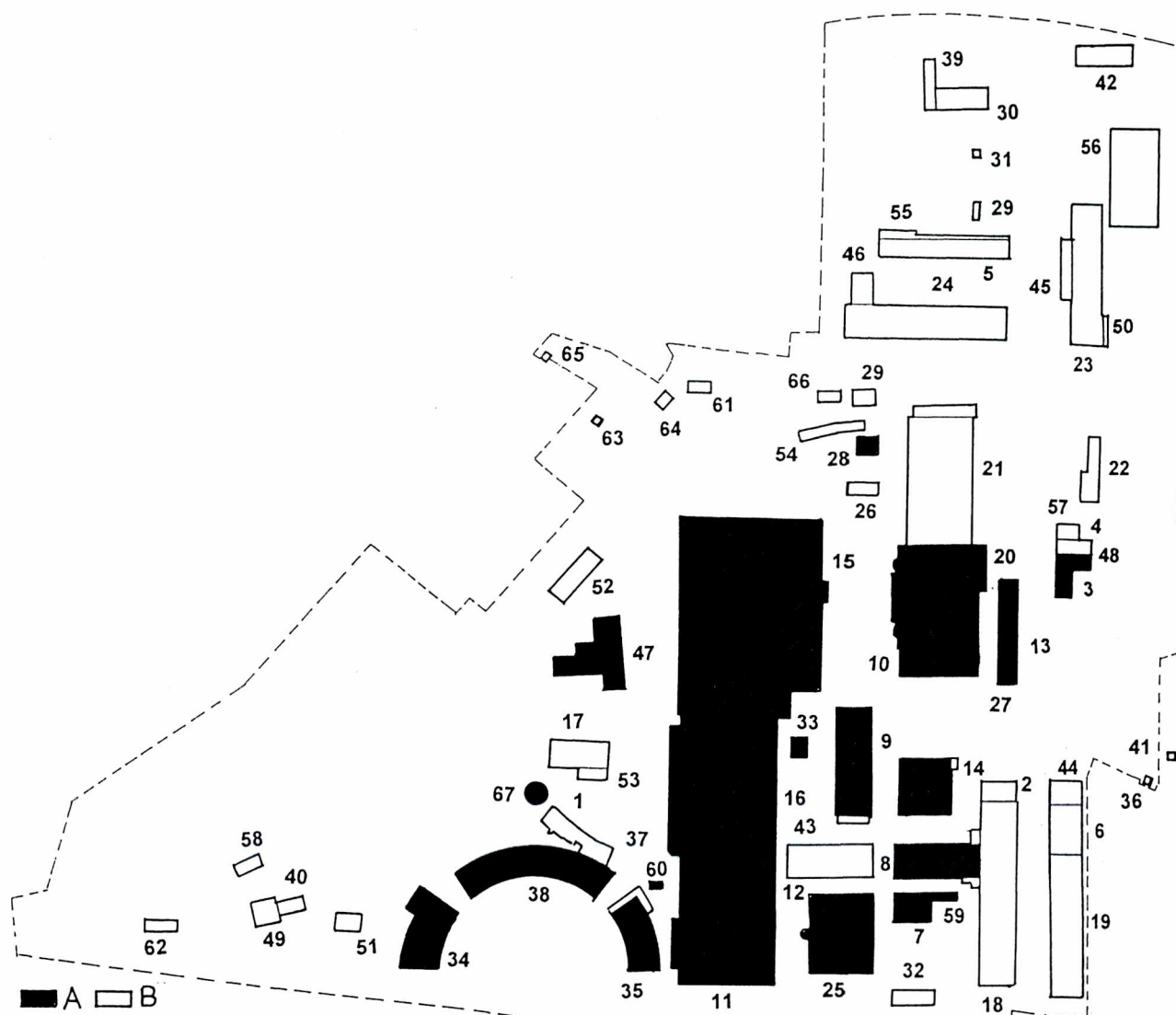
osiągnęły one rozmiary i potencjał lokujący je w czołówce krajowych zakładów naprawy taboru kolejowego. Załamanie koniunktury i likwidacja specjalizacji w ramach byłego RWPG doprowadziły do stopniowego ograniczania produkcji, aż do zakończenia działalności w końcu 1999 r. W końcowym etapie działalności ZNTK zajmowały teren o powierzchni ok. 19 ha i posiadały w ewidencji 67 obiektów i budowli o łącznej powierzchni blisko 46 400 m².

Prace studialne

Opracowywanie propozycji restrukturyzacji ZNTK (ryc. 5) poprzedzono wnikliwymi studiami. Początkowo wykonano diagnozę stanu istniejącego. Podstawowym jej elementem były inwentaryzacje: urbanistyczna terenu, sieci uzbrojenia technicznego terenu oraz inwentaryzacja budynków i budowli wraz z oceną podatności na adaptację do innych funkcji. Inwentaryzację wykonano na podstawie materiałów z Archiwum Budowlanego oraz archiwum ZNTK, weryfikując i uzupełniając materiały przez pomiary z natury. Dla każdego obiektu założono kartotekę z kartami informacyjnymi, zawierającymi podstawowe rysunki, opisy oraz dokumentację fotograficzną. Następnie – uwzględniając katalog preferowanych nowych funkcji dla obszaru ZNTK – oceniono podatność poszczególnych obiektów na adaptację. W ocenie tej przyjęto następujące kryteria oceny: stan techniczny obiektu, wielkość powierzchni użytkowej, wysokość pomieszczeń, elastyczność wnętrza – rozpiętości konstrukcyjne, wartości architektoniczno-plastyczne, wartości historyczno-artystyczne oraz lokalizacja. W wyniku tej procedury obiekty ZNTK zostały skla-

syfikowane w trzech grupach: grupa 1 – obiekty nie nadające się do adaptacji; grupa 2 – obiekty o małej i średniej podatności na adaptację; grupa 3 – obiekty o dużej podatności na adaptację. Wyniki tej oceny przewidziano do ponownej weryfikacji, na etapie opracowania projektów przyszłych inwestycji, przez przypisanie poszczególnym kryteriom odpowiedniej wagi i dodaniu kryterium kosztu adaptacji obiektu do nowej funkcji.

Drugim, uzupełniającym elementem diagnozy, określającym stosunek przyszłych zamierzeń do problemów zachowania lub przekształcania istniejącej zabudowy, było studium historyczno-konserwatorskie. W opracowaniu tym, w wyniku wykonanych badań ustalono, że zakłady ZNTK powstały w latach 1868–1872 jako zespół warsztatów naprawczych zaplecza Dworca Nadodrze (Rechte Oder – Ufer Eisenbahn Gesellschaft – Der Locomotiven & Wagen – Reperatur Werkstatt). Określono także zaprezentowane wcześniej fazy budowy zakładów. W treści studium opracowano także karty archiwalne i konserwatorskie obiektów ZNTK powstałych do roku 1949. Podsumowaniem tego



Ryc. 5. Inwentaryzacja urbanistyczna terenu ZNTK wraz z ewidencją budynków, stan z 1999 r., 1 – malarnia i stolarnia, 2 – rozdzielnia materiałów i szlifiernia, 3 – oczyszczalnia rur, 4 – oczyszczalnia kotłów – śrutownia, 5 – magazyn obróbki, warsztat, 8 – warsztat uczniowski, 7 – oddział elektryczny, 8 – oddział mechaniczny, 9 – armaturownia, 10 – rurkownia, 11 – tendrownia, 12 – oddział narzędziowy, 13 – podwarsztat kotlarski, 14 – kuźnia, 15 – montownia wydziału parowozowego, 16 – wiązarnia, kołowka, 17 – naprawa rur, wiązarnia, 18 – oddział mechaniczny, 19 – oddział spawalniczy metalu, 20 – oddział kotlarski, 21 – tłocznia blach, 22 – krajalnia blach, 23 – krajalnia materiałów hutniczych, 24 – zaplecze tłoczni, 25 – kotłownia, 26 – acetylenownia stara, 27 – kompresorownia, 28 – pompownia, 29 – przepompownia ścieków, 30 – budynek acetylowni, 31 – budynek wymiennikowni, 32 – budynek zmiękczalni, 33 – podstacja transformatorowa, 34 – magazyn, 35 – zapadnia, 36 – garaż, 37 – gotownia kawy, 38 – magazyn, stołówka, 39 – magazyn karbidu, 40 – magazyn przetworów ropnych, 41 – magazyn materiałów pędnych, 42 – magazyn gazów technicznych, 43 – budynek administracyjny dyrekcji, 44 – pomieszczenie socjalno-biurowe, 45 – część socjalna krajalni, 46 – budynek socjalno-biurowy, 47 – budynek socjalny, 48–50, 52–57 – wiaty, 51 – szopa, 58 – zadaszenie, 59–60 – ustępy, 61, 65, 66 – portiernie, 62 – schronisko czyścicieli kanałów, 63 – budynek reduktorów, 64 – wagonownia, 67 – wieża ciśnień

opracowania były analizy wartości: historycznych, krajo-
brazowych, stylistycznych oraz konserwatorskich.

W wyniku tych analiz sformułowano wnioski konser-
watorskie, określające dopuszczalny zakres ingerencji
w istniejącą substancję budowlaną obiektów ZNTK i wy-
różniono dwie grupy obiektów. Porównując dwa niezależ-
nie wykonane opracowania, jeden dotyczący podatności
na adaptację i drugi mówiący o cechach konserwatorskich,
zauważono że grupa obiektów o największej wartościach
w jednej dziedzinie w dużej mierze pokrywa się z zespołem
obiektów o najwyższych wartościach w drugiej.

Równoległe do tych analiz opracowywano diagnozę
stanu środowiska z oceną stopnia skażenia i diagnozę do-

stępności komunikacyjnej terenu oraz stan formalno-pra-
wny, warunki gruntowo-wodne, z uwzględnieniem trudno-
ści z dostępem do linii brzegowej oraz ochronę przeciwo-
wodziową. Prześledzono także zapisy planów zagospoda-
rowania dotyczące terenu ZNTK.

Omawiając w skrócie wnioski z innych technicznych
opracowań specjalistycznych tego etapu można stwierdzić,
że uzyskano kompleksowe dane, potwierdzające wysoką
wartość terenu ZNTK dla współczesnych, złożonych pro-
gramów inwestycyjnych. Stwierdzono m.in. dużą przydat-
ność istniejących warunków gruntowo-wodnych dla wszel-
kiego rodzaju zabudowy, stosunkowo niewielkie (jak dla
terenu o wieloletnim, intensywnym wykorzystaniu na cele

przemysłowe) skażenie terenu, korzystne warunki dostępu do linii brzegowej oraz wiele innych danych do planowania inwestycji. Również istniejąca infrastruktura techniczna terenu – stwierdzono korzystne warunki dostawy energii elektrycznej, wody, gazu i innych mediów – stwarza możliwość realizacji bogatego i wszechstronnego programu inwestycyjnego.

Jedynym mankamentem terenu ZNTK jest jego obecna dostępność komunikacyjna. Teren ten, otoczony barierami w postaci Kanału Miejskiego i terenów PKP, jest obecnie niedostatecznie połączony z układem komunikacyjnym miasta. Aspekt ten wzięto pod uwagę podczas formułowania tez i założeń planu zagospodarowania terenu.

Tezy dotyczące restrukturyzacji zakładu

Podsumowaniem opisanych analiz było opracowanie tez zagospodarowania terenu ZNTK, które dotyczyły m.in. struktury funkcjonalno-programowej. Za podstawową wytyczną do planu zagospodarowania przyjęto aktywizację na terenie ZNTK funkcji usługowych i mieszkaniowych. Kierunek ten może być w przyszłości traktowany jako perspektywa przekształcenia całego terenu położonego między mostami Trzebnickim a Szczytnickim. Obszar ten, zajęty obecnie przez zgrupowanie zakładów przemysłowych i tereny ogródków działkowych, powinien być rozpatrywany jako teren ekspansji funkcji ogólnomiejskich.

Zaproponowano następujący katalog funkcji wiodących obszaru zajmowanego obecnie przez ZNTK: zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna, obsługa firm, biura, finanse, handel detaliczny od skali usług towarzyszących zabudowie mieszkaniowej do wielkogabarytowego, z wyłączeniem obiektów typu hipermarket, sport, turystyka, wypoczynek, hotelarstwo, kultura, nauka, gastronomia. Ten szeroki i elastyczny zestaw funkcji uzupełniono o możliwość lokalizacji obiektów przemysłowych o wysokich, hermetycznych technologiach.

W projekcie przewidziano również założenia obsługi komunikacyjnej. W celu poprawy dostępności komunikacyjnej terenu, po wielowariantowej analizie możliwości udrożnienia i optymalnego powiązania terenu ZNTK z układem komunikacji miejskiej stwierdzono, że w części południowej jest niezbędna realizacja przepustu – tunelu pod terenem PKP i powiązanie terenu ZNTK z osią obwodnicy śródmiejskiej (ul. Jedności Narodowej – Nowowiejska). W części południowej jest konieczna przebudowa skrzyżowania ul. Trzebnickiej z Robotniczą, w dalszej perspektywie zaś realizacja drugiego mostu Trzebnickiego – co stanowi również element polityki miasta, mającej na celu udrożnienie wylotu z centrum w kierunku na Poznań. W części

Drugą istotną wadą terenu ZNTK są ograniczenia formalno-prawne, wynikające z zapisów planów zagospodarowania terenu. Plany te, konstruowane w okresie, w którym nie przewidywano istotnych zmian w sposobie zagospodarowania przestrzennego Zachodniego Przedmieścia Przemysłowego, wykluczają możliwość lokalizowania tam wielu funkcji, takich jak zabudowa mieszkaniowa, handel hurtowy i wielkogabarytowy (hipermarkety), targi, edukacja i inne. Należy tu podkreślić, że możliwość ulokowania innych funkcji na terenie ZNTK wynika głównie z rozszerzonej interpretacji zapisów planu ogólnego, popartej wytycznymi Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Wrocław (SUiKZPGW).

zachodniej natomiast postuluje się wykorzystanie przedłużenia ul. Kleczkowskiej i realizację skrzyżowania, co zapewni dodatkowe połączenie z ul. Trzebnickiej. W formułowaniu kierunków działań związanych z obsługą komunikacyjną wyznaczono również układ tras i przystanków środków komunikacji miejskiej. Jako jeden z perspektywicznych kierunków obsługi terenu przeanalizowano również możliwość wykorzystania obwodowego układu tras PKP, w celu uruchomienia kolei miejskiej oraz możliwość wahadłowego transportu szynowego, łączącego teren ZNTK z sąsiednim Dworcem Nadodrze

Jako jeden z ważniejszych celów w tworzeniu planu zagospodarowania terenu ZNTK przyjęto całkowite lub częściowe zachowanie obiektów o największych wartościach historyczno-artystycznych oraz o największej podatności na adaptację do planowanych, nowych funkcji.

Uwzględniając uwarunkowania zewnętrznej obsługi komunikacyjnej oraz kryteria elastyczności oraz podatności struktury na etapowanie przyszłych inwestycji, zaproponowano obwodowy układ komunikacji wewnętrznej, którego elementy wydzielają z obszaru trzy podstawowe obszary funkcjonalno-przestrzenne. Obszarom tym przyporządkowano główne i uzupełniające katalogi funkcji, z określeniem gabarytów zabudowy obszarów strategicznego parkowania oraz określeniem wielkości i lokalizacji terenów zielonych. Zarówno podział terenu, jak i trasy układu komunikacyjnego oraz katalogi funkcji skonstruowano z uwzględnieniem zachowania i adaptacji najbardziej wartościowych obiektów zabudowy ZNTK.

W wyniku studiów powstał plan zabudowy nazwany *planem regulacyjnym*. Stanowi on podstawę do opracowania szczegółowych projektów zagospodarowania terenu pod planowane, przyszłe inwestycje.

Koncepcja restrukturyzacji terenu ZNTK

Opierając się na tezach zawartych w planie regulacyjnym opracowano koncepcje zagospodarowania terenu ZNTK dla wstępnie wybranego katalogu funkcji. Koncepcja ta zawiera jeden ze sposobów kształtowania przestrzennego nowej i przekształcenia istniejącej zabudowy. W two-

zeniu programu funkcjonalnego dla planu zagospodarowania terenu uwzględniono następujące kryteria: maksymalne wykorzystanie chłonności inwestycyjnej terenu, komplementarność programu, efektywność ekonomiczna inwestycji.

Zaproponowane rozwiązanie (ryc. 2) jest oparte na wypracowanym na etapie planu regulacyjnego schemacie układu komunikacyjnego, który wydziela w terenie trzy główne strefy zainwestowania o zróżnicowanym programie funkcjonalnym.

I tak, w części zachodniej zaproponowano strefę o dominującej funkcji mieszkaniowej, uzupełnioną usługami, handlem małego gabarytowego. W części centralnej przewidziano strefę usługową z funkcjami handlowymi oraz obiektami biur, instytucji i banków. W doborze tego programu kierowano się możliwością wielofunkcyjnego wykorzystania istniejących obiektów hal przemysłowych i budynków parowozowni.

Część terenu ZNTK, przylegająca do Kanału Miejskiego została potraktowana jako strefa rekreacyjno-hotelowa – z obiektami sportu, rekreacji, hotelarstwa, gastronomii, z uzupełniającą funkcją zabudowy mieszkaniowej. Korzystając z przewidywanej aktywizacji Kanału jako drogi wod-

nej o charakterze rekreacyjnym, zaprojektowano przystań jachtową oraz kładkę nad Kanałem, łączącą teren z bulwarem nadrzecznym.

Zaproponowany w koncepcji planu intensywny sposób zainwestowania zakłada lokalizację strefy obsługi i parkowania pod terenami i na terenie pod płytą wyniesionego poziomu komunikacji pieszej, co zapewnia bezkolizyjną dostępność pieszą głównych obiektów zespołu zabudowy.

Przez centrum założenia, wzdłuż głównej osi komunikacji pieszej – zielonej osi między przystankiem kolei miejskiej a centrum rekreacji nad Kanałem przewidziano przebieg kolejki liniowej przez wnętrza wielkogabarytowych hal i węzłowe punkty aktywności pieszej zespołu.

Kształtując obraz i kubaturę nowej zabudowy przyjęto zasadę stopniowego obniżania brył zabudowy w kierunku rzeki, co tworzy panoramę widokową z wysokościowymi akcentami, skupionymi w południowej, przylegającej do terenów PKP, części założenia.

Podsumowanie

Zaprojektowany i przedstawiony tu model silnego zintegrowanego układu funkcjonalno-przestrzennego, oferujący wszechstronne śródmiejskie wykorzystanie terenów poprzemysłowych, jest jednym z możliwych kierunków realizacji też wypracowanych w toku studiów nad uwarunkowaniami lokalizacyjnymi, historycznymi i techniczno-ekonomicznymi.

Wydaje się, że prace studialno-projektowe, prowadzone według omawianego algorytmu, mogą przynieść pozy-

tywny wynik przekształcenia obszaru zabudowy przemysłowej w nowoczesny, wielofunkcyjny zespół zabudowy śródmiejskiej, zapewniając jednocześnie zachowanie najważniejszych wartości historyczno-konserwatorskich istniejącej zabudowy. Ostateczną weryfikację tych założeń będzie można jednak ocenić dopiero na etapie realizacji inwestycji, który zweryfikuje propozycje studialno-projektowe w konfrontacji z czynnikami o naturze ściśle ekonomicznej.

Bibliografia

Źródła ikonograficzne

- [1] Plan E. Hoffmanna z 1827 r., [w:] *Wrocław na planach XVI–XX w.*, pod red. H. Okólskiej, nr 18, Wrocław 1999.
- [2] Plan Hankego z 1831 r., *tamże*, nr 19.
- [3] Plan J. Schneidera z 1846 r., *tamże*, nr 21.
- [4] Plan C. Studta z 1853 r., *tamże*, nr 23.
- [5] Plan wydany przez E. Trewendta z 1857 r., *tamże*, nr 24.
- [6] Plan M. Sadebecka – reprodukcja A. Hoffmanna z 1865 r., *tamże*, nr 25.
- [7] Plan O. Brunna z 1891 r., *tamże*, nr 39.
- [8] Plan z zabudową Wrocławia istniejącą oraz wznoszoną w latach 1871–1910 z 1910 r., *tamże*, nr 64.
- [9] Plan zagospodarowania terenu zaplecza dworca Nadodrze przy torowisku na wschód od ulicy Trzebnickiej, 1890, ze zbiorów Archiwum Budowlanego we Wrocławiu, [19], t. 1, ryc. B0.
- [10] Schematyczny plan części terenu zaplecza dworca Nadodrze, 1890, *tamże*, ryc. B1.
- [11] Plan rozbudowy na północ terenu zaplecza Dworca Nadodrze, 1890, *tamże*, ryc. B2.
- [12] Plan zagospodarowania terenu zaplecza Dworca Nadodrze, 1902, *tamże*, ryc. B3.
- [13] Plan rozbudowy na północ terenu zaplecza Dworca Nadodrze, 1907, *tamże*, ryc. B4.

- [14] Fragment planu zaplecza Dworca Nadodrze z nowo projektowanymi budynkami na północy, 1918, *tamże*, ryc. B 5.

Publikacje

- [15] Broniewski T., *Sztuka w latach 1850–1945*, [w:] *Sztuka Wrocławia*, red. T. Broniewski i M. Zlat, Wrocław 1967.
- [16] Buße S., Klaer G.J., *Eisenbahnen in Schlesien*, Dusseldorf 1971.
- [17] Dobesz J., *Dokumentacja wybranych dzieł architektury na Śląsku. Dworce kolejowe we Wrocławiu*, [w:] *Raporty Instytutu Architektury, Sztuki i Techniki Politechniki Wrocławskiej*, Seria Spr. nr 32 180, Wrocław 1980.
- [18] Freymark H., *Die Entstehung des schlesischen Eisenbahnnetzes*, Breslau 1942.
- [19] *Inwentaryzacja architektoniczna. Studium możliwości adaptacji. Studium historyczno-urbanistyczne i konserwatorskie obiektów Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego Wrocław S.A.*, t. 1, 2, oprac. J. Piskozub, E. Łużyńska, J. Dobesz, Wrocław 1999 (w zbiorach Miejskiego Konserwatora Zabytków we Wrocławiu).
- [20] Obst E., Freymark E., *Die Grundlagen der Verkehrsentwicklung Schlesiens und die Entstehung des schlesischen Eisenbahnnetzes*, Breslau 1942.
- [21] Stein R., *Geschichte der Stadt Breslau in neunzehnten Jahrhundert*, Berlin 1884.
- [22] Weis A., *Chronik der Stadt Breslau*, Breslau 1888.

The concept of restructuring of the Rolling Stock Repair-Works terrains

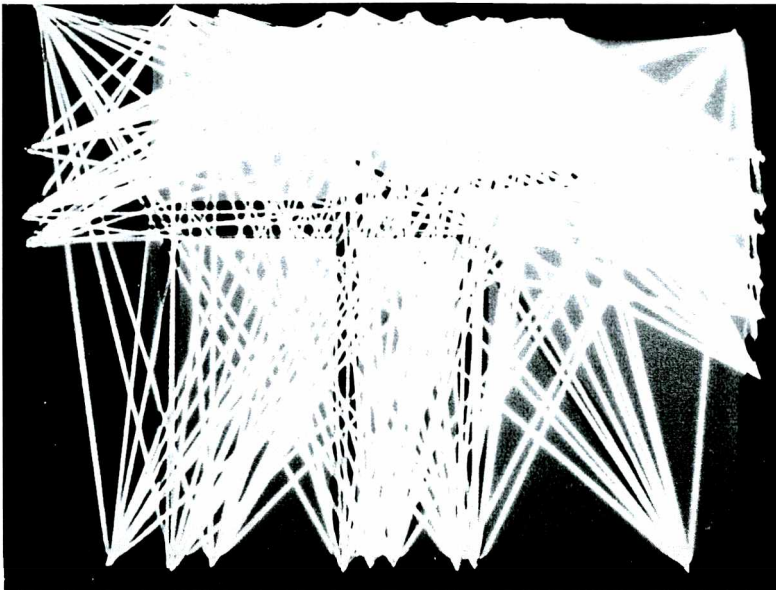
The social and economic changes initiated in Poland at the beginning of the 90. Have an important influence both on the functioning conditions of whole branches of industry as well as, on

a smaller scale, on the functioning of industrial establishments. This means the necessity of closing down or deep restructuring of many establishments, located within the urban structures. Numerous exam-

ples show that the most simple, widely applied solution, is their liquidation -- the demolition of these objects which leads to an irreversible loss of often very valuable buildings and monuments to technique.

The present paper is a proposition of restructuring of the terrain and objects of the Rolling Stock Repair-Works Wrocław S.A., which are in the process of being liquidated. The proposal is to transform the area of industrial constructions into a modern,

multifunctional complex of urban constructions, at the same time ensuring the retaining of the most important historic and conservation values of the existing buildings. It will be possible to evaluate the final verification of these assumptions not sooner than at the stage of realization of the investment which will verify the project proposals, confronting them with elements of strictly economic nature.



Jerzy Olek, *Bezmiar iluzji*