

Krzysztof Kołodziejczyk, krzysztof.kolodziejczyk@uwr.edu.pl
Zakład Geografii Regionalnej i Turystyki, Uniwersytet Wrocławski

Przekształcenia zabytkowych zajezdni komunikacji miejskiej we Wrocławiu w obiekty kulturalno-turystyczne

Słowa kluczowe: zajezdnia komunikacji miejskiej, muzeum, centrum kulturalne, Wrocław, Centrum Historii Zajezdnia

Abstrakt

Wśród obiektów o charakterze przemysłowym i technicznym, które w ostatnich latach przekształcane są na cele kulturalne, społeczne lub turystyczne, specyficzną grupę stanowią dawne zajezdnie komunikacji zbiorowej. W związku z polityką władz miejskich lub samych przewoźników niektóre z nich są wycofywane z eksploatacji. Ich specyficzny charakter jako dalszy sposób użytkowania nasuwa przekształcenie w miejsce stacjonowania zabytkowego taboru, który istnieje w prawie każdym większym mieście, najlepiej w połączeniu z wystawą dotyczącą rozwoju komunikacji zbiorowej. Takie rozwiązanie wybrano np. w Krakowie i Szczecinie, dodatkowo poszerzając ofertę o zagadnienia związane z motoryzacją czy techniką miejską w ogólności. Inne podejście zastosowano we Wrocławiu, przekształcając zajezdnię tramwajową w Centrum Kultury Akademickiej i Inicjatyw Lokalnych, zaś zajezdnię autobusową w Centrum Historii Zajezdnia, muzeum prezentujące wydarzenia po 1945 roku. W obu przypadkach nawiązania do dotychczasowego sposobu wykorzystania obiektów są zauważalne, ale znacznie ograniczone względem sytuacji w wyżej wymienionych miastach. Celem artykułu jest ocena tych przekształceń, biorąc pod uwagę stopień zachowania tkanki historycznej i charakteru miejsca oraz atrakcyjność turystyczną nowych instytucji.

Wprowadzenie

W ostatnim czasie coraz częściej w literaturze fachowej lub popularnonaukowej związanej z ochroną zabytków, historią czy turystyką (a także w prasie codziennej) podnosi się temat utraty dziedzictwa kulturalnego na skutek niszczenia dawnych zakładów przemysłowych, obiektów kolejowych lub w inny sposób związanych z techniką, a także możliwości i sposobów ich zachowania i ochrony (w ostatnim czasie na łamach „Turystyki Kulturowej” chociażby A. Lisowska [2016]¹ oraz K. Pukowiec i W. Kurda [2015]; ponadto np. D. Sikorski [2008, 2011, 2012] oraz K. Widawski, M. Duda-Seifert (red.) [2014]). Jeszcze do niedawna, myśląc o ochronie zabytków, skupiano się prawie wyłącznie na obiektach sprzed rewolucji przemysłowej – zamkach, pałacach, świątyniach, klasztorach, ale od przełomu XX i XXI w. zaczęto zauważać w Polsce (w Europie Zachodniej znacznie wcześniej, nawet już w połowie XX w.) potencjał i znaczenie dawnych fabryk czy obiektów inżynierskich. Transformacja gospodarcza lat 90. XX w. (ale też wcześniejsze zaniedbania okresu komunistycznego) spowodowały, że duża ich część została opuszczona i popada w ruinę. Przyczynił się do tego m.in. znaczny dynamizm zmian ustrojowych i gospodarczych w naszym kraju w połączeniu z przekształceniami na rynkach światowych. Efektem są kwartały, dzielnice czy miejscowości, na obszarze których dominują porzucone fabryki

¹ W pracy tej zawarto dość obszerny przegląd publikacji dotyczących rewitalizacji obiektów poprzemysłowych i ich miejsca w turystyce kulturowej. Jako uzupełnienie warto wspomnieć artykuł B. Siereckiej-Nowakowskiej [2011], w którym mowa o wykorzystaniu wartości przyrodniczych i kulturowych miast poprzemysłowych.

(np. fragmenty Łodzi, Wałbrzycha i Dzierżoniowa czy Walim w Górach Sowich). Coraz powszechniejsze stają się jednak przykłady rewaloryzacji lub rewitalizacji starych zakładów przemysłowych. Do częściej wskazywanych i udanych inwestycji należy centrum Stary Browar w Poznaniu. Także w Łodzi, gdzie ogromny potencjał obiektów industrialnych został w dużym stopniu zmarnotrawiony [Wycichowska 2010, 2014], kilka obiektów zostało w interesujący sposób odremontowanych i przeznaczonych do nowych celów: kulturalnych, usługowych (w tym handlowych) czy mieszkalnych. Są to np. słynna Manufaktura², zrewitalizowane osiedle Księży Młyn, fabryka Adolfa Laube (dziś centrum biznesowe), Fabryka Maszyn i Odlewnia Żelaza Hermanna Müllera i Augusta Seidla (obecnie funkcje usługowo-biurowe), fabryka wyrobów wełnianych Maksymiliana Schiffra (także funkcje usługowo-biurowe), fabryka Józefa Balle (siedziba „Gazety Wyborczej”), fabryki Ferdynanda Goldnera oraz Schweikerta (uczelnie wyższe) czy Fabryka Towarów Bawełnianych Kindermanna (hotel) [Wycichowska 2014, s. 33]. Wiele obiektów zostało jednak wyburzonych (nie zawsze legalnie) bądź ze względu na ich faktyczny zły stan techniczny, bądź w celu uzyskania terenów pod inwestycje. Szerokim echem odbiło się chociażby zrównanie z ziemią przez prywatnego inwestora w 1. połowie 2014 r. przędzalni w Mysłakowicach u podnóża Karkonoszy, pomimo oczywistego sprzeciwu konserwatora zabytków, obiekt był bowiem wpisany do rejestru zabytków (szczególnie cenne były liczne elementy żeliwne, które bezpowrotnie utracono).

Wrocław również jest miastem, w którym dziedzictwo rozbudowanego przemysłu przełomu XIX i XX w. jest istotnym i w dużym stopniu nierozwiązanym problemem [Kołodziejczyk, w druku]. Co prawda także tu można wskazać ciekawe przykłady rewitalizacji (np. wieża ciśnień na ul. Sudeckiej przekształcona w restaurację czy Browar Mieszczański przy ul. Hubskiej³), ale wiele obiektów nadal popada w ruinę lub zostało wyburzonych. Podkreśla się szczególnie utratę części zabudowań Browaru Piastowskiego przy ul. Jedności Narodowej (po wyburzeniu niektórych obiektów inwestycja się zatrzymała i od kilku już lat jest przykładem nieudanej i zaniechanej rewitalizacji [Sikorski 2012, s. 38]) czy całego kompleksu rzeźni miejskiej przy ul. Legnickiej (miejsce nielegalnie zniszczonych budowli zajęła galeria handlowa). Pod koniec 2015 r. w części Zakładu Wodociągów Miejskich Na Grobli [Dylewski 2005, s. 138–143] otwarto co prawda *Hydropolis*, multimedialne muzeum dotyczące wody, ale nadal cenna ceglana wieża ciśnień czy pompownia na Świątnikach są dla mieszkańców miasta i turystów niedostępne. Biorąc pod uwagę znaczącą liczbę obiektów techniki, które wymagają odbudowy lub remontu oraz znalezienia nowej funkcji, nieco dziwią kroki podejmowane względem dwóch wrocławskich zajezdni komunikacji miejskiej: zajezdni tramwajowej nr VI „Dąbie” przy ul. Tramwajowej 1–3/Zygmunta Wróblewskiego 38 oraz zajezdni autobusowej nr VII przy ul. Grabiszyńskiej 182–186. Obie do niedawna regularnie wykorzystywało Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. we Wrocławiu (dalej: MPK Wrocław), jednak w wyniku decyzji chyba bardziej politycznych niż merytorycznych opuściło je, oddając władzom miasta, które pierwszy obiekt przeznaczyły na Centrum Kultury Akademickiej i Inicjatyw Lokalnych (dopiero w organizacji), zaś drugi – na muzeum prezentujące najnowszą (po II wojnie światowej) historię stolicy Dolnego Śląska i tzw. Ziem Odzyskanych, określane jako Centrum Historii Zajezdnia (otwarte dla publiczności

² W przypadku Manufaktury liczne są zastrzeżenia historyków i konserwatorów, w szczególności w związku z pominięciem podczas inwestycji jej otoczenia, co zrodziło znaczne kontrasty między nowoczesnym i dobrze utrzymanym centrum handlowo-kulturalnym a zaniedbanymi familokami i innymi obiektami fabrycznymi [Wycichowska 2014, s. 28].

³ W kompleksie Browaru Mieszczańskiego nie wszystkie budynki zostały odrestaurowane, ale większości nadano nowe funkcje związane z kulturą, sztuką, organizacją konferencji i gastronomią. Dość intensywnie wykorzystywany jest też teren poza budynkami z częściowo zachowaną brukowaną nawierzchnią, gdzie odbywają się kiermasze, targi staroci czy festiwale popularnych ostatnio *foodtracków* (zakładów gastronomicznych w samochodach).

16 września 2016 r.). Działania te były o tyle zaskakujące, że potrzeby transportowe miasta ciągle się powiększają (nowe osiedla na obrzeżach, bardzo liczni studenci, rozwój usług), a MPK Wrocław posiada bardzo ograniczoną powierzchnię na innych swoich zajezdniach. Co prawda zostały one nieco rozbudowane i zmodernizowane, ale i tak pojazdy ledwo się w nich mieszczą.

W przypadku przekształceń obu wymienionych wyżej zajezdni nie należy więc mówić o rewitalizacji (powtórny ożywienie – łac. *re-vita*), gdyż MPK Wrocław opuściło⁴ obiekty w pełni funkcjonalne, w poprawnym stanie technicznym, wymagające – w przypadku utrzymania dotychczasowej roli – tylko remontów i napraw bieżących. Poza tym pojęcie rewitalizacja odnosi się do większych obszarów (dzielnice, fragmenty miast) [por. *Ustawa z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji*], natomiast w analizowanych przypadkach prace dotyczą tylko pojedynczych budowli. Mamy tu więc do czynienia po prostu ze zmianą funkcji obu zajezdni – zamknięte dla osób postronnych obiekty o charakterze technicznym zostały (lub mają zostać) przekształcone w budynki użyteczności publicznej związane z działalnością kulturalną, społeczną i turystyczną. Można by więc mówić raczej o rewaloryzacji (ang. *re+value*) połączonej z adaptacją (łac. *adaptatio* – przystosowanie)⁵. Biorąc pod uwagę wcześniej przytoczone fakty, trzeba podkreślić, że te funkcje można było zlokalizować w innych obiektach postindustrialnych, jakich wiele we Wrocławiu, a niekoniecznie pozbawiać MPK Wrocław niezbędnego zaplecza technicznego, tym bardziej, że w najbliższym czasie nie ma perspektyw na wybudowanie nowej zajezdni (były plany jej powstania w zachodniej części miasta, ale na razie zostały odłożone w czasie). Argumentem za takim podejściem może być fakt, że obie zajezdnie należy (należało) znacznie przebudować na nowe cele, gdyż pewne cechy budynków (kanały rewizyjne, duża powierzchnia bram wjazdowych w fasadach, znaczna wielkość, w tym wysokość, pomieszczeń) nie odpowiadają potrzebom obiektów muzealnych czy kulturalnych. Trzeba z drugiej strony należy przyznać, że istnieją pewne przesłanki, które wskazują na słuszność podjętych decyzji, jednak ich znaczenie nie powinno być chyba w tych przypadkach przesądzające (szerzej o tych przesłankach w rozdziałach dotyczących każdej z zajezdni).

Celem niniejszego artykułu jest przybliżenie przekształceń, jakie dokonują się w dwóch zabytkowych zajezdniach komunikacji miejskiej we Wrocławiu – zastąpienie funkcji technicznej funkcjami kulturalnymi, społecznymi i turystycznymi. Jako punkt wyjścia zostanie przedstawiony zarys historii rozwoju zajezdni tramwajowych i autobusowych we Wrocławiu ze szczególnym naciskiem na dwie stanowiące przedmiot opracowania, a także przykłady rewaloryzacji zajezdni w innych miastach Polski. Następnie zostaną omówione plany nowych zarządców i inwestycje już zrealizowane w oparciu o materiały promocyjne i informacyjne oraz wizytę w obiekcie (zajezdnia nr VII – Centrum Historii Zajezdni) lub niepublikowane studia koncepcyjne (zajezdnia nr VI – Centrum Kultury Akademickiej i Inicjatyw Lokalnych). Szczególna uwaga będzie zwrócona z jednej strony na stopień zachowania tkanki historycznej i charakteru miejsca, z drugiej – na atrakcyjność turystyczną nowych instytucji. Efektem będzie porównanie zalet i wad podjętych decyzji dla zachowania dziedzictwa kulturalnego miasta, a także tworzenia oferty kulturalnej i turystycznej.

⁴ W obydwóch przypadkach – pomimo formalnego opuszczenia zajezdni – MPK Wrocław jeszcze przez jakiś czas opiekowało się nimi, ponosząc większość kosztów. W przypadku zajezdni „Dąbie” trwa to już ponad 2 lata (ostateczne przekazanie obiektu nowemu użytkownikowi ma nastąpić z początkiem 2017 r.).

⁵ Koncepcja utworzenia i prowadzenia Centrum Kultury Akademickiej i Inicjatyw Lokalnych także mówi nieprawidłowo o rewitalizacji zajezdni „Dąbie” [*Koncepcja...* 2015, s. 22].

Zarys historii komunikacji zbiorowej we Wrocławiu⁶

Wrocław to miasto z jedną z najstarszych sieci tramwajowych we współczesnej Polsce, przy czym trzeba pamiętać, że w momencie powstania znajdowała się ona na terenie ówczesnych Niemiec. Początki komunikacji zbiorowej w stolicy Dolnego Śląska związane są jednak z omnibusami, których pierwszą regularną linię z Rynku do Popowic uruchomił w 1840 r. Conrad Kissling. Na początku lat 70. XIX w. zrodził się pomysł budowy tramwajów konnych. Pomimo początkowego sprzeciwu władz miejskich w 1876 r. powołano prywatną spółkę *Breslauer Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft* (Wrocławskie Towarzystwo Kolei Ulicznej, BSEG), która uzyskała 30-letnią (potem przedłużoną jeszcze o 5 lat) licencję na przewozy tramwajami. 10 lipca 1877 r. otwarto pierwszą linię tramwaju konnego⁷ [Sielicki 2012a, s. 8 - 11], która – co może być zaskakujące – prowadziła z centrum miasta ku Parkowi Szczytnickiemu, a nie na jakieś duże osiedle lub do większego zakładu pracy. Komunikacja tramwajowa pełniła bowiem wówczas w dużym stopniu funkcję rekreacyjną, zapewniając dojazd do miejsc wypoczynku. Odzwierciedleniem tego stały się specjalne wagony letnie (pozbawione szyb w oknach), które w dość dużej liczbie kursowały po Wrocławiu przełomu XIX i XX w. Z czasem spółka BSEG rozbudowała swoją sieć, łącząc centrum miasta, wszystkie dworce kolejowe i ważniejsze tereny wypoczynkowe, a przy okazji część dzielnic mieszkaniowych [Sielicki 2012a, s. 13].

W 1881 r. na odbywającej się we Wrocławiu Śląskiej Wystawie Rzemiosła i Przemysłu gości woziła kolejka elektryczna. Stąd powstał pomysł, by w mieście zbudować tramwaj o napędzie elektrycznym. Na realizację tych zamiarów trzeba było czekać aż do 1892 r., kiedy powołano kolejną prywatną spółkę – *Elektrische Straßenbahn Breslau* (Wrocławskie Tramwaje Elektryczne, ESB), która z pomocą innych firm zaczęła budować zupełnie odrębną względem BSEG sieć torowisk. Pierwszą trasę otwarto 14 czerwca 1893 r. Od tego momentu aż do 1906 r. we Wrocławiu równolegle funkcjonowały tramwaje konne i elektryczne, choć te drugie cieszyły się większą popularnością wśród mieszkańców, gdyż wagony były nowocześniejsze i wygodniejsze, rozwijały też większą prędkość. Każda ze spółek jeździła jednak w inne części miasta, innymi ulicami, więc obie przynosiły dochody, choć klienci BSEG narzekali na gorsze warunki. Dopiero pod wpływem coraz silniejszej krytyki zarządca tramwajów konnych został zmuszony do ich elektryfikacji, co przeprowadzono w 1901 r. Zmiana podejścia spółki była efektem przedłużenia koncesji, dzięki czemu akcjonariusze byli skłonni wyłożyć fundusze na sfinansowanie inwestycji [Sielicki 2012a, s. 14–20].

Znaczne zmiany w polityce transportowej miasta przyniosła kadencja Georga Bendera na stanowisku nadburmistrza. Uznał on, że sprawnie funkcjonująca komunikacja jest niezbędna dla rozwoju miasta, a podstawą do tego jest powołanie miejskiego przewoźnika, gdyż prywatni kierują się chęcią zysku, a nie interesem mieszkańców. Powołano więc trzecią już spółkę tramwajową – *Städtische Straßenbahn Breslau* (Wrocławskie Tramwaje Miejskie, SSB), która dość szybko wybudowała własną zajezdnię i w październiku 1902 r. uruchomiła pierwsze dwie linie. Początkowo działalność miejskiego przewoźnika była dość ograniczona, gdyż większość atrakcyjnych kierunków była już obsługiwana przez firmy prywatne, ale z czasem zaczęły powstawać nowe połączenia. W efekcie sieć torowisk tramwajowych pod koniec pierwszego dziesięciolecia XX w. w dużym stopniu przypominała już układ, który funkcjonował po II wojnie światowej. Skutkiem polityki miasta mającej na celu rozwój

⁶ W rozdziale tym zaprezentowano tylko najważniejsze fakty, skupiając się na okresie przed II wojną światową, który ma większe znaczenie dla rozwoju istniejących dziś na terenie Wrocławia zajezdni komunikacji miejskiej. Szersze omówienie historii transportu zbiorowego w stolicy Dolnego Śląska przedstawili: Bufer (red.) [1992], Lewandowski i Molecki (red.) [2006], Maciejewski [2004], Sielicki [2011, 2012a, b] oraz Wojcieszak [1993].

⁷ Dla porównania – pierwszy tramwaj konny na świecie powstał w 1832 r. w Nowym Jorku, zaś pierwszy w Europie – w 1862 r. w Kopenhadze [Maciejewski 2004, s. 5].

miejskiego przewoźnika stało się przejęcie przez niego w 1911 r. spółki BSEG (wygasła jej koncesja), zaś w 1924 r. – spółki ESB [Sielicki 2012a, s. 16, 21–26]. Wszystkie linie tramwajowe i cały tabor miały od tego momentu jednego zarządcę, SSB mogło więc pozwolić sobie na znaczne inwestycje, jak zakup w latach 1925–1929 aż 232 sztuk nowoczesnych, zaprojektowanych specjalnie dla Wrocławia wagonów Linke-Hofmann Standard [Jerczyński 2001b]. Budowano też nowe torowiska, które miały zapewniać obsługę obrzeży miasta czy ważnych obiektów. Trzeba dodać, że na przełomie XIX i XX w. kursowały we Wrocławiu też omnibusy konne. Ich trasy stanowiły przedłużenie linii tramwajowych, co dotyczyło również uruchomionych w 1904 r. autobusów oraz trolejbusów, które pojawiły się w 1912 r., ale utrzymały się jedynie rok. Początkowo były to inicjatywy prywatne, ale w 1925 r. uruchomiono autobusy miejskie jako dodatkową działalność spółki SSB [Sielicki 2012a, s. 22–24].

II wojna światowa przyniosła znaczne zniszczenia infrastruktury komunikacyjnej. Zakłady Komunikacyjne miasta Wrocławia (od 1951 r. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne) zaczęły funkcjonowanie 10 maja 1945 r., ale pierwszy autobus ruszył dopiero 4 czerwca tego roku (był przeznaczony tylko dla urzędników), zaś pierwsze tramwaje – 22 sierpnia. Sukcesywnie odbudowywano kolejne linie i remontowano przedwojenne wagony. Pierwszą trasą zbudowaną po II wojnie od podstaw była oddana do użytku w 1948 r. linia do Państwowej Fabryki Wagonów (Pa-Fa-Wag, przedwojenny *Linke-Hofmann Werke*). W związku z ograniczonymi dostawami nowych wagonów (pierwsze wozy typu Konstal N pojawiły się we Wrocławiu dopiero w 1956 r.) korzystano w dużym stopniu z tramwajów przedwojennych, które zresztą często przewyższały te polskie pod względem technicznym i komfortu pasażerów. Sukcesywna wymiana taboru trwa do dziś [Sielicki 2012a, s. 29–46].

Zarys historii zajezdni komunikacji zbiorowej we Wrocławiu

Każdy z przewoźników tramwajowych we Wrocławiu tworzył swoje zajezdnie, w związku z czym na przestrzeni lat istniało ich kilkanaście. Wraz z uruchomieniem pierwszej trasy tramwaju konnego zbudowano zajezdnię dla około 80 koni i 20 wagonów przy obecnej ul. Marii Curie-Skłodowskiej 39. Kolejne obiekty BSEG powstały przy ul. Powstańców Śląskich 98, pl. Strzegomskim 5 (tymczasowy do 1884 r.) i ul. Ziemowita (oddany do użytku w 1884 r., w pełni ukończony rok później). Po elektryfikacji tramwajów konnych dwie pierwsze zajezdnie sprzedano, zaś najnowszy obiekt zmienił swoje przeznaczenie, przy czym żadna z zajezdni BSEG z czasów trakcji konnej nie przetrwała do naszych czasów. Spółka ESB swój pierwszy zakład tramwajowy ulokowała w 1893 r. na Grabiszynie, zaś pięć lat później wybudowała drugi obiekt wraz z nową elektrownią przy ul. Krakowskiej. Obydwa przeszły w latach 20. XX w. na własność wrocławskiego magistratu, zaś po II wojnie światowej były wykorzystywane jako zajezdnie autobusowe. Starsza, stanowiąca przedmiot niniejszego artykułu, została w latach 2015–2016 znacznie przebudowana (a w zasadzie wybudowana od nowa), zaś drugą w 2008 r. zburzono. W związku z prowadzoną w 1901 r. elektryfikacją BSEG wybudowało trzy nowe zakłady tramwajowe: na Popowicach przy ul. Legnickiej, na Borku przy ul. Powstańców Śląskich i przy ul. Ołbińskiej. Wszystkie te obiekty zostały przejęte przez miejską spółkę i istnieją do dziś. Także SSB musiały wznieść swoje zajezdnie. Pod koniec 1902 r. otwarto obiekt przy ul. Kamiennej (róg ul. Ślężnej), gdzie siedzibę miała też dyrekcja firmy, zaś w 1910 r. – zakład na Ołbinie, przy ul. Słowiańskiej. Zajezdnie te otrzymały numery kolejno I i II. Także każdy następny obiekt SSB otrzymywał numer, przy czym kolejność pochodziła bądź od daty powstania, bądź od daty przejęcia od spółki prywatnej [Sielicki 2012a, s. 47–48].

Przed II wojną światową miejski przewoźnik dysponował ośmioma zajezdniami, zaś dwie następne (autobusowe) powstały już po 1945 r. (tab. 1).

Tab. 1. Zajezdnie komunikacji miejskiej we Wrocławiu

Numer zajezdni	Lokalizacja (nazwy współczesne)	Data powstania	Data przejęcia przez SSB	Uwagi
I „Gaj”	ul. Kamienna 74 (róg ul. Ślężnej)	1902	zajezdnia wybudowana od razu dla SSB	pierwsza zajezdnia SSB, dawna siedziba dyrekcji SSB
II „Ołbin”	ul. Słowiańska 16	1909	zajezdnia wybudowana od razu dla SSB	druga zajezdnia SSB, po rozbudowie w końcu lat 30. XX w. największy zakład eksploatacji tramwajów w przedwojennym Wrocławiu
III	ul. Ołbińska 25	1900 – 1902	1911 (od BSEG)	połączona przez SSB z sąsiednią zajezdnią nr II, dziś Centrala Ruchu i magazyn MPK, do niedawna także siedziba Zakładu Torowego
IV „Borek”	ul. Powstańców Śląskich 209	1900 – 1901	1911 (od BSEG)	największy zakład eksploatacji tramwajów we współczesnym Wrocławiu
V	ul. Legnicka 65	1901 – 1902	1911 (od BSEG)	od lat 20. XX w. siedziba warsztatów głównych, obecnie własność Gminy Wrocław, użyczona RMT Protram (dziś w upadłości) i innym podmiotom
VI „Dąbie”	ul. Zygmunta Wróblewskiego 38	1913	zajezdnia wybudowana od razu dla SSB	trzecia zajezdnia SSB, obecnie własność Gminy Wrocław, w trakcie przekształcenia na Centrum Kultury Akademickiej i Inicjatyw Lokalnych
VII	ul. Grabiszyńska 184	1898	1924 (od ESB)	pierwsza hala tramwajowa już w 1893 r., siedziba spółki ESB, po II wojnie światowej zajezdnia autobusowa, dziś Centrum Historii Zajezdni
VIII	ul. Krakowska 71	1901	1924 (od ESB)	na terenie zajezdni elektrownia, od lat 20. XX w. zajezdnia autobusowa, zburzona w 2008 r., dziś w tym miejscu centrum handlowe
IX	ul. Obornicka 131	1983	obiekt powojenny	zajezdnia autobusowa, według pierwotnych, niezrealizowanych planów miała być połączona z nową zajezdnią tramwajową
X	ul. Tyska 18	koniec lat 80. XX w.	obiekt powojenny	zajezdnia autobusowa, zlikwidowana w 2001 r., teren przeznaczony pod inną działalność

Uwagi: Zajezdnie nr I, II, III, IV, IX są obecnie własnością MPK Wrocław.

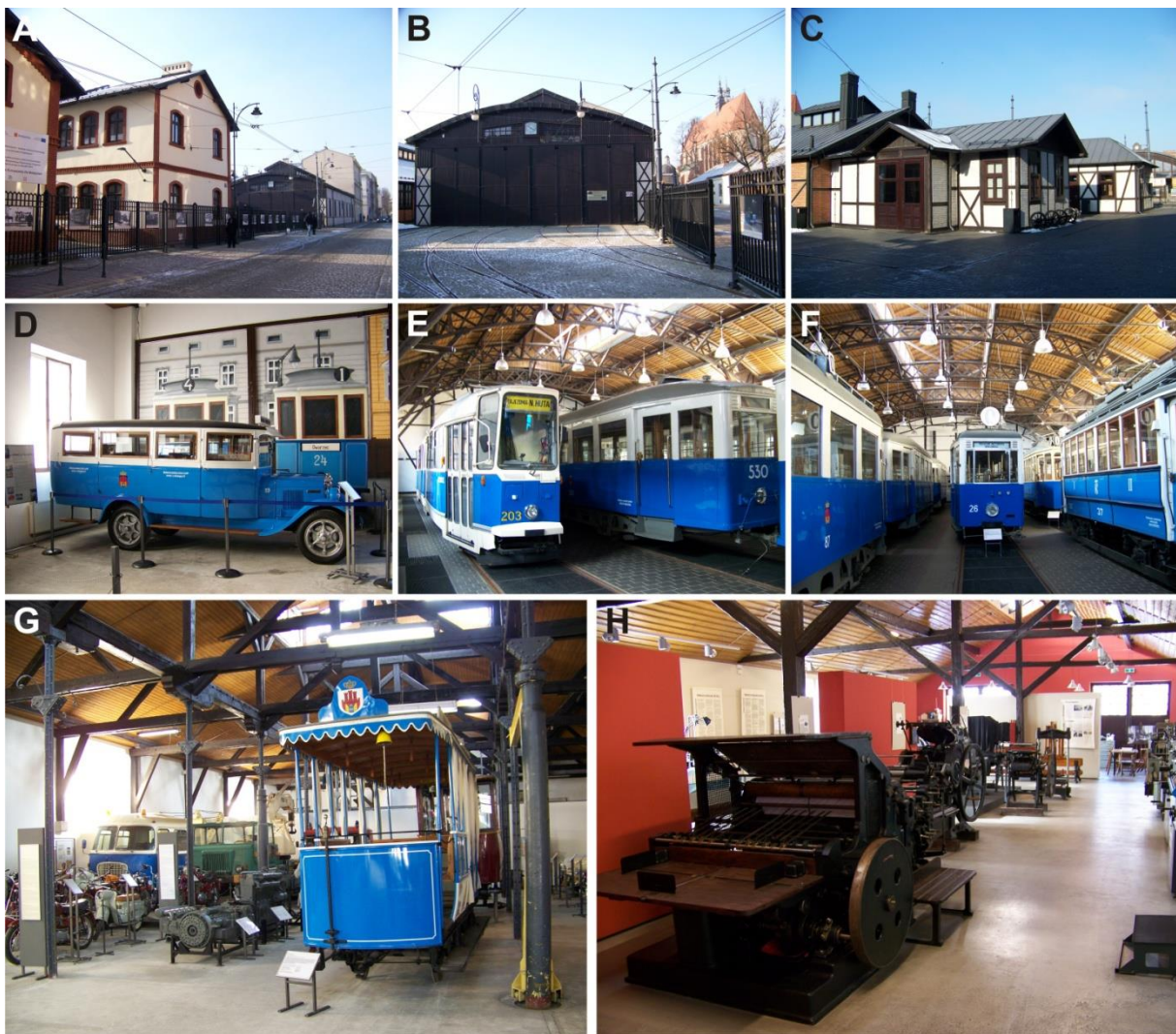
Źródło: opracowanie własne na podstawie: Sielicki 2010, 2012a, s. 47–56, 2014; Maciejewski 2004, s. 38–55.

Dotychczasowe kulturalne i turystyczne wykorzystanie zajezdni w Polsce

W ostatnich kilkudziesięciu latach komunikacja w wielu polskich miastach uległa transformacji. W niektórych ograniczono ofertę przewozową lub zmieniono jej charakter (np. likwidacja tramwajów w Gliwicach), w innych ją rozbudowano, z czym czasem wiązały się znaczne modernizacje lub budowa nowych zajezdni. Zmiany te powodowały, że niektóre starsze zajezdnie przestały być użytkowane zgodnie z ich pierwotnym przeznaczeniem, bądź ze względu na zmniejszenie liczby taboru, bądź niedopasowanie budynków do współczesnych potrzeb. Tylko nieliczne z nich zostały przeznaczone na analizowane w niniejszej pracy cele kulturalne, społeczne lub turystyczne. Zdecydowanie częściej wprowadzano do nich inne funkcje o charakterze technicznym, funkcje magazynowe lub handlowe, jak miało to miejsce w Gorzowie Wielkopolskim, gdzie halę postojową tramwajów przekształcono w sklep wielkopowierzchniowy, malując przy tym elewacje wykonane z cegły klinkierowej na jaskrawo żółty kolor. Czasem zajezdnie były burzone – taki los spotkał wspomniany wyżej zakład autobusowy nr VIII przy ul. Krakowskiej we Wrocławiu czy wyburzoną w 2007 r. zajadnię w Słupsku. W sumie w Polsce można wskazać dwa bardzo udane przykłady stworzenia w dawnych zajezdniach tramwajowych godnych uwagi obiektów muzealnych (Kraków i Szczecin) oraz jeden przykład załóżka takiej placówki (Poznań).

Za najlepszy przykład adaptacji dawnej zajezdni należy uznać Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie (ryc. 1). Zostało ono formalnie utworzone 1 października 1998 r. przez Gminę Kraków, a jako siedzibę otrzymało zabytkowe hale (ryc. 1A, B, C) najstarszej w mieście, unikalnej w skali europejskiej zajezdni komunikacji miejskiej przy ul. św. Wawrzyńca [www.mimk.com.pl/muzeum-1, 12.09.2016]. Ten kompleks budowli jest bowiem „jedynym zachowanym praktycznie w całości zespołem zajezdni, dokumentującym ciągłość rozwoju komunikacji miejskiej od wprowadzenia tramwaju konnego, poprzez tramwaj elektryczny wąsko- i normalnotorowy do autobusów” [www.mimk.com.pl/zajezdnia, 12.09.2016]. Załącznikiem obecnego Muzeum Inżynierii Miejskiej była powstała w 1994 r. w hali tramwaju elektrycznego wąskotorowego z 1901 r. Składnica Taboru Zabytkowego przy MPK Kraków Sp. z o.o. [Kucharski, Kikin 2010, s. 45]. Po formalnym powołaniu muzeum w 1998 r. rozpoczęto proces rewaloryzacji poszczególnych budynków i przystosowania ich do celów wystawienniczych [Golonka, Pochwała 2010]. Dzięki powtórnemu doprowadzeniu szyn i sieci trakcyjnej do obiektu muzeum uzyskało połączenie z trakcją miejską i zgromadzone w nim wagony mogą obsługiwać linię turystyczną czy uczestniczyć w paradach zabytkowego taboru. Odnowiono też dawne magazyny i nawierzchnię dziedzińca (ryc. 1C) [www.mimk.com.pl/muzeum-1, 12.09.2016]. Muzeum Inżynierii Miejskiej gromadzi obiekty związane z historią techniki, przy czym – pomimo lokalizacji w dawnej zajezdni – nie są to tylko środki komunikacji, ale też różne inne przedmioty związane z przemysłem, przedsiębiorczością i inżynierią miejską, ze szczególnym naciskiem na przykłady rozwoju polskiej myśli technicznej [www.mimk.com.pl/zbiory-muzealne, 12.09.2016]. Trzeba jednak podkreślić, że dawna tramwajowa hala postojowa, w której odtworzono tory, jest w całości przeznaczona na wystawę zabytkowych wagonów (ryc. 1E, F), zaś inne eksponaty znajdują się w pozostałych częściach zespołu. Obecnie w muzeum można oglądać następujące wystawy stałe:

- *Motokultura* – nowa ekspozycja poświęcona tematyce motoryzacyjnej (m.in. pojazdy polskiej produkcji, dokumenty, części samochodowe, dystrybutory paliwa, liczne fotografie i materiały filmowe; ryc. 1D, G),
- Inżynieryjny portret miasta – prezentuje rozwój niektórych urządzeń w mieście (m.in. sieci dystrybuujące wodę, energię elektryczną i gaz, kanalizacja, utwardzone ulice) od średniowiecza do dziś,



Ryc. 1. Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie: A. widok dawnej zajezdni mieszczącej muzeum od strony ul. św. Wawrzyńca, w głębi wozownia tramwaju normalnotorowego, mieszcząca dziś zabytkowe wagony; B. bliskie sąsiedztwo muzeum i najważniejszych zabytków Krakowa – dawna hala postojowa tramwajów normalnotorowych i kościół Bożego Ciała na Kazimierzu; C. odrestaurowane dawne budynki warsztatowe; D. fragment wystawy poświęcony historii krakowskiej komunikacji miejskiej; E. i F. ekspozycja sprawnych zabytkowych tramwajów w dawnej wozowni tramwaju normalnotorowego; G. część wystawy motoryzacyjnej; H. fragment ekspozycji pt. Drukarnstwo Krakowskie XV–XX w.

Źródło: fot. Krzysztof Kołodziejczyk, 2012.

- Wokół koła – wystawa o charakterze edukacyjnym dla dzieci i młodzieży, złożona z ponad 20 stanowisk obsługiwanych bezpośrednio przez zwiedzających według instrukcji i opisów,
- Tramwaje na Wawrzyńca – 11 sprawnych historycznych wagonów tramwajowych, odrestaurowanych przez miejskiego przewoźnika⁸, a także plansze prezentujące rozwój sieci tramwajowej i taboru w mieście oraz historię zajezdni przy ul. św. Wawrzyńca (ryc. 1E, F),

⁸ Wśród eksponowanych wagonów znajduje się jeden z pierwszych krakowskich wagonów silnikowych normalnotorowych wytwarzanych w Sanoku w latach 1912–1914, wagon SN2 z 1939 r. produkowany przez Zjednoczoną Fabrykę Wagonów „Sanowag” w Sanoku, powojenne wagony typu N z Chorzowskiej Wytwórni Konstrukcji Stalowych Konstal oraz pierwszy wagon przegubowy – Konstal 102N z 1969 r. [por. Kucharski, Kikin 2010].

- Drukarnia krakowska XV–XX w. – wystawa w hali tramwaju konnego ukazująca Kraków jako kolebkę drukarni w Polsce; przedstawiono rozwój technik i urządzeń drukarskich (ryc. 1H),
- Ogród doświadczeń im. Stanisława Lema – ponad 50 instalacji edukacyjnych zainstalowanych poza zajezdnią św. Wawrzyńca, w Parku Lotników Polskich.

Muzeum posiada bardzo rozbudowany program lekcji muzealnych i warsztatów przeznaczonych do różnych grup wiekowych, w ofercie znajduje się też organizacja urodzin i innych imprez okolicznościowych.

Muzeum Techniki i Komunikacji Zajezdnia Sztuki w Szczecinie to miejska instytucja kultury utworzona 1 stycznia 2006 r., która znalazła swoją siedzibę w nieczynnej, wpisanej do rejestru zabytków zajezdni tramwajowej „Niemierzyn” na Niebuszewie. Obiekt po zaprzestaniu regularnej eksploatacji został w 2010 r. kompleksowo wyremontowany i przystosowany do pełnienia funkcji muzealnych dzięki funduszom Norweskiego Mechanizmu Finansowego oraz Europejskiego Obszaru Gospodarczego. Podobnie jak w przypadku Krakowa (hala tramwaju elektrycznego normalnotorowego), zachowano charakter budynku wraz z torami i kanałami rewizyjnymi, które zostały w tym przypadku przykryte taflami szkła. Dzięki temu po obiekcie można się bezpiecznie przemieszczać, ale jednocześnie widoczne są wszystkie ważniejsze elementy związane z dawną zajezdnią tramwajową. Sam budynek został wzniesiony w innej technice niż krakowska zajezdnia przy ul. św. Wawrzyńca, stąd wprowadzone współczesne elementy (szkło i metal) dość dobrze się tu komponują. Tematycznie szczecińskie muzeum jednoznacznie nawiązuje do wcześniejszej roli budynku, choć wystawa w dawnej zajezdni nie jest poświęcona wyłącznie komunikacji miejskiej, ale szerzej historii transportu w tym mieście i w Polsce w ogólności. Wynika to głównie z faktu, że Szczecin posiada zdecydowanie mniejszą niż Kraków kolekcję zabytkowych tramwajów i autobusów, stąd musiała ona zostać uzupełniona innymi pojazdami i eksponatami. Wystawy stałe w Muzeum Techniki i Komunikacji Zajezdnia Sztuki to obecnie:

- Szczecińska motoryzacja w latach 1919–1944,
- Szczecińska motoryzacja w latach 1954–1967 (ekspozycja poświęcona głównie motocyklom Junak),
- Polska motoryzacja – pojazdy Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej,
- Motocykle II Rzeczypospolitej,
- Jednoślady z PRL-u,
- Historia szczecińskiej komunikacji,
- Polskie prototypy,
- Pojazdy służb mundurowych

[<http://muzeumtechniki.eu/wystawy-aktualne/stale/>, 12.09.2016].

Do dawnego charakteru zajezdni komunikacji miejskiej nawiązują trzy autobusy i siedem tramwajów, wszystkie – poza jednym autobusem – pochodzące z ziemi szczecińskiej. Według zarządców muzeum do najciekawszych eksponatów należy tramwaj typu Bremen z 1926 r., przebudowany w 1971 r. na pług wirnikowy, oraz Jelcz 043, pierwszy duży autobus polskiej produkcji, oparty o licencję czechosłowackiej Škody 706RTO Karosa, zwany popularnie ogórkiem [<http://muzeumtechniki.eu/wystawy-aktualne/stale/historia-szczecińskiej-komunikacji/>, 12.09.2016]. Ponadto, w muzeum wystawione są samochody osobowe (przedwojenne marki Stoewer oraz powojenne Syreny, Fiaty 125p i 126p, Warszawy), samochody dostawcze i ciężarowe (Żuk, Nysa i Star 25) oraz liczne motocykle (przedwojenne firmy Alba, powojenne Junaki ze Szczecińskiej Fabryki Motocykli, ponadto skutery Osa, motorowery: Komar, Żak i Ryś, motocykle: WSK, SHL i Sokoły), dopełniając w ten sposób obrazu polskiej motoryzacji. W muzeum zgromadzono także prototypy polskich pojazdów: Beskida, Smyka, Wszędołaza, LPT i Iskrę. Placówka – nieco mniejsza niż opisany

wyżej obiekt w Krakowie – skoncentrowana jest więc w zasadzie wyłącznie na motoryzacji, choć w nazwie podkreślona jest szerzej cała technika. Instytucja może się pochwalić dość szeroką ofertą dodatkową, np. lekcje muzealne, animacje i warsztaty dostosowane do wieku uczestników lub organizacja imprez okolicznościowych (np. urodziny, komunie) [<http://muzeumtechniki.eu/o-muzeum/urodziny-w-muzeum/>, 12.09.2016]. Muzeum posiada multimedialny przewodnik, zaś na stronach internetowych można oglądać wirtualne panoramy ekspozycji.

Znacznie słabiej na tym tle wypada oferta Poznania, z drugiej jednak strony trzeba docenić sam fakt jej istnienia. Na terenie zajezdni tramwajowej przy ul. Głogowskiej funkcjonuje co prawda Muzeum Komunikacji Miejskiej, ale nie jest ono regularnie czynne, a udostępniane tylko w sezonie kursowania tramwajowej linii turystycznej „0” obsługiwanej taborom zabytkowym, to jest w letnie niedziele [<http://kultura.poznan.pl/mim/kultura/muzea-w-poznaniu,poi,202,12/muzeum-komunikacji-miejskiej-mpk-poznan,36225.html>, 12.09.2016]. Można je zwiedzić wyłącznie w ramach przejażdżki – tramwaj po prostu wjeżdża na teren zajezdni i ma postój, w czasie którego można zapoznać się z wystawionymi eksponatami. Nie ma możliwości wejścia wyłącznie do muzeum, gdyż znajduje się na terenie czynnego zakładu eksploatacji taboru. Placówka ma też zupełnie inny charakter niż wyżej opisane. Chociaż formalnie mieści się w zajezdni, zajmuje tylko niewielkie pomieszczenie w jednym z budynków biurowych, a nie część hali postojowej. Wśród eksponatów nie znajdują się więc żadne pojazdy, ale wyłącznie drobne pamiątki związane z komunikacją miejską, takie jak: element tramwaju konnego typu Herbrand z 1880 r., czyli pierwszego tramwaju konnego w Poznaniu, pulpit tramwaju typu Konstal 102N, który służył kiedyś do celów szkoleniowych, siedzenia pasażerskie ze starego wagonu dwukierunkowego i pojazdu typu Konstal 105N, archiwalne fotografie, przedwojenne bilety, mundury, torby i akcesoria konduktorskie, kasowniki i automat biletowy. Właścicielem muzeum jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o. o. w Poznaniu. Placówka powstała w 2006 r. z okazji 100-lecia zajezdni przy ul. Głogowskiej i 10-lecia tzw. poznańskiego szybkiego tramwaju. W związku z tym powołano izbę tradycji, zwaną muzeum, do której sprowadzono eksponaty z Domu Tramwajarza oraz z innych obiektów należących do miejskiego przewoźnika [https://pl.wikipedia.org/wiki/Muzeum_Komunikacji_Miejskiej_w_Poznaniu, 12.09.2016]. Ze względu na niewielką powierzchnię wystawienniczą część eksponatów nie jest udostępniana zwiedzającym. Niestety plany przeniesienia muzeum do większego obiektu przekreśliło sprzedanie zagranicznemu inwestorowi innej zajezdni (przy ul. Gajowej).

Dotychczasowe kulturalne i turystyczne wykorzystanie zajezdni we Wrocławiu

Jak dotąd kulturalne lub turystyczne wykorzystanie wrocławskich zajezdni komunikacji miejskiej było bardzo ograniczone, co wynika głównie z tego, że w większości są to normalnie funkcjonujące zakłady pracy, w których ma miejsce ruch pojazdów, ich bieżące utrzymanie i naprawy. Nie są to więc warunki, w których można by te obiekty udostępnić szerszej publiczności, stąd były one otwarte tylko w ramach jednostkowych akcji, takich jak Dzień Otwarty MPK Wrocław⁹, plenery zdjęciowe lub przejazdy z okazji Europejskich Dni Dziedzictwa. Po wcześniejszym umówieniu się poszczególne obiekty zwiedzały grupy turystyczne (głównie niemieckie, ale też studenci Politechniki Wrocławskiej), samo MPK Wrocław organizowało również warsztaty z wychowania komunikacyjnego dla dzieci

⁹ Tradycyjnie dla publiczności otwierana jest wtedy najnowocześniejsza zajezdnia „Borek” przy ul. Powstańców Śląskich. Od kilku lat równolegle udostępniane są też inne zajezdnie, w szczególności – do czasu zamknięcia – zajezdnia „Dąbie” czy dawne zakłady remontowe przy ul. Legnickiej (upadła ostatnio spółka Protram). W 2015 r. udostępniono wszystkie trzy wymienione wyżej obiekty, zaś w 2016 r. – zajezdnie „Borek” i „Ołbin”.

z przedszkoli i szkół podstawowych. Wszystkie akcje cieszyły się dość dużym zainteresowaniem, ale głównie wrocławian, choć zdarzały się osoby z innych miejscowości Dolnego Śląska (na podstawie obserwacji autora z lat 2012–2016 i informacji organizatorów), co wynika z jednorazowego charakteru wydarzeń promowanych tylko w lokalnych mediach. Wyrazem zainteresowania historią i architekturą wrocławskich zajezdni tramwajowych są dość liczne publikacje [m.in. Maciejewski 2004; Sielicki 2010, 2014; Eysymont i in. (red.) 2011¹⁰]. Omawiana grupa obiektów nie pojawia się za to w przewodnikach turystycznych, jedynym wyjątkiem jest zajezdnia autobusowa nr VII przy ul. Grabiszyńskiej, w której 26 sierpnia 1980 r. wybuchł strajk solidarnościowy. Był koordynowany przez Międzyzakładowy Komitet Strajkowy, na czele którego stanął Jerzy Piórkowski z MPK Wrocław [Kulak 2000, s. 301]. Zajezdnia wymieniana jest jednak w części historycznej, a nie jako obiekt godny zwiedzenia, choć w jej ogrodzenie 30 sierpnia 1981 r. wmurowano tablicę pamiątkową z napisem „Tu rodziła się wrocławska Solidarność”.

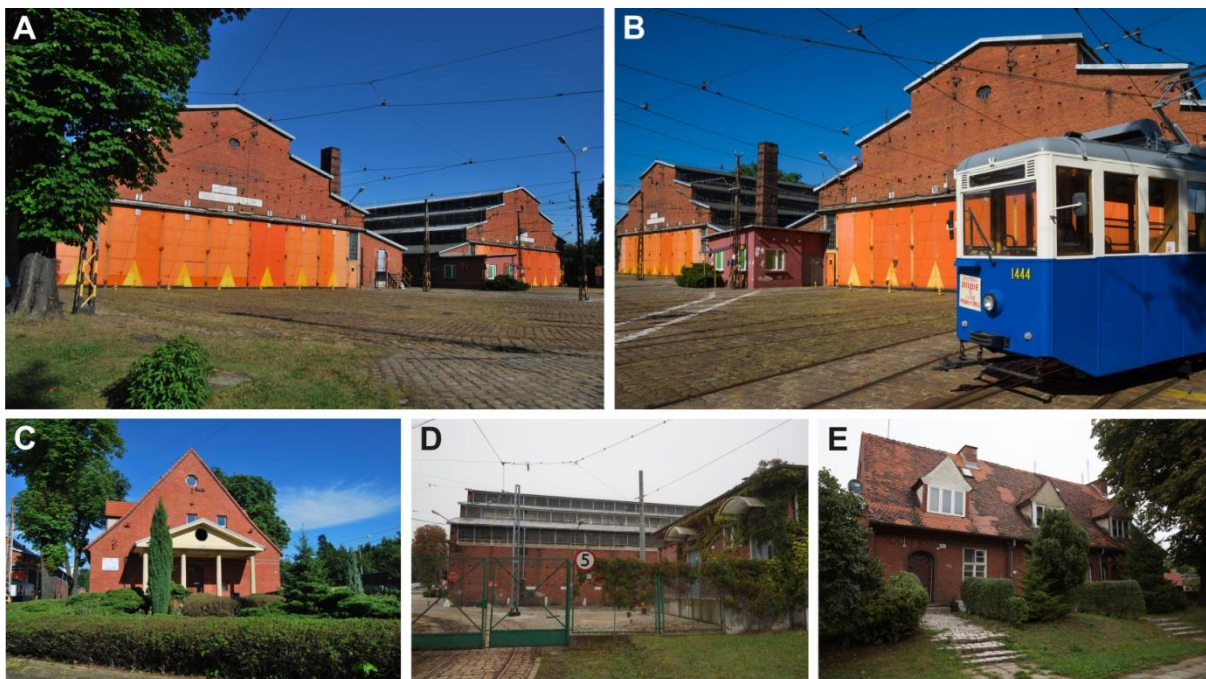
Trzeba też dodać, że w dawnej zajezdni tramwajowej nr V przy ul. Legnickiej prawie powstało Muzeum Komunikacji Miejskiej. Powstałe w 1996 r. MPK Wrocław Sp. z o.o. zostało jedynie operatorem przewozów pasażerskich, natomiast cały tabor historyczny dotychczasowego zakładu budżetowego stał się własnością Gminy Wrocław. Miało to na celu uwolnienie spółki od niedochodowej działalności ochroniarskiej, stojącej w sprzeczności z jej statutowymi zadaniami. Opiekę nad starymi wagonami gmina scedowała na istniejące już od 1993 r. Towarzystwo Miłośników Komunikacji Miejskiej (TMKM). Historyczny tabor został zinwentaryzowany i w 1997 r. objęty ochroną konserwatorską (wpis do rejestru zabytków pod numerem 952/696/1-40 obejmujący łącznie 40 obiektów). Po dokonaniu wszelkich koniecznych uzgodnień władze miasta oddały w grudniu 1999 r. Towarzystwu w nieodpłatne użytkowanie część jednej z hal zabytkowej zajezdni przy ul. Legnickiej, a 1 marca 2000 r. przekazały w celu ochrony, renowacji i konserwacji prawie cały zabytkowy tabor tramwajowy, pozostawiając tylko niektóre pojazdy w gestii innych podmiotów (MPK Wrocław, Zakład Sieci i Zasilania, Towarzystwo Miłośników Wrocławia). 3 kwietnia 2000 r. TMKM uchwałą powołało Muzeum Komunikacji Miejskiej, choć trzeba zaznaczyć, że nie było to muzeum w sensie obowiązujących wówczas przepisów *Ustawy z dnia 21 listopada 1996 r. o muzeach*. Patronat nad placówką objął Konsul Generalny Republiki Federalnej Niemiec [Jerczyński 2001a]. Zbiory Muzeum Komunikacji Miejskiej liczyły w 2001 r. 16 wagonów silnikowych, 8 doczepnych i 4 pojazdy specjalne (techniczne), przy czym tylko część z nich była odremontowana, większość dopiero oczekiwała odbudowy. Wszystkie prace remontowe prowadzone były społecznie przez członków TMKM przy wsparciu finansowym Gminy Wrocław. Na terenie zajezdni zaczął już nawet funkcjonować sklepik z pamiątkami i wydawnictwami o tematyce tramwajowej i kolejowej. Oficjalne otwarcie muzeum planowane było na czerwiec 2001 r. [Jerczyński 2001a], niestety nigdy to nie nastąpiło. TMKM zostało z różnych powodów zlikwidowane, a zabytkowy tabor powrócił pod zarząd Gminy Wrocław [Kołodziejczyk 2011, s. 124–125].

Planowane przekształcenia dawnej zajezdni tramwajowej nr VI „Dąbie”

Według J. Maciejewskiego [2004, s. 51–52] obecne zabudowania dawnej zajezdni tramwajowej nr VI stoją w miejscu jednej z zajezdni wrocławskiej sieci tramwajów konnych (BSEG). Później (w 1911 r.) teren miał zostać przejęty od BSEG przez spółkę miejską SSB. O takich początkach zajezdni nie wspominają jednak inni badacze historii wrocławskiej komunikacji zbiorowej [por. Ilkosz 2011; Sielicki 2012a, s. 54]. Istniejące dziś obiekty (ryc. 2) powstały w 1911 r. w związku z wybudowaniem Hali Stulecia i założeniem w pobliżu

¹⁰ W *Leksykonie architektury Wrocławia* [Eysymont i in. (red.) 2012] znajdują się notki dotyczące znacznej części zajezdni tramwajowych w mieście (nr I, IV, V, VI).

terenów wystawowych. Przedłużono wtedy linię tramwajową na Szczytniki (istniejącą jeszcze od czasów tramwaju konnego, przejętą przez SSB od BSEG w 1911 r.) aż do osiedla Dąbie i postanowiono, że dla sprawnej obsługi imprez odbywających się w Hali Stulecia niezbędne jest wzniesienie w jej pobliżu nowego zakładu eksploatacji tramwajów. Wynikało to też ze stałej rozbudowy taboru. Projekt zajezdni powstał w sierpniu 1912 r. pod kierunkiem inspektora budowlanego miasta Georga Müllera, współpracownika Maxa Berga, natomiast 1 maja 1913 r. obiekt został oddany do użytku [Ilkosz 2011].



Ryc. 2. Dawna zajezdnia tramwajowa nr VI „Dąbie”: A. dwie główne hale postojowe i plac manewrowy widziane z północnego zachodu (stan z 2014 r.); B. hale postojowe wraz z jednym z zabytkowych tramwajów widziane z południowego zachodu, sprzed budynku administracyjnego (stan z 2014 r.); C. budynek administracyjny widziany od zachodu, z kolumnowym portykiem na pierwszym planie (stan z 2014 r.); D. widok od południa na świetliki jednej z hal postojowych oraz fragment dawnej stacji prostownikowej (po prawej); E. budynek mieszkalny dla pracowników zajezdni

Źródło: fot. Tomasz Paszko, 2014 (A, C), Wojciech Gąsior, 2014 (B), Krzysztof Kołodziejczyk, 2016 (D, E).

Powstały dwie jednoprzestrzenne, siedmiotorowe, prostokątne w planie, ślepe hale (ryc. 2A, B), odsunięte od siebie i połączone po stronie wschodniej poprzecznym łącznikiem mieszczącym dwutorowy warsztat, kotłownię, kuźnię i umywalnię. W ten sposób uzyskano niewielki dziedziniec, przez który przebiegały tory do warsztatu. Całości dopełniły mniejsze budynki administracji (ryc. 2C) i mieszkalny (ryc. 2E), założone również na planie prostokąta, rozmieszczone wzdłuż południowej granicy działki. Projekt zakładał możliwość wzniesienia trzeciej hali postojowej w północnej części posesji (równoległe do wybudowanych), jednak nie zrealizowano go. Wrócono do tego planu w 1929 r., kiedy postawiono tymczasową, długą, drewnianą halę o trzech torach przy północnym skraju działki, w pewnej odległości od wcześniejszych obiektów murowanych. Cały zespół przetrwał II wojnę światową bez większych szkód (poza częściowym zniszczeniem poszycia dachu hali południowej), stąd po przejściu przez władze polskie latem 1945 r. i dokonaniu nieznacznych prac remontowych oddano go do użytku już 22 sierpnia 1945 r. wraz z uruchomieniem pierwszej powojennej linii tramwajowej [Maciejewski 2004, s. 52–53]. Po wojnie powstało kilka projektów rozbudowy zajezdni połączonych z przekształceniem układu torowego, co miało na celu ułatwienie manewrowania. Obecny, historyczny układ odpowiada bowiem potrzebom wagonów dwukierunkowych, podczas gdy MPK Wrocław

po dostawach wagonów Konstal serii 102 i 105 użytkowało w większości pojazdy jednokierunkowe, które musiały wjeżdżać na plac postojowy i do hal tyłem. Pomimo powrócenia do tematu w latach 90. XX w. plany te nie zostały zrealizowane.

Zajezdnia tramwajowa nr VI zachowała się do dziś w dość dobrym stanie, zbliżonym do sytuacji pierwotnej (dodano m.in. niewielkie dobudówki, portiernię i pętlę nawrotową). Obie główne hale postojowe (ryc. 2A, B) mają wymiary około 25×71 m¹¹. Są murowane z surowej cegły klinkierowej wzmocnionej konstrukcją stalową i elementami żelazobetonowymi. Obie nakrywa trójspokowy dach¹², będący cennym rozwiązaniem konstrukcyjnym, docenianym przez wielu architektów. Oparty jest na stalowej kratownicy rozpartej jedynie na zewnętrznych ścianach, dzięki czemu wewnątrz nie jest w żaden sposób podzielone. Jedyne podziały pozbawionej dekoracji i zwartej bryły budynków tworzy układ otworów okiennych i bramnych. W zachodnich ścianach szczytowych obu hal znajduje się po siedem potężnych prostokątnych bram wykonanych pierwotnie z drewna (obecnie stalowe), po dwa wejścia piesze z naświetlami, a w szczycie – po jednym ośmiokątnym okienku. Schodkowy szczyt oddzielony jest od pasa wrót prostym, betonowym gzymsem. Dodatkowe dwie bramy (także pierwotnie drewniane, a dziś stalowe) umieszczone są w poprzecznym łączniku, prowadząc do dawnego warsztatu, później hali regeneracji wózków. Obiekt ten posiada tę samą co hale postojowe konstrukcję nośną i poszycie dachu, jest też doświetlony w analogiczny sposób [Maciejewski 2004, s. 54]. Ślepe elewacje wschodnie posiadają jedynie małe wejścia na osi i po jednym także ośmiokątnym oknie w szczycie. Hale pierwotnie były dobrze oświetlone dzięki prostokątnym oknom w elewacjach bocznych i trzem równoległym pasmom okien w uskokach dachu (ryc. 2D), ale po wykonaniu po II wojnie światowej podwieszanego stropu¹³ z wnętrza hali widoczny jest tylko jeden poziom świetlików.

Z halami kontrastują oba niewielkie budynki wolnostojące, jednokondygnacyjne, z użytkowym strychem, o dwuspadowych dachach z połaciami wygiętymi do wewnątrz i trzema lukarnami w każdej połaci dachowej. Formą nawiązują do podmiejskiej zabudowy dzielnicy. Elewacje są również licowane cegłą i także pozbawione dekoracji, a wyraźnym odwołaniem do hal postojowych są ośmiokątne okienka w szczytach. Główne, reprezentacyjne wejście do budynku administracyjnego (ryc. 2C) poprzedzone jest prostym czterokolumnowym portykiem z trójkątnym tympanonem [Ilkosz 2011], pierwotnie udekorowanym tarczą zegarową [Sielicki 2012a, s. 54]. Przed nim od lat 20. XX w. stał prostopadłościenny obelisk czczący wrocławskich tramwajarzy, którzy zginęli w czasie I wojny światowej, po II wojnie światowej zniszczony (obecnie w tym miejscu stoi inne upamiętnienie związane z MPK Wrocław). Na placu manewrowym zachowało się do dziś kilkanaście słupów napowietrznej trakcji przesyłowej prądu z lat międzywojennych (ryc. 2A). Słupy wykonane zostały systemem kratownicowym z nitowanych, stalowych kątowników. Mają one kształt zwężającego się ku górze graniastosłupa o podstawie kwadratu umieszczonego na cementowym cokole.

Zespół budynków zajezdni tramwajowej „Dąbie” pod względem architektonicznym wykazuje cechy funkcjonalizmu i klasycyzmu, jednak wykresem i układem szczytów i dachów, jak również niektórymi detalami stolarki okiennej i drzwiowej, wyraźnie nawiązuje do secesji [Ilkosz 2011] lub stylu rodzimego obszarów wiejskich na Śląsku (odwołanie do początku XIX w.). W ten sposób – łącząc ze sobą typowy dla tego okresu żelazobeton z nieotynkowaną czerwoną cegłą oraz wykorzystując dachówkę ceramiczną i drewno –

¹¹ Szerokość hal wraz z dobudówkami to około 31 m.

¹² Forma zadaszenia niezachowanej do dziś drewnianej hali w północnej części działki była zbliżona do dachów głównych hal z umieszczonym pojedynczym świetlikiem w uskoku.

¹³ Dzięki obniżeniu wysokości pomieszczenia miało to ograniczyć koszty ogrzewania (dodatkowo strop zaizolowano pianką poliuretanową). Wadą tego rozwiązania było zmniejszenie ilości światła docierającego do wnętrza i stworzenie miejsca do gnieźdzenia ptaków. Zasłonięto też cenną konstrukcję dachu.

chciano dopasować obiekt o charakterze technicznym do charakteru dzielnicy willowej [Sieliński 2012a, s. 54]. Obiekt został wpisany do rejestru zabytków pod numerem A/990/1-8 decyzją z 15 stycznia 2007 r., stanowiąc najlepiej zachowany przykład architektury komunikacyjnej na terenie Wrocławia i jednocześnie będąc jednym z ciekawszych reprezentantów w Polsce zachowanych do dziś zajezdni tramwajowych z początku XX w. Jest to też jeden z nielicznych przykładów tradycjonalizmu w nurcie modernistycznym architektury tego okresu. Zajezdnia „Dąbie” była bowiem ważnym głosem w dyskusji między czołowymi architektami Niemiec, skupionymi wokół Maxa Berga i Hansa Poelziga, których koncepcje także zawarto w zabudowaniach zajezdni. Wpis do rejestru zabytków obejmuje (tab. 2, ryc. 3): obie główne hale postojowe (ryc. 2A, B), łącznik z halą warsztatową pomiędzy nimi, budynek administracyjny (ryc. 2C), budynek mieszkalny dla pracowników zajezdni (ryc. 2E), stację prostownikową (ryc. 2D) pomiędzy dwoma poprzednimi, trzy przedwojenne słupy podtrzymujące napowietrzną sieć trakcyjną oraz dwa słupki przystankowe z lat 70. XX w.

Tab. 2. Obiekty wchodzące w skład dawnej zajezdni tramwajowej nr VI „Dąbie”

Obiekt	Rok budowy	Powierzchnia użytkowa (m ²)
Hala postojowa (północna)	1912	1 970
Hala postojowa (południowa)	1912	1 815
Łącznik z halą warsztatową	1912	382
Budynek administracyjny	1912	415
Portiernia	1987	18
Warsztat (dawna stacja prostownikowa)	1922 (lub 1934–1935)	136
Boks magazynowy na odpady	1980	39
Ogółem		4 775

Uwagi: pominięto budynek mieszkalny dla pracowników w południowo-wschodniej części zajezdni, ponieważ znajduje się na wydzielonej działce. Kursywą wyróżniono obiekty wpisane do rejestru zabytków.

Źródło: *Koncepcja...* 2015, s. 18, zmodyfikowane.

Powierzchnia całej działki, o kształcie zbliżonym do kwadratu, wynosi 1,8289 ha. Zajezdnia położona jest bardzo atrakcyjnie na terenie tzw. Wielkiej Wyspy (osiedla Dąbie, Biskupin, Bartoszowice, Sępolno i Zalesie otoczone odnogami Odry), po wschodniej stronie terenów wystawowych związanych z Halą Stulecia, w pobliżu Parku Szczytnickiego i ogrodu zoologicznego. Od zachodu do zakładu przylega bezpośrednio fragment osiedla wzorcowego, które powstało na potrzeby zorganizowanej w 1929 r. wystawy „Mieszkanie i Miejsce Pracy” (niem. *Wohnung und Werkraum Ausstellung* – WuWA) [Urbanik 1998, 2011]. Jest to jedno z sześciu wzorcowych osiedli *Werkbundu*¹⁴ zrealizowanych w Europie na przełomie lat 20. i 30. XX w. Współcześnie są to jedne z najczęściej odwiedzanych przez turystów fragmentów miasta, stąd stworzenie tu dodatkowej oferty kulturalnej w oparciu o przedstawiany obiekt zajezdni wydaje się dobrym pomysłem. Z drugiej jednak strony likwidacja zakładu eksploatacji tramwajów utrudnia obsługę dużych imprez, które odbywają się w Hali Stulecia, brak bowiem miejsca w pobliżu, gdzie można by zgromadzić większą liczbę wagonów.

Z końcem maja 2014 r. MPK Wrocław formalnie zakończyło eksploatację zajezdni nr VI, co miało przyczynić się do ograniczenia kosztów (tramwaje przeniesiono na inne, częściowo rozbudowane zajezdnie). Gmina Wrocław nie przewidziała jednak od razu dla niej żadnej nowej roli, w związku z czym miejski przewoźnik nadal opiekował się prawie pustym

¹⁴ *Werkbund* – założona w 1907 r. w Niemczech organizacja pomyślana jako płaszczyzna współpracy postępowych producentów, architektów i projektantów współdziałających z przemysłem. Jej głównym celem było tworzenie użytkowych, pełnowartościowych towarów, które jednocześnie miały walory artystyczne [Urbanik 1998, s. 133].

obiektem, ponosząc większość kosztów utrzymania i ochrony (taka sytuacja utrzyma się zapewne aż do końca 2016 r.). W zajezdni w tym czasie stacjonowały tramwaje zabytkowe eksploatowane przez Towarzystwo Miłośników Wrocławia¹⁵ oraz kilka innych pojazdów historycznych (tramwajów i autobusów) należących do Gminy Wrocław i Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego. Ostatecznie w połowie 2015 r. ogłoszono konkurs dla organizacji pożytku publicznego na koncepcję zagospodarowania dawnej zajezdni w kierunku utworzenia tam Centrum Kultury Akademickiej i Inicjatyw Lokalnych. Takie przeznaczenie wynika z położenia po południowej stronie działki kompleksu domów studenckich oraz względnej bliskości zespołu szkolnictwa wyższego w otoczeniu pl. Grunwaldzkiego, ale także wiąże się planami kilku wrocławskich uczelni powołania ośrodka tego typu. Podmioty przygotowujące koncepcje miały określić rodzaje działalności, jakie według nich powinny się znaleźć w centrum, ogólne założenia architektoniczne, ale przede wszystkim źródła finansowania, gdyż Gmina Wrocław zaznaczyła, że projekt nie uzyska żadnego celowego dofinansowania i ma utrzymać się sam na zasadzie partnerstwa organizacji społecznych i biznesu. Okres wydzierżawienia całego zespołu wyłoniłemu podmiotowi określono więc na 25 lat. Tak długi czas ma zagwarantować zwrot nakładów poniesionych na inwestycję. Konkurs nakładał obowiązek konsultacji projektu z Miejskim Konserwatorem Zabytków (potem z tego zapisu zrezygnowano, co jest dość niejasne) oraz konieczność uszanowania charakteru obiektu i faktu jego powiązania z historycznymi pojazdami komunikacji miejskiej. Nie wynikało jednak jednoznacznie z warunków konkursowych, że ma być tam nadal zapewnione miejsce dla zabytkowego taboru. Pomimo przedłużenia konkursu spłynęła tylko jedna oferta złożona przez 12-podmiotowe partnerstwo, na którego czele stoi stowarzyszenie „Tratwa”¹⁶ (ryc. 3, 4, 5). Pozostali partnerzy to: Gołąbek Daleczko Architekci Spółka Cywilna (odpowiedzialna za projekt architektoniczny), Klub Sympatyków Transportu Miejskiego¹⁷, Fundacja k6, Fundacja MANUS, stowarzyszenie SIDE-CLUSTER, stowarzyszenie Euro-Concret, ASTON S.C. Zieliński & Małucha – Spółka Cywilna, Uniwersytet Medyczny im. Piastów Śląskich we Wrocławiu, Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu, Fundacja NWW – Nasza Wielka Wyspa oraz Towarzystwo Miłośników Wrocławia [*Koncepcja...* 2015, s. 4].

Złożony projekt zakłada realizację na analizowanym terenie różnych przedsięwzięć o charakterze kulturalnym i społecznym, ale też komercyjnym, wiążąc się na wielu polach z turystyczną rolą tej części Wrocławia. Głównym celem centrum jest integracja środowisk studenckich, naukowych, przedstawicieli biznesu i mieszkańców Wrocławia na płaszczyźnie pokoleniowej, religijnej, kulturowej, rasowej, ekonomicznej, językowej, nauki i biznesu poprzez stworzenie miejsca spotkań oraz uczestnictwo w lokalnych projektach, kulturze i rekreacji na terenie zajezdni „Dąbie”. Realizacja koncepcji ma się przyczynić do:

- zaangażowania środowiska akademickiego w działania na rzecz mieszkańców,
- promocji tolerancji i zdrowego sposobu życia w mieście,
- wzbudzenia proekologicznych i prospołecznych postaw wśród studentów [*Koncepcja...* 2015, s. 20].

Grupami docelowymi przedsięwzięcia – zgodnie z *Koncepcją...* [2015, s. 20] – są mieszkańcy Wrocławia z uwzględnieniem w szczególności:

- społeczności lokalnej,

¹⁵ Opuściły one zajezdnię nr VI z końcem 2015 r. w związku z odłączeniem od zasilania sieci trakcyjnej, która groziła zawaleniem pod naporem wiatru w następstwie korozji zabytkowych słupów podtrzymujących. Stan sieci był jednym z powodów wstrzymania eksploatacji zakładu przez MPK Wrocław, choć istniały plany jej remontu. Obecnie w zajezdni pozostały tylko dwa niesprawne tramwaje i trzy historyczne autobusy.

¹⁶ Pełna nazwa brzmi: Stowarzyszenie – Centrum ds. Katastrof i Klęsk Żywiolowych „TRATWA”. Jest to wrocławska organizacja pozarządowa, która ma na celu wzmacnianie i aktywizację działalności organizacji społecznych oraz ożywianie ich współpracy z administracją publiczną [www.tratwa.org, 13.09.2016]. Początki jej działalności związane są z powodzią w 1997 r., co tłumaczy jej nazwę.

¹⁷ Autor niniejszego tekstu jest Prezesem Zarządu Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego.

- różnych grup społecznych i wiekowych: dzieci i młodzieży mieszkającej i/lub uczącej się we Wrocławiu, dorosłych, seniorów, rodzin, środowisk naukowych, studenckich, biznesowych i organizacji pozarządowych,
- uczelni,
- kościołów i związków wyznaniowych.



Ryc. 3. Koncepcja zagospodarowania terenu dawnej zajezdni tramwajowej nr VI „Dąbie” w związku z tworzeniem Centrum Kultury Akademickiej i Inicjatyw Lokalnych

Źródło: Gołąbek Daleczko Architekci Spółka Cywilna – materiały Centrum Kultury Akademickiej i Inicjatyw Lokalnych.

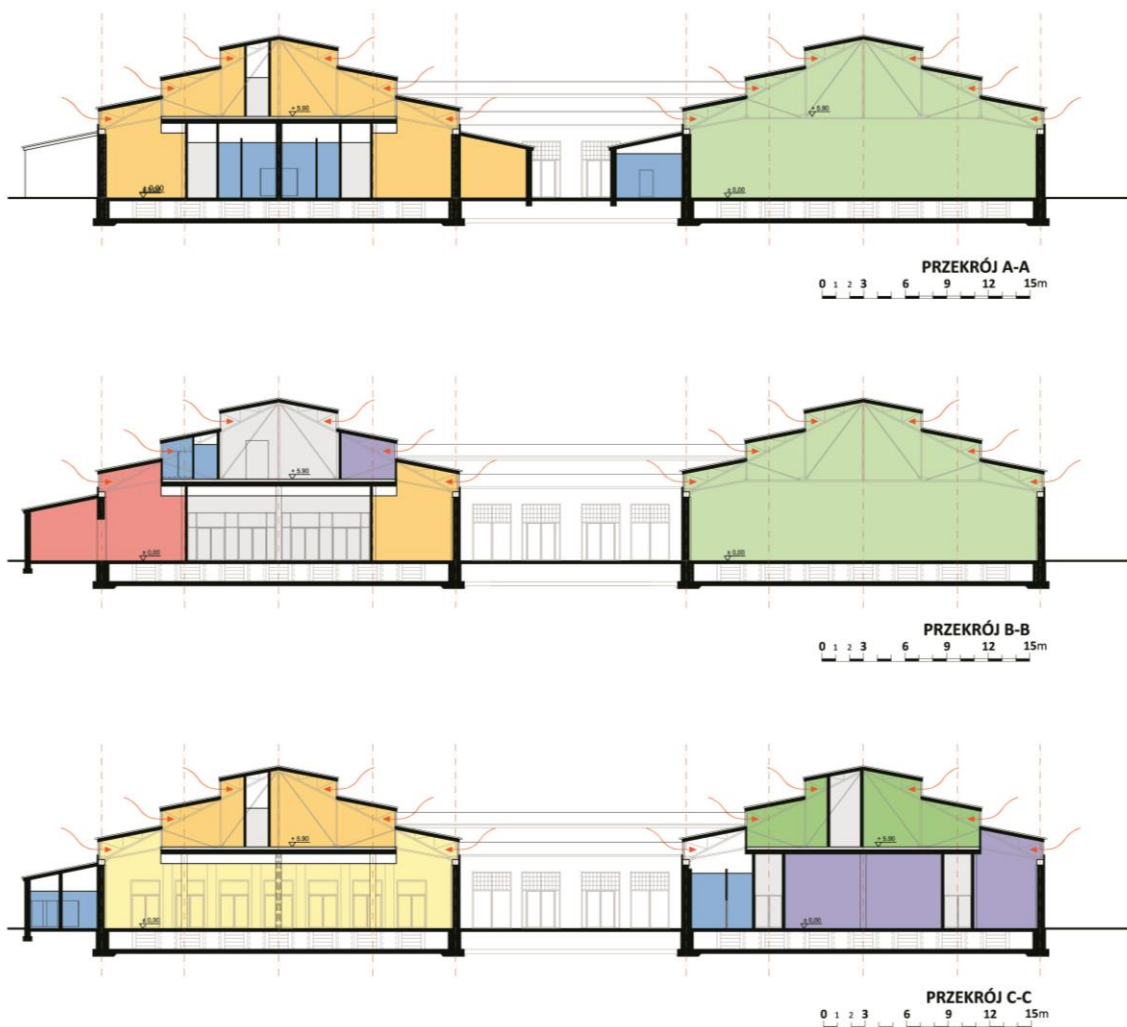
Niedostępny dotychczas dla osób postronnych teren zajezdni ma zostać otwarty, w szczególności w kierunku wspomnianego osiedla WuWA poprzez częściowe rozebranie muru wydzielającego działkę (ryc. 3). Południowa hala postojowa ma zostać przeznaczona na dużą salę wielofunkcyjną (ryc. 4), w której będzie można organizować koncerty, konferencje i sympozja, duże imprezy dla firm, wystawy, targi i kiermasze. Zależnie od potrzeb ma istnieć możliwość jej podziału, ale wartością jest zachowanie ogromnej przestrzeni dawnej hali postojowej tramwajów wraz z wyeksponowaniem konstrukcji dachu i zarysu dawnych kanałów rewizyjnych. Salę tę ma poprzedzać przedsionek, przy którym zaplanowano szatnię, zaś z tyłu ma się znajdować zaplecze sceniczne ulokowane na dwóch poziomach (zostanie tam dodany strop, ryc. 5). Z kolei hala północna ma być w całości przestropowana, dzięki czemu wydatnie zwiększy się jej powierzchnia użytkowa. Część parteru przeznaczono na obszerny przedsionek, w którym zachowane zostaną tory tramwajowe i być może także kanały rewizyjne (np. przysłonięte płytami szklanymi). W miejscu tym wystawionych zostanie kilka zabytkowych, odrestaurowanych wagonów tramwajowych, z tym zastrzeżeniem, że w hali najprawdopodobniej nie będzie sieci trakcyjnej, więc pojazdy nie będą mogły samodzielnie wyjeżdżać na miasto. Wynika to z obiekcji przed wprowadzaniem wysokiego napięcia (600V) do budynku użyteczności publicznej. Wagony w założeniu mają być więc wyciągane przy użyciu wózka spalinowego,

co jednak może być trudne do realizacji. Poza tym – pomimo siedmiu torów w hali – liczba wystawionych wagonów będzie dość ograniczona, gdyż musi być zachowane przejście do dalszej części budynku. W tym miejscu planuje się też wystawę poświęconą historii komunikacji zbiorowej we Wrocławiu lub konkretnym pojazdom. Jednak z racji ogólnej dostępności pomieszczenia będą to głównie plansze, nie zaś autentyczne eksponaty. Być może jeden z przedwojennych wagonów zostanie otoczony tablicami z wielkoformatowymi reprodukcjami zdjęć niemieckiego Wrocławia, by stworzyć wrażenie jazdy w dawnych czasach. W ten sposób planuje się nawiązać do charakteru obiektu, realizując wymagania konkursu, a jednocześnie tworząc jedną z głównych atrakcji centrum dla turystów i wrocławian nie zaangażowanych w tutejszą działalność społeczną. Docelowo ma być przygotowana kompleksowa oferta, składająca się ze zwiedzania ekspozycji wagonów na zajezdni „Dąbie” i przejazdu zabytkowym tramwajem po trasie łączącej najważniejsze atrakcje Wrocławia.



Ryc. 4. Rzut parteru projektowanego Centrum Kultury Akademickiej i Inicjatyw Lokalnych w dawnych halach postojowych i warsztacie zlikwidowanej zajezdni tramwajowej nr VI „Dąbie”. Rysunek nie uwzględnia zmian w planowanym przeznaczeniu hali północnej, w której od zachodu dodano przedsionek z wystawą zabytkowych wagonów kosztem zmniejszenia liczby pomieszczeń biurowych i powierzchni sali wielofunkcyjnej

Źródło: Gołąbek Daleczko Architekci Spółka Cywilna – materiały Centrum Kultury Akademickiej i Inicjatyw Lokalnych.



Ryc. 5. Przekroje przez hale dawnej zajezdni tramwajowej nr VI „Dąbie” po przebudowie na Centrum Kultury Akademickiej i Inicjatyw Lokalnych. Widoczne stropy hali północnej (po lewej) projektowane na całej długości, zaś hali południowej (po prawej) – tylko w tylnej części, na zapleczu dużej sali wielofunkcyjnej

Źródło: Gołąbek Dalczyko Architekci Spółka Cywilna – materiały Centrum Kultury Akademickiej i Inicjatyw Lokalnych.

Ponadto w hali północnej znajdują się (ryc. 4): mniejsza sala wielofunkcyjna (głównie dla obsługi konferencji, kursów i szkoleń; z możliwością podziału na dwa pomieszczenia i wyjściem bezpośrednio do ogrodu za budynkiem) i wiele mniejszych sal wykorzystywanych przez organizacje pozarządowe, organizacje studenckie, radę osiedla czy klub seniora. Planuje się tu następujące działania:

- edukacyjne (w tym nowoczesne formy edukacyjne, rozwój kompetencji społecznych, zawodowych i przedsiębiorczości),
- kulturalne (w tym rozmaite formy wspierania talentów, organizacja wydarzeń artystycznych, upowszechnianie kultury i dziedzictwa narodowego, sale prób i nagrań dla zespołów muzycznych i teatralnych),
- prospołeczne (ukierunkowane na kształtowanie postaw aktywności społecznej i obywatelskiej oraz promowanie dialogu wielokulturowego),
- propagujące zdrowy styl życia,
- sportowo-rekreacyjne (w ograniczonym zakresie),
- proekologiczne,

- integrujące różne środowiska (lokalną społeczność ze społecznościami szkolnymi, studenckimi, naukowymi czy biznesowymi) [Koncepcja... 2015, s. 21].

Oferowane mają być tu m.in. zajęcia dla dzieci, także połączone z ruchem na świeżym powietrzu, co ma umożliwiać plac zabaw projektowany przez Gminę Wrocław na działce sąsiadującej z zajezdnią „Dąbie” od wschodu (mniejszy, tymczasowy plac zabaw może powstać też na terenie dawnego zakładu tramwajowego). Planuje się również w tej części, na parterze przy holu, niewielki lokal gastronomiczny, zapewne kawiarnię. Być może przeznaczenie obydwóch hal zostanie jeszcze zamienione, ponieważ główny dojazd do kompleksu zgodnie z wytycznymi Gminy Wrocław ma prowadzić nie – jak dotychczas – od południowego zachodu, ale od północnego zachodu. Ze względu na drogi przejścia potencjalnych użytkowników właściwsze wydaje się wtedy zorganizowanie dużej sali wielofunkcyjnej w hali północnej, zaś działalność typowo społeczna, wymagająca mniejszym pomieszczeń, znalazłaby się w budynku południowym.

Hala warsztatowa pomiędzy głównymi halami postojowymi przeznaczona zostanie na działalność gastronomiczną (ryc. 4) – jak dotąd jedyną jasno sprecyzowaną działalność biznesową, która ma przynosić dochód przedsięwzięciu. Zrezygnowano z planów utworzenia na zajezdni „Dąbie” browaru rzemieślniczego we współpracy z Uniwersytetem Przyrodniczym we Wrocławiu, m.in. w związku ze sprzeciwem mieszkańców¹⁸. Dziedziniec utworzony między halami ma pełnić funkcję ogródka letniego dla restauracji. Jego atrakcją mają być kolejne 2–3 stare tramwaje, w których także znajdą się stoliki. Jako odwołanie do historii obiektu jakieś wagony mogą też zostać umieszczone na placu przed halami, który zostanie urządzone jako ogólnodostępna przestrzeń wypoczynkowa z dużym udziałem zieleni, nawiązującej kształtem rabat do układu torowisk (ryc. 3). Wykorzystana ma zostać przy tym porozbiórkowa kostka granitowa pochodząca z terenu zajezdni i inne, nowe elementy granitowe tak, by stworzyć zróżnicowaną fakturę nawierzchni. W północnej części działki planowany jest parking obsługujący bieżącą działalność i wydarzenia w centrum, ale służący jednocześnie turystom, gdyż w okolicach Hali Stulecia i ogrodu zoologicznego w weekendy są bardzo duże problemy z parkowaniem. Partnerstwo upatruje źródła dodatkowego dochodu w oferowaniu miejsc postojowych dla autobusów turystycznych (planowane 11 stanowisk). Forma parkingu ma jednak być atrakcyjna wizualnie i tak zaprojektowana, by w razie potrzeb zamienić go w teren rekreacyjny lub miejsce organizowania lokalnych wydarzeń kulturalnych. W północnej części działki dopuszcza się też budowę czterotorowej hali dla sprawnych zabytkowych tramwajów i autobusów, nawiązując w ten sposób do planów pochodzących jeszcze z początków funkcjonowania zajezdni. W dotychczasowym budynku administracyjnym zaprojektowano hostel na 30–50 miejsc, który powstanie zapewne w pierwszym etapie realizacji przedsięwzięcia. Ma to być miejsce noclegu dla grup młodzieży, które na zasadzie *workcampów* mają pomagać w remoncie i przebudowie zajezdni. Z kolei w dawnej stacji prostownikowej, pod koniec XX w. zamienionej w warsztat, zamierza się utrzymać tę ostatnią funkcję. Planuje się bowiem urządzenie w dawnej zajezdni „Dąbie” warsztatu napraw rowerów i innych urządzeń. Ambitne zamierzenia obejmowały też stworzenie warunków do remontu zabytkowych tramwajów, ale wobec braku sieci trakcyjnej i zasłonięcia kanałów rewizyjnych w halach byłoby to trudne do realizacji.

Partnerstwo deklaruje zachowanie wszystkich elementów dawnej zajezdni cennych pod względem historycznym lub technicznym, takich jak przedwojenna pokrywa mechanizmu zwrotnicy i krzyżownica torów, tabliczki emaliowane na ścianach, a także wspomniane już słupki przystankowe i kratownicowe słupy podtrzymujące sieć trakcyjną.

¹⁸ Osiedla Dąbie, Sępolno i Biskupin zabudowane są w większości niskimi domami szeregowymi i wolnostojącymi otoczonymi zielenią. Mieszkańcy są bardzo wyczuleni na wszelką działalność mogącą wiązać się z hałasem lub zakłócaniem porządku. Wiele emocji powoduje już działalność multimedialnej fontanny na Pergoli przy Hali Stulecia.

W tym ostatnim przypadku niezbędna jest ich konserwacja i znalezienie nowego zastosowania, gdyż po zdjęciu sieci, która groziła zawaleniem, nie są już potrzebne¹⁹. Prace te przeprowadzono we wrześniu 2016 r. i obejmowały też przywrócenie przejezdności pętli nawrotowej (wokół budynku administracyjnego), dzięki czemu tramwaje mogą na zajezdni nawracać, ale nie ma możliwości wjazdu na plac postojowy czy do hal. Niestety, do zamocowania nowej sieci trakcyjnej wykorzystano współczesne słupy, które nie wpisują się w zabytkowy charakter kompleksu. Zgodnie z wytycznymi konserwatorskimi powinien zostać zachowany układ torowy na placu manewrowym, choć z przyczyn wyżej wymienionych i ze względu na planowane wprowadzenie zieleni nie będzie on funkcjonalny. Istnieją też plany, by – przynajmniej częściowo – tylko nawiązać do tego układu fakturą nawierzchni. Warto byłoby także przywrócić oryginalną stolarkę drzwiową bram hal postojowych (pierwotnie drewniane wrota odznaczały się zdobieniami o geometrycznych wzorach) i zegar na budynku administracyjnym. Cały kompleks ma być dostępny dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. Koszt prac budowlanych zgodnie z powyższym zakresem partnerstwo szacuje na ponad 23 miliony złotych, przy czym częściowo ma to być wkład własny udziałowców biznesowych, reszta zaś ma pochodzić z funduszy europejskich lub ministerialnych [Koncepcja... 2015, s. 40-41]. Duża część pracy zostanie zrealizowana przez wolontariuszy w ramach *workcampów*. Po uruchomieniu Centrum Kultury Akademickiej i Inicjatyw Lokalnych²⁰ dochody poza hostelami i gastronomią będą czerpane m.in. z wynajęcia sal, biletów wstępu na ekspozycję zabytkowych tramwajów czy sprzedaży pamiątek.

Koncepcja funkcjonowania centrum jest bardzo rozbudowana, ale tego wymagała znaczna powierzchnia dawnej zajezdni i założenia konkursu. Jeśli wszystkie planowane działania uda się zrealizować, na pewno będzie to atrakcyjna oferta spędzania wolnego czasu dla mieszkańców okolicy i studentów z pobliskich akademików (choć w tym ostatnim przypadku będzie to zapewne specyficzna podgrupa). Wydaje się jednak, że – jeśli weźmie się pod uwagę ewentualne oddziaływanie na ogół wrocławian – projektowany kompleks nie może konkurować ze ścisłym centrum miasta, gdzie oferta kulturalna jest znacznie bogatsza i bardziej różnorodna. Dla turystów odwiedzających Halę Stulecia i ogród zoologiczny wejście na zajezdnię i zwiedzenie ekspozycji zabytkowych tramwajów może stanowić dodatkowy punkt programu, ale nie będzie to element kluczowy czy decydujący. Trzeba przy tym pamiętać, że zajezdnia „Dąbie” położona jest – patrząc od centrum miasta – za wspomnianymi atrakcjami i Parkiem Szczytnickim, więc wizyta tam dla większości turystów będzie wymagała – po pierwsze – wiedzy o istnieniu takiej oferty (nie będą mijając jej „po drodze”), a po drugie – pokonania dodatkowej odległości. Zaletą centrum jest jednak planowany parking – przy okazji pozostawienia samochodu turyści zapewne będą skłonni zwiedzić wystawę, a w szczególności skorzystać z oferty gastronomicznej. Na pewno atrakcyjność podniesie też wspólna oferta obejrzenia ekspozycji i przejazdu zabytkowym wagonem, ale to wymaga kompleksowego rozwiązania sprawy sieci trakcyjnej. Porównując jednak z muzeami w Krakowie czy Szczecinie, oferta związana z dziedzictwem komunikacji miejskiej (która bezpośrednio może się kojarzyć z obiektem dawnej zajezdni), będzie dość ograniczona. Możliwość obejrzenia raptem kilku wagonów, do tego unieruchomionych, może nie być na tyle atrakcyjna, by przyciągnąć większą liczbę turystów zmierzających do zoo, Hali Stulecia z Centrum Poznańskim czy Parku Szczytnickiego. Trafia tu na pewno osoby zainteresowane techniką, dla których zwiedzanie zabytkowych tramwajów będzie jednym z celów wycieczki (być może nawet głównym), natomiast mniej można liczyć turystów,

¹⁹ Sieć trakcyjna docelowo może zostanie odtworzona, ale w znacznie mniejszym zakresie niż w czasie normalnej eksploatacji obiektu jako zajezdni tramwajowej. Zabytkowe słupy kratownicowe nie spełniają jednak współczesnych wymagań wytrzymałościowych, w związku z czym trzeba będzie użyć nowych materiałów.

²⁰ Centrum ma ostatecznie uzyskać nazwę własną „Czasoprzestrzeń”, która odwołuje się do zabytkowego charakteru obiektu i różnorodności docelowej oferty.

którzy zawędrują tu przypadkowo²¹, przy okazji zwiedzania znaczniejszych atrakcji tej części Wrocławia.

Przekształcenia dawnej zajezdni autobusowej nr VII przy ul. Grabiszyńskiej

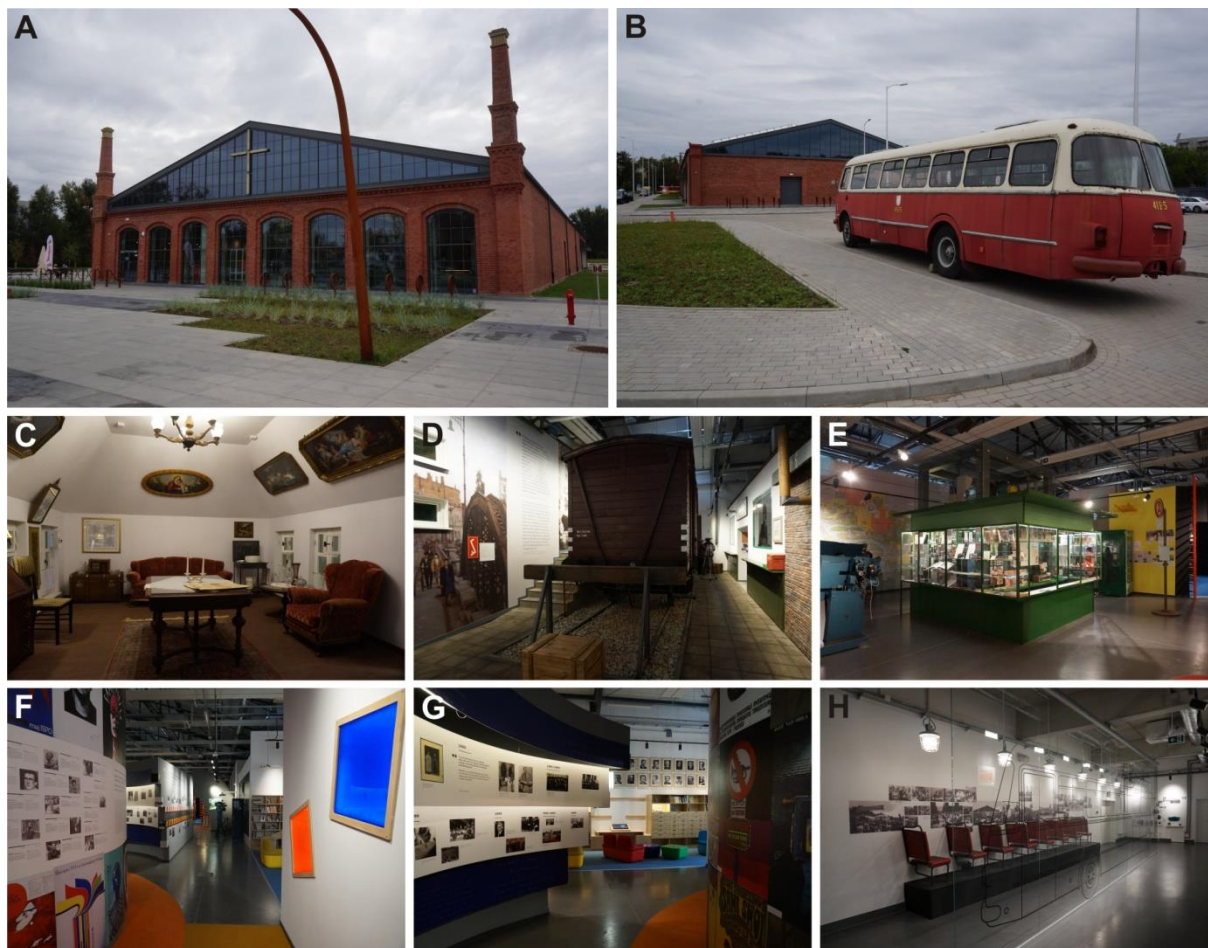
Zajezdnię przy ul. Grabiszyńskiej zbudowała w 1893 r.²² spółka *Elektrische Straßenbahn Breslau* (ESB) wraz z uruchomieniem pierwszych tramwajów elektrycznych. Początkowo tworzyła ją prowizoryczna hala oraz wiata dla wagonów doczepnych, jednak obiekty te zostały w 1898 r. zastąpione nowymi, wzniesionymi z cegły, stali i szkła. Główna, ośmiotorowa, przelotowa hala mogła pomieścić 70 wagonów motorowych, ale tylko sześć torów miało bezpośredni dojazd z miasta, zaś dwa pozostałe były dostępne za pomocą dwóch przesuwnic. Obiekt był nakryty dachem dwuspadowym ze świetlikami. Dodatkowo powstała trzytorowa wiata dla wagonów doczepnych, warsztat składający się z hali montażowej z siedmiometrowym kanałem rewizyjnym, kuźnia, lakiernia i mieszkanie mistrza zajezdni. W kolejnych latach dodano jeszcze budynek administracyjny, w którym ulokowano siedzibę spółki i dwa mieszkania, m.in. dyrektora ESB. W 1924 r. cały zespół został przejęty przez miejskiego przewoźnika (SSB) [Sielicki 2012a, s. 55] i był nadal wykorzystywany zgodnie ze swoim pierwotnym przeznaczeniem. Położona w południowo-zachodniej części miasta zajezdnia została znacznie zniszczona w czasie II wojny światowej (z tego kierunku w 1945 r. odbywał się atak wojsk radzieckich). Hitlerowcy ulokowali tu magazyn silników lotniczych, którego zaciekle bronili. Budynek administracyjny od strony ulicy przestał istnieć, zaś do odbudowy nadawała się tylko jedna z czterech istniejących przed wojną hal. W efekcie – pomimo istniejących torów tramwajowych (do niedawna były jeszcze widoczne na placu manewrowym) – od 1945 r. do lat 50. XX w. obiekt w ogóle nie był użytkowany. Dopiero wtedy teren uporządkowano, rozbierając większość zabudowań, a następnie miejski przewoźnik go wynajął na inne cele. Jednak po jakimś czasie (zapewne w 1963 r.) dawną zajezdnię tramwajową przeznaczono na obsługę autobusów [Maciejewski 2004, s. 54-55]. Odbudowa znacznie uprościła formy budowli, choć zachowano ogólne rozplanowanie. To w tym miejscu narodziła się 26 sierpnia 1980 r. dolnośląska „Solidarność” [Kulak 2000, s. 301]. Pracownicy zakładu nr VII, chcąc wspomóc robotników strajkujących na wybrzeżu, wstrzymali wyjazdy autobusów. Szybko dołączyły inne zajezdnie i komunikacja miejska we Wrocławiu przestała funkcjonować. Cały kompleks budynków wpisany został do ewidencji zabytków, jest to bowiem najstarsza zachowana wrocławska zajezdnia.

Od dłuższego już czasu trwały we Wrocławiu dyskusje nad stworzeniem instytucji, która kompleksowo zajęłaby się dokumentowaniem powojennej historii miasta i regionu, a także propagacją tych informacji w atrakcyjny sposób wśród mieszkańców i turystów. Jedną z rozważanych lokalizacji był wspomniany Browar Piastowski przy ul. Jedności Narodowej, ale sprzedano go jednak prywatnemu właścicielowi. O ostatecznym wyborze na ten cel terenu zajezdni przy ul. Grabiszyńskiej zdecydowały m.in. wspomniane wyżej wydarzenia z sierpnia 1980 r. oraz późniejsze dość ścisłe związki dolnośląskiej „Solidarności” z tym obiektem. W świadomości wielu wrocławian zajezdnia ta jest symbolem zmian ustrojowych w Polsce, zaś władze miasta podkreślają nawet, że to tu rozpoczęło się formowanie tożsamości współczesnego Wrocławia [www.zajezdnia.org/everyday-theme/centrum-historii-zajezdnia/, 12.09.2016]. Postanowiono, że dość atrakcyjnie położona działka zostanie częściowo przeznaczona na muzeum – Centrum Historii Zajezdni, a częściowo sprzedana pod nowe budownictwo mieszkaniowe (część dawnego placu postojowego), co miało poprawić sytuację

²¹ Na tego typu zwiedzających wydają się liczyć właściciele parku dinozaurów, który powstał tuż przy ogrodzie zoologicznym, obok jednego z obsługujących go parkingów.

²² J. Maciejewski [2004, s. 54] podaje, że miało to miejsce około 1892 r.

finansową miejskiego przewoźnika. W lipcu 2014 r. rozstrzygnięto przetarg na remont i adaptację historycznego zespołu obiektów, zaś 30 marca 2015 r. MPK Wrocław przy udziale Wydziału Inwestycji Miejskich przekazało teren wykonawcy prac budowlanych, spółce PB Inter-System S.A. Oficjalnie cały projekt zainaugurowano 10 kwietnia 2015 r. podczas konferencji prasowej [www.zajezdnia.org/everyday-theme/aktualny-stan/, 12.09.2016].



Ryc. 6. Centrum Historii Zajezdnia: A. widok od północy na dawną halę autobusową przebudowaną na muzeum; B. centrum widziane od południa wraz z autobusem Jelcz 043, który stał się symbolem protestu w sierpniu 1980 r. i jednocześnie swoistym symbolem Centrum Historii Zajezdnia; C. fragment wystawy ukazującej życie w II Rzeczypospolitej; D. wagon towarowy w części ekspozycji dotyczącej powojennych przesiedleń; E. wystawa pokazująca czasy PRL; F. część wystawy historycznej – biogramy zasłużonych osób; G. fragment ekspozycji wraz z miejscem odpoczynku (w głębi); H. odwołanie do strajku w sierpniu 1980 r. na zajezdni przy ul. Grabiszyńskiej poprzez archiwalne zdjęcia i elementy autobusu miejskiego z tamtych czasów (fotele, zarys na tafli szklanej)
Źródło: fot. Krzysztof Kołodziejczyk, 2016.

Centrum Historii Zajezdnia powstało w wyniku realizacji umowy partnerskiej zawartej między Gminą Wrocław (właścicielem obiektu i formalnym beneficjentem) a wrocławskim Ośrodkiem „Pamięć i Przyszłość” oraz instytucjami norweskimi: Regionalnym Archiwum Państwowym w Trondheim (norw. *Statsarkivet i Trondheim*) i *Opplandsarkivet Avdeling Maihaugen* w Lillehammer [www.zajezdnia.org/everyday-theme/partnerzy/, 12.09.2016]. Zasadniczy projekt, mający na celu otwarcie muzeum, był realizowany w latach 2014–2016, ale założono też dalszą współpracę merytoryczną i wymianę doświadczeń w późniejszym okresie, kiedy centrum będzie już funkcjonować. Większość zadań związanych z organizacją placówki spadło na Ośrodek „Pamięć i Przyszłość”, zaś rola instytucji norweskich była dość symboliczna, ale konieczna dla uzyskania funduszy w ramach Norweskiego Mechanizmu Finansowego. Ośrodek „Pamięć i Przyszłość”, powołany do życia jako państwowa instytucja

kultury w 2007 r., od początku 2009 r. funkcjonujący jako instytucja samorządowa miasta Wrocławia, był odpowiedzialny za przygotowanie merytoryczne, zaprojektowanie i wykonanie wystawy stałej, koordynację wszystkich działań, wybór i zakup wyposażenia, nadzór nad digitalizacją zbiorów, propagowanie całego projektu i organizację imprez promocyjnych w czasie powstawania muzeum oraz sprawozdawczość. Partnerzy norwescy to typowe archiwa, których zadaniem było przygotowanie wystawy dotyczącej pomocy norweskiej dla „Solidarności” w latach 80. XX w., a po już otwarciu muzeum – pozyskanie relacji norweskich uczestników tych wydarzeń, udostępnianie i opracowanie własnych dokumentów, zdjęć i eksponatów dotyczących tego zagadnienia. Ponadto Norwegowie uczestniczyli – ale w ograniczonym zakresie – w promocji inwestycji (np. wspólna wystawa plenerowa w Polsce i Norwegii).

W ramach prac budowlanych zburzono wiele mniejszych obiektów i dobudówek, zaś zakres robót przy głównej hali był tak duży, że można powiedzieć, iż w zasadzie zbudowano nowy obiekt, wykorzystując tylko pewne elementy starego²³. Wzbudziło to szereg obiekcji specjalistów z dziedziny historii architektury i komunikacji [por. Skupin 2015]. Takie postępowanie argumentowano potrzebą restauracji stalowych elementów, a także planami wybudowania piwnicy, do czego dotychczasowa konstrukcja hali nie była przystosowana. Niemniej trzeba podkreślić, że przywrócono też kilka detali architektonicznych zatraconych wraz z kolejnymi przebudowami (czy podczas II wojny światowej), np. rzeźbione zwieńczenia flankujące północną, frontową fasadę (ryc. 6A). Dawna hala autobusowa została więc przebudowana i rozbudowana z przeznaczeniem na ekspozycję nowoczesnych wystaw, zaś budynek administracyjny w głębi działki przystosowano do prowadzenia centrum dokumentacyjnego i na potrzeby zaplecza biurowego dla całej instytucji. Prace budowlane objęły też zagospodarowanie terenu wokół muzeum (ryc. 6A, B) i zakończyły się pod koniec marca 2016 r. [www.zajezdnia.org/centrum-historii-zajezdnia-zakonczenie-projektu-eog/, 12.09.2016]. 5 lipca 2016 r. na fasadę dawnej hali autobusowej, a docelowo głównej sali wystawowej, powrócił oryginalny, odrestaurowany krzyż ze świetlówek (ryc. 6A). Nie ustalono, kiedy dokładnie go tam zainstalowano, zapewne na początku lat 80. XX w. Stał się jednak dla pracowników i mieszkańców symbolem sprzeciwu wobec komunistycznej władzy, a jednocześnie nierozłącznym elementem samej zajezdni, stąd decyzja o jego zachowaniu i zamontowaniu w pierwotnym miejscu [www.zajezdnia.org/krzyz-powrocil-na-zajezdnie/, 12.09.2016].

Po zakończeniu prac budowlanych przystąpiono do organizacji wystawy stałej w głównej hali dawnej zajezdni (ryc. 6C–H). Jak wspomniano, została ona poświęcona powojennej (od 1945 r. do współczesności) historii Dolnego Śląska i jego stolicy, ale też innych regionów włączonych do Polski w wyniku II wojny światowej, choć główny nacisk położony jest na Wrocław. Wśród konkretnych tematów znalazły się m.in. całkowita wymiana ludności tych terenów (ryc. 6D), w tym przesiedlenia ludności z Kresów, powojenne zniszczenia i odbudowa Wrocławia, okres stalinowski, pojednanie polsko-niemieckie, życie codzienne w PRL (ryc. 6E), nauka i kultura, Pomarańczowa Alternatywa oraz – co oczywiste – wydarzenia związane z wrocławską „Solidarnością” czy szerzej – opozycją demokratyczną w czasach komunistycznych. Co ważne, zwrócono uwagę na nadal rzadko podkreślany udział mniejszości narodowych i etnicznych w kształtowaniu wizerunku Wrocławia i regionu, a także na pomoc udzielaną „Solidarności” z zagranicy /(w szczególności z Norwegii, za co odpowiadali skandynawscy partnerzy Ośrodka „Pamięć i Przyszłość”). Wystawa stała została przygotowana z wykorzystaniem nowoczesnych i innowacyjnych technik ekspozycyjnych, w szczególności pokazów multimedialnych, przestrzennych aranżacji, gry światłem i dźwiękiem, dzięki czemu ma w maksymalnym

²³ Formalnie zakres prac określano jako „rewitalizacja” i „adaptacja” [www.zajezdnia.org/everyday-theme/centrum-historii-zajezdnia/, 12.09.2016]. Można mieć wątpliwości do tego pierwszego stwierdzenia – obiekt wcześniej był wykorzystywany zgodnie ze swoim przeznaczeniem, a jego stan techniczny był poprawny.

stopniu angażować zwiedzających [www.zajezdnia.org/everyday-theme/centrum-historii-zajezdnia/, 12.09.2016].

Cały projekt powstania Centrum Historii Zajeżdźnia, obejmujący remont obiektu, przygotowanie wystawy i zakup niezbędnego wyposażenia (m.in. sprzęt do digitalizacji), kosztował ponad 36 mln zł, przy czym kwota dofinansowania zewnętrznego, którego formalnym beneficjentem była Gmina Wrocław, wyniosła 15 019 203 zł [www.zajezdnia.org/everyday-theme/zrodla-finansowania/, 12.09.2016]. Fundusze uzyskano w ramach programu „Konserwacja i rewitalizacja dziedzictwa kulturowego” współfinansowanego z Mechanizmu Finansowego EOG 2009–2014 (związanego z Islandią, Lichtensteinem i Norwegią) i Norweskiego Mechanizmu Finansowego. Pozostała kwota pochodziła z kasy miejskiej oraz z Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego. W rezultacie przeprowadzonych prac dawna zajeżdźnia autobusowa zmieniła się w miejsce wystaw historycznych oraz projektów edukacyjnych i kulturalnych, przy czym – jak dotąd – skupiono się na pierwszym aspekcie, zaś drugi będzie teraz sukcesywnie rozbudowywany. Centrum Historii Zajeżdźnia dysponuje 1 980 m² powierzchni wystawienniczej na dwóch poziomach (566 m² w podziemiu i 1 414 m² na poziomie gruntu). Większość powierzchni zajmuje ekspozycja stała, zaś na wystawy czasowe przeznaczono 399 m² (poświęcone będą także różnym zagadnieniom z powojennej historii Wrocławia). Cały teren, którym zarządza prezentowana instytucja, to 2,3 hektara, stąd w sąsiedztwie hali organizowane będą koncerty, pikniki czy wystawy plenerowe [www.zajezdnia.org/centrum-historii-zajezdnia-zakonczenie-projektu-eog/, 12.09.2016]. Przykład takiego wykorzystania miał już miejsce przed oficjalnym otwarciem muzeum, bowiem w weekend 27–29 sierpnia 2016 r. odbyła się tu specjalna edycja festiwalu wROCK for Freedom.

Otwarcie Centrum Historii Zajeżdźnia było planowane na koniec sierpnia 2016 r. i miało być połączone z uroczystościami upamiętniającymi powstanie dolnośląskiej „Solidarności” (stąd też termin wspomnianego wyżej festiwalu). Jednocześnie była to część programu Europejskiej Stolicy Kultury we Wrocławiu. Niestety, ekspozycji nie udało się ukończyć na czas i obchody odbyły się wyłącznie na placu przed obiektem, zaś wernisaż wystawy stałej miał miejsce 16 września 2016²⁴. Stolica Dolnego Śląska uzyskała w ten sposób kolejny dość atrakcyjny obiekt muzealny (w ostatnim czasie otwarto *Hydropolis* oraz Muzeum Pana Tadeusza), którego oferta skierowana jest do szerokiego kręgu odbiorców, ze szczególnym uwzględnieniem rodzin z dziećmi. Wystawa jest bowiem skonstruowana tak, by zainteresować zarówno dorosłych zwiedzających, jak i najmłodszych, dla których przygotowano m.in. gry i animacje. W większości nie operuje ona jednak autentycznymi eksponatami, ale makietami, reprodukcjami lub efektami multimedialnymi²⁵. Jest to już kolejna placówka we Wrocławiu o takim charakterze, co jednak wpisuje się w praktykę współczesnego muzealnictwa. Co ważne, tematyka wystawy w jakimś stopniu związana jest z wydarzeniami, które tutaj właśnie miały miejsce (strajk „Solidarności”). Istnieją też pewne – ale ograniczone – odwołania do dawnych funkcji obiektu. Na parkingu za centrum stoi i oczekuje na remont autobus Jelcz 043, zwany ogórkiem (ryc. 6B), zaś elementy kolejnego pojazdu podobnego typu (wersja miejska) stały się częścią stałej ekspozycji odnoszącej się do wydarzeń z sierpnia 1980 r. (ryc. 6H). Pierwotnie planowano przecięcie na pół starego autobusu, co wywołało sprzeciw większości miłośników komunikacji miejskiej i dawnej motoryzacji. Ostatecznie od tego pomysłu odstąpiono wobec trudności w pozyskaniu pojazdu.

²⁴ W uroczystościach oprócz reprezentantów władz miejskich, wojewódzkich i państwowych oraz darczyńców i świadków historii wziął udział ambasador Królestwa Norwegii.

²⁵ Wobec zaawansowania technicznego ekspozycji dziwi bardzo uboga strona internetowa Centrum Historii Zajeżdźnia [www.zajezdnia.org, 19.09.2016]. Zawiera bardzo mało informacji praktycznych czy o tematyce wystawy, skupiając się głównie na przebiegu realizacji przedsięwzięcia. Być może w najbliższym czasie zostanie ona zaktualizowana i rozbudowana.

Podsumowanie i wnioski

Przekształcenia dwóch wrocławskich zajezdni wyłączonych z regularnej eksploatacji przebiegały w nieco odmienny sposób. W przypadku zajezdni autobusowej przy ul. Grabiszyńskiej już przed zamknięciem znane było jej przeznaczenie, natomiast odnośnie zajezdni tramwajowej „Dąbie” dyskusje nad jej dalszym wykorzystaniem trwały przez ponad rok i – pomimo wyłonienia w drodze konkursu oferty na jej zagospodarowanie – przez kolejny ponad rok nie została przekazana nowemu użytkownikowi. Zauważalne jest diametralnie inne podejście władz miasta, jeśli chodzi o finansowanie działań na obu miejscach. Podczas gdy Centrum Historii Zajezdnia mogło korzystać z dość dużego wsparcia Gminy Wrocław, co pozwoliło na pozyskanie środków ministerialnych i międzynarodowych, to w przypadku Centrum Kultury Akademickiej i Inicjatyw Lokalnych nowy zarządca terenu będzie musiał większość kosztów ponosić we własnym zakresie i samemu zorganizować fundusze na remont, a trzeba pamiętać, że aplikowanie o fundusze europejskie czy pochodzące z Norweskiego Mechanizmu Finansowego wymaga wkładu własnego. Skutkiem tego jest zupełnie inny zakres i przebieg prac remontowych i adaptacyjnych. Zajezdnia autobusowa została prawie w całości rozebrana, powiększona i przebudowana przez profesjonalną firmę wyłonioną w przetargu ogłoszonym przez Gminę Wrocław. Natomiast na dawnej zajezdni „Dąbie” znacząca część zadań ma być wykonywana dzięki pomocy wolontariuszy. Na takiej zasadzie powstawały też wstępne prace projektowe czy przeprowadzano inwentaryzację terenu, w tym zieleni. Dalszym skutkiem tych różnic jest szybkość wykonanych prac. Choć zajezdnia przy ul. Grabiszyńskiej została opuszczona przez MPK Wrocław prawie rok później niż zakład „Dąbie”, tamtejsze muzeum zostało już otwarte. Natomiast w obiekcie przy ul. Wróblewskiego w tym czasie trwały nadal inwentaryzacje, zaś prace budowlane mają rozpocząć się w trakcie 2017 r.

Do niewątpliwych zalet obu projektów należy zaliczyć przeznaczenie dawnych hal na cele społecznie użyteczne, nie zaś na handel wielkopowierzchniowy lub działalność przemysłową czy magazynową, czego przykłady w Polsce nietrudno wskazać. Takie rozwiązania są przecież dla władz najprostsze i najszybsze w wykonaniu. W wyniku realizacji analizowanych projektów Wrocław uzyska nową przestrzeń do prowadzenia działań kulturalnych, społecznych i związanych z turystyką. Na dawnej bazie autobusowej przeważa póki co ten pierwszy aspekt (placówka muzealna), choć podkreśla się, że Centrum Historii Zajezdnia ma być przede wszystkim miejscem spotkań²⁶ i integracji międzypokoleniowej (czemu powinna sprzyjać relatywnie współczesna tematyka ekspozycji stałej i planowanych wystaw czasowych). Na „Dąbiu” ważniejsza będzie z kolei sfera społeczna, zaś ekspozycja zabytkowych tramwajów to w zasadzie dodatek, być może po części wymuszony przez zapisy konkursu. Także tu ważną rolę odgrywa wspólna przestrzeń przed dawnymi halami, która – odpowiednio zaaranżowana przy użyciu zieleni – może być miejscem wypoczynku mieszkańców okolicy czy nawet nauki dla studentów z sąsiednich akademików. Tak więc z perspektywy rozwoju turystyki większe znaczenie będzie miał pierwszy z wymienionych powyżej obiektów, choć drugi na pewno będzie korzystał ze swojego położenia tuż przy Hali Stulecia i ogrodzie zoologicznym. Trzeba podkreślić, że oba przedsięwzięcia zakładają dbałość o historyczną tkankę budowli. Pomimo kontrowersji adaptację dawnej zajezdni przy ul. Grabiszyńskiej należy uznać za udaną, tym bardziej, że przywrócono elementy symboliczne dla tej budowli i detale utracone w trakcie powojennej odbudowy i użytkowania. Także partnerstwo przekształcające zajezdnię „Dąbie” deklaruje zachowanie jak największej liczby elementów zabytkowych i oryginalnych, choć wątpliwości może budzić część zmian na dawnym placu manewrowym (np. tylko symboliczne oddanie przebiegu części torów w bruku) oraz ograniczenie zasięgu sieci trakcyjnej. Cieszy zachowanie dużej przestrzeni

²⁶ Zapewne jest to celowe nawiązanie do hasła promocyjnego Wrocławia, reklamującego go jako miejsce spotkań (ang. *Wrocław – the meeting place*).

w jednej z dawnych hal postojowych tramwajów, ale smuci całkowite przestropowanie drugiej, przez co zasłonięta zostanie unikalna konstrukcja dachu. W kontekście finansowania warto jeszcze podkreślić, że obiekt przy ul. Wróblewskiego – wpisany do rejestru zabytków – wymaga znacznie większego nakładu pracy na konserwację lub przywrócenie detalu architektonicznego, a miasto nie przewidziało tu jak dotąd żadnego wyraźnego wsparcia.

Należy docenić nawiązanie (choć dość luźne) do dotychczasowego wykorzystania obiektów. Dziwi jednak, że władze miasta nie chcą wykorzystać ogromnego potencjału zabytkowych pojazdów komunikacji zbiorowej, jaki zachował się we Wrocławiu. Znajduje się tu bowiem kolekcja 39 tramwajów i jednego autobusu wpisana w całości do rejestru zabytków, są też pojazdy wpisane do rejestru lub ewidencji zabytków jednostkowo, a także znaczący zestaw takich, które ze względu na swoją unikatowość lub rzadkość na taki wpis zasługują. Łącznie można więc mówić nawet o około 70 potencjalnych eksponatach. Niestety, większość z nich – pomimo ochrony prawnej – jest zniszczona i niesprawną, niektóre to wręcz wraki, są też podejrzenia, że część obiektów z kolekcji zaginęło. Co jednak ważniejsze – brak jest właściwego miejsca do ich stacjonowania, nie mówiąc o ekspozycji, a podejmując opisane w artykule decyzje, przeznaczono na cele niekomunikacyjne dwa obiekty, które właśnie w taki sposób mogłyby być wykorzystane. O potrzebie utworzenia muzeum komunikacji zbiorowej mówi się bowiem we Wrocławiu od wielu już lat (w zasadzie od momentu, gdy opisana wyżej placówka przy ul. Legnickiej praktycznie nie powstała), a tymczasem niektóre z wagonów wpisanych do rejestru zabytków, także przedwojennych, stoją na dworze w żaden sposób niechronione od warunków atmosferycznych czy złodziei (do niedawna taka sytuacja dotyczyła nawet większości wspomnianej wyżej kolekcji). Cenne jest to, że na zajezdni „Dąbie” znajdzie się miejsce dla kilku pojazdów, ale niezbędne jest wypracowanie szerszej koncepcji, co zrobić z całą resztą, w jaki sposób (i z jakich funduszy) je wyremontować i na jakich zasadach je potem użytkować. Odnosząc się do zabytkowych pojazdów, warto by rozważyć zorganizowanie linii turystycznej, która połączyłaby oba opisane tu kompleksy, a docelowo także planowane miejsce ekspozycji większej liczby wiekowych tramwajów i autobusów.

Bibliografia

- Brzoskwinia W., 2010, *Zajezdnia na Wawrzyńca – zabytek techniki*, [w:] E. Wyka (red.), *Biuletyn Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie*, zeszyt 3, Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie, Kraków, s. 7-40
- Bufe S. (red.), 1992, *Strassenbahnen in Schlesien*, Bufe-Fachbuch-Verlag, Eggllham
- Dylewski A., 2005, *Niezwykły świat techniki. Najciekawsze zabytki w Polsce*, Świat Książki, Bertelsmann Media Sp. z o.o., Warszawa
- Eysymont R., Ilkosz J., Tomaszewicz A., Urbanik J. (red.), 2011, *Leksykon architektury Wrocławia*, Gmina Wrocław, Wydawnictwo Via Nova, Wrocław
- Golonka M., Pochwała S., 2010, *Rewaloryzacja i adaptacja zajezdni na cele muzealne w ramach projektu „Kwartal św. Wawrzyńca – budowa centrum kulturowego na krakowskim Kazimierzu”*, [w:] E. Wyka (red.), *Biuletyn Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie*, zeszyt 3, Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie, Kraków, s. 58-70
- Ilkosz J., 2011, *Zajezdnia tramwajowa ul. Zygmunta Wróblewskiego 38*, [w:] R. Eysymont, J. Ilkosz, A. Tomaszewicz, J. Urbanik (red.), *Leksykon architektury Wrocławia*, Gmina Wrocław, Wydawnictwo Via Nova, Wrocław, s. 915
- Jerczyński M., 2001a, *Z wizytą w Muzeum Komunikacji Miejskiej we Wrocławiu*, „Świat Kolei”, 3/2001, s. 38-39
- Jerczyński M., 2001b, *Wrocławskie wagony tramwajowe typu standard*, „Świat Kolei”, 6/2001, s. 44-48
- Kołodziejczyk K., 2011, *Historia, stan i perspektywy wykorzystania w turystyce dziedzictwa wrocławskiej komunikacji tramwajowej*, [w:] K. Widawski (red.), *Turystyka kulturowa*

- na Dolnym Śląsku – wybrane aspekty. Tom 2, Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, s. 119-150
- Kołodziejczyk K., w druku, *Industrial and technical heritage of Wrocław – wasted potential?* (rozdział w monografii)
- Koncepcja utworzenia i prowadzenia Centrum Kultury Akademickiej i Inicjatyw Lokalnych przez zagospodarowanie nieruchomości stanowiącej własność Gminy Wrocław, 2015, Stowarzyszenie „Tratwa”, Wrocław (maszynopis)
- Kucharski J., Kikin A., 2010, *Działania na rzecz ochrony historycznego taboru tramwajowego w Krakowie*, [w:] E. Wyka (red.), *Biuletyn Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie*, zeszyt 3, Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie, Kraków, s. 41-47
- Kulak T., 2000, *Wrocław: przewodnik historyczny*, Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław
- Lewandowski K., Molecki B. (red.), 2006, *Tramwaje we Wrocławiu 1877-2006*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław
- Lisowska A., 2016, *Stara Kopalnia Centrum Nauki i Sztuki w Wałbrzychu – przykład rewitalizacji obiektów przemysłowych na cele kulturowe*, „Turystyka Kulturowa” (www.turystykakulturowa.org), nr 4/2016 (lipiec–sierpień 2016), s. 6-20
- Maciejewski J., 2004, *O wrocławskich tramwajach*, Oficyna Wydawnicza Oddziału Wrocławskiego PTTK „Sudety”, Wrocław
- Pukowiec K., Kurda W., 2015, *Potencjał turystyczny wybranych dworców kolejowych w Polsce*, „Turystyka Kulturowa” (www.turystykakulturowa.org), nr 10/2015 (październik 2015), s. 6-20
- Sielicki T., 2010, *Wrocławska Zajeżdźnia II Ołbin 1910–2010*, „Świat Kolei”, 6/2010, s. 46-53
- Sielicki T., 2011, *Tramwaje konne na Przedmieściu Mikołajskim we Wrocławiu*, [w:] H. Okólska (red.), *Przedmieście Mikołajskie we Wrocławiu*, Muzeum Miejskie Wrocławia, Wydawnictwo Gajt 1991 s.c., Wrocław
- Sielicki T., 2012a, *Przez wrocławskich ulic sto... Historia tramwajów we Wrocławiu*, Muzeum Miejskie Wrocławia, Wrocław
- Sielicki T., 2012b, *Przez Sępolno, Zalesie i Krzyki – historia wrocławskich tramwajów*, [w:] M. Derwich (red.), *O historii Wrocławia inaczej 1*, Wrocławskie Towarzystwo Miłośników Historii, Wrocław, s. 81-105
- Sielicki T., 2014, *Prywatna i miejska – dwie zajeżdźnie tramwajowe na Przedmieściu Odrzańskim*, [w:] H. Okólska, T. Głowiński (red.), *Przedmieście Odrzańskie we Wrocławiu*, Muzeum Miejskie Wrocławia, Wydawnictwo Gajt 1991 s.c., Wrocław, s. 102-128
- Sierecka-Nowakowska B., 2011, *Wartości przyrodniczo-kulturowe jako podstawa przekształceń strukturalnych miasta przemysłowego*, „Architektura Krajobrazu”, nr 3/2011, s. 93-100
- Sikorski D., 2008, *Proces sukcesji funkcjonalnej na wybranych terenach przemysłowych we Wrocławiu*, [w:] J. Słodczyk, M. Smigielska (red.), *Współczesne kierunki i wymiary procesów urbanizacji*, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole, s. 285-296
- Sikorski D., 2011, *Proces sukcesji funkcjonalnej na terenach przemysłowych na przykładzie Dolnego Śląska*, [w:] K. Fortuniak, J. Jędruszkiewicz, M. Zieliński (red.), *Przestrzeń w badaniach geograficznych*, Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, s. 167-174
- Sikorski D., 2012, *Zmiany funkcjonalne terenów przemysłowych i poprzemysłowych we Wrocławiu po 1989 roku*, [w:] B. Namysłak, R. Szmytkie (red.), *Przekształcenia przestrzeni miejskiej Wrocławia. Ujęcie geograficzne – vol. 1*, Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego 24, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, s. 33-53
- Skupin W., 2015, *Wrocław: Gdzie się podziela zajeżdźnia przy ul. Grabiszyńskiej?*, „Gazeta Wrocławska”, <http://www.gazetawrocławska.pl/artukul/3877967,wroclaw-gdzie-sie-podziala-zajezdźnia-przy-ul-grabiszynskiej,id,t.html>, 14.09.2016
- Urbanik J., 1998, *WUWA – wzorcowe osiedle wrocławskiej wystawy „Mieszkanie i Miejsce Pracy”, 1929 (Wohnung und Werkraum Ausstellung)*, [w:] S. Lose (red.), *Ten wspomniały wrocławski modernizm*, Wydawnictwo VIA, Wrocław, s. 133-154
- Urbanik J., 2011, *Wystawa WUWA*, [w:] R. Eysymont, J. Ilkosz, A. Tomaszewicz, J. Urbanik (red.), *Leksykon architektury Wrocławia*, Gmina Wrocław, Wydawnictwo Via Nova, Wrocław, s. 910-914
- Ustawa z dnia 21 listopada 1996 r. o muzeach, Dz.U. 1997 Nr 5 poz. 24
- Ustawa z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji, Dz.U. 2015 poz. 1777

- Widawski K., Duda-Seifert M. (red.), 2014, *Turystyka przemysłowa w kontekście rozwoju zrównoważonego*, Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego 32, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław
- Wojcieszak J., 1993, *100 lat tramwajów elektrycznych we Wrocławiu*, Poznański Klub Modelarzy Kolejowych, Poznań
- Wycichowska B., 2010, *Zanikający krajobraz Łodzi przemysłowej w XXI w.*, [w:] D. Chylińska, J. Łach (red.), *Studia krajobrazowe a ginące krajobrazy*, Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, s. 127-136
- Wycichowska B., 2014, *Konflikty w krajobrazie – stygmaty współczesnego miasta. Przykład Łodzi*, [w:] K. Kołodziejczyk, D. Chylińska, A. Zaręba (red.), *Studia krajobrazowe t. 4B: Krajobraz jako nośnik idei. Ujęcia analityczne*, Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, s. 21-36
- <http://kultura.poznan.pl/mim/kultura/muzea-w-poznaniu,poi,202,12/muzeum-komunikacji-miejskiej-mpk-poznan,36225.html>, 12.09.2016
- <http://muzeumtechniki.eu/o-muzeum/urodziny-w-muzeum/>, 12.09.2016
- <http://muzeumtechniki.eu/wystawy-aktualne/stale/>, 12.09.2016
- <http://muzeumtechniki.eu/wystawy-aktualne/stale/historia-szczecinskiej-komunikacji/>, 12.09.2016
- https://pl.wikipedia.org/wiki/Muzeum_Komunikacji_Miejskiej_w_Poznaniu, 12.09.2016
- www.mimk.com.pl/muzeum-1, 12.09.2016
- www.mimk.com.pl/zajezdnia, 12.09.2016
- www.mimk.com.pl/zbiorzy-muzealne, 12.09.2016
- www.tratwa.org, 13.09.2016
- www.zajezdnia.org, 19.09.2016
- www.zajezdnia.org/centrum-historii-zajezdnia-zakonczenie-projektu-eog/, 12.09.2016
- www.zajezdnia.org/everyday-theme/aktualny-stan/, 12.09.2016
- www.zajezdnia.org/everyday-theme/centrum-historii-zajezdnia/, 12.09.2016
- www.zajezdnia.org/everyday-theme/partnerzy/, 12.09.2016
- www.zajezdnia.org/everyday-theme/zrodla-finansowania/, 12.09.2016
- www.zajezdnia.org/krzyz-powrocil-na-zajezdnie/, 12.09.2016

Transformations of historical public transport depots in Wrocław into cultural and tourist facilities

Key words: public transport depot, museum, cultural centre, Wrocław, Centre of History Zajezdnia (Depot)

Abstract

Among industrial and technical buildings which in recent years were transformed for cultural, social and tourist aims former public transport depots are a specific group. Because of policies of city's authorities or transport companies themselves some of them were closed. Their specific character forces an idea to use them as a place to store historical rolling stock (which exists in almost every bigger city), especially together with an exhibition presenting the development of public transport. Such solutions were chosen for example in Cracow and Szczecin, however the offer there was extended and includes issues connected with motorisation and urban technique in general. Different approach was chosen in Wrocław, where a tram depot was transformed into the Centre of Academic Culture and Local Initiatives and a bus depot – into the Centre of History Zajezdnia (Depot), a museum presenting history after 1945. In both cases references to the hitherto way of using those building are visible, but very limited comparing to the situation in above-mentioned cities. The aim of the article is to evaluate those transformations taking into account to what extent the historical structures and a character of the place were preserved as well as assessing the tourist attractiveness of those new institutions.