

Iwona Kałuża: Zapraszamy państwa na wykład o dworcu, budynku, w którym się znajdujemy, gdzie jest też między innymi jedna z galerii BWA we Wrocławiu. Jestem przekonana, że będzie to niesamowicie interesująca opowieść o architekturze i o tym właściwie, jaki ten obiekt miał wpływ na rozwój miasta.

Agnieszka Zabłocka-Kos: Bardzo dziękuję. Bardzo dziękuję przede wszystkim państwu, że w ten upał potworny, przyszli państwo tutaj. Bardzo mi jest miło i czuję się zaszczycona, że mogę tutaj, przed państwem opowiedzieć trochę. Może nie tyle o samym dworcu, jeżeli by państwo chcieli jakieś informacje dodatkowe, ja będę tu wplatać, ale raczej chciałam powiedzieć o tym, jaki wpływ miał dworzec na kształtowanie okolicy, a szczególnie obszaru, który nazywamy City, czyli znamy to z city londyńskiego, może tutaj wrocławskie City, to nie Londyn, ale w każdym razie dworzec był takim elementem, który zaczął przyciągać różne funkcje i wpłynął na całkowitą zmianę tego obszaru. To, co państwo widzą, to jest ilustracja projektu zamieszczonego w fachowym czasopiśmie architektonicznym "Zeitschrift für Bauwesen" w 1860 roku, gdzie autor tego obiektu - Wilhelm Grapow bardzo solidnie opisał swój projekt i są tam zamieszczone rzuty pierwotne dworca i elewacje, no i bardzo, bardzo dokładny opis. Ja się też na jego opisie opierałam w książce "Zrozumieć miasto", od razu zrobię reklamę. Przygotowuję w tej chwili drugie wydanie, mniej więcej o połowę większe, niż była ta pierwsza książka, więc jeszcze nie wiem, jak to wydawnictwo tyknie. Pracujemy nad tym i tam także powołuję się na ten artykuł. Proszę państwa, dzisiaj dworzec leży w centrum miasta. Jest to dla nas, możnaby powiedzieć, oczywistą oczywistością, że znajduje się niedaleko centrum, a właściwie w centrum i w city, bo to miasto tak się rozrosło, że zagarnęło tereny, które dawniej należały do zewnętrznego pola fortyfikacji. Ja opisując powstanie dworca w swojej książce, wskazałam, że jest to feralne usytuowanie. Chciałam państwu zwrócić uwagę, tylko przepraszam, jakość zdjęć nie jest chyba najlepsza, gdzie były usytuowane i są do dzisiaj usytuowane dworce w Warszawie i Krakowie. Otóż jeżeli dworzec ma być tą wizytówką, bramą, propylejami miasta, to powinien być usytuowany blisko. Nasz dworzec jest usytuowany daleko od dawnego centrum miasta, a do rynku naprawdę trzeba się nachodzić, a jeszcze w tym upale, to dopiero się odczuwa tę odległość. W Warszawie, no dworzec centralny jest nieco dalej położony niż pierwotny dworzec kolei warszawsko-wiedeńskiej, który znajdował się prawie że dokładnie na skrzyżowaniu Marszałkowskiej i Alei Jerozolimskich. Tam mniej więcej, gdzie dzisiaj jest dworzec główny, czy dawny dworzec główny. Jednym słowem, był zlokalizowany, można powiedzieć, stosunkowo blisko rozwijającej się wtedy, w latach czterdziestych Warszawy, właśnie wzdłuż ulicy Marszałkowskiej, chociaż to także były początki. Państwo widzą po lewej stronie klasyczną aleję Topolową, wjazdową do miasta, to są właśnie Aleje Jerozolimskie.

Na planie miasta to wyglądało mniej więcej tak, plan zbliżony do okresu, o którym tutaj mówię, czyli w latach czterdziestych. Tu jest stare miasto, więc można powiedzieć, że dosyć daleko był położony, ale bardzo przyszłościowo, bo to miasto przesunęło się właśnie w stronę dworca. Najlepiej położony dworzec jest niewątpliwie w Krakowie, jeśli chodzi o miasta Polskie, bo jest dosłownie przy centrum i zawsze tam był położony. To jest pierwszy dworzec budowany przez Petera Rosenbauma, tego samego, który tutaj był architektem, wprowadził nie dworcowym, a zbudował między innymi pierwszą siedzibę sejmu śląskiego, która znajdowała się w miejscu dzisiejszej filharmonii na placu Wolności. Ale to było jedno przedsięwzięcie kolejowe, które zatrudniało i Grapowa i Rosenbauma do budowy dworców. Dzisiejszy dworzec w Krakowie jest późniejszy, bardzo ładny, neorenesansowy, z którym teraz nie wiadomo, co zrobić, bo powstała Galeria Krakowska z dworcem przyczepianym na agrafkę do tego dworca obecnego, ale położenie dworca Krakowskiego jest, można powiedzieć, idealne, jest bardzo blisko. Tylko jedno przejście podziemne łączy z plantami i można powiedzieć, że w tym momencie, kiedy lokowano dworzec w Krakowie, Kraków był jeszcze wolnym miastem, bo to był początek lat czterdziestych, a w 1946 wybuchło powstanie krakowskie, skończyła się "dolce vita", można powiedzieć i Kraków stał się twierdzą. Ale w tym bardzo dogodnym momencie, wytyczono miejsce na dworzec i to jest, można powiedzieć, wzorcowe i modelowe rozwiązanie dla lokalizacji dworca. Chciałam na to państwu zwrócić uwagę, bo bardzo wiele czynników zależy od lokalizacji dworca, czy determinuje tę lokalizację i we Wrocławiu determinowała po prostu własność gruntów, które miasto przekazało, można powiedzieć, do przedsięwzięcia kolejowego, właśnie swoje grunty. A grunty były tu, gdzie były, czyli na Małochowskiego, a sąsiednim miejscem, w którym się znalazł ten dworzec, był plan na składowanie drewna i węgla. Więc to były grunty miejskie i one zdeterminowały usytuowanie tego dworca. Nikt nie myślał o tym, że on powinien być przy Świdnickiej, no bo tam było już wszystko zabudowane. I teraz chcę przytoczyć tutaj, znany na pewno państwu, plan Endlera z 1806-1807, jest datowany na siedem, prawdopodobnie powstał wcześniej, z okresu, kiedy Wrocław... Plan ten przedstawia sytuację z drugiej połowy XVIII wieku, kiedy Wrocław po aneksji Śląska przez Prusy, przypomnę, w 1740-1742 roku, został decyzją Fryderyka II, zwanego Wielkim. Ale my tak nie zawsze mówimy z naszej perspektywy o nim, że on Wielki, bo dokonał rozbiorów. Wrocław został przekształcony w twierdzę, no i tak wyglądała ta twierdza. Tutaj widzimy miejsce zaznaczone prostokątem, tereny przyszłych dworców i tak zwany mały, średni i duży wygon, czyli późniejszą Gartenstrasse, późniejszą ulicę Ogrodową, na krótko, Świerczewskiego niektórzy jeszcze pamiętają i dzisiaj Piłsudskiego. Otóż to jest też dosyć ważne, że aleja, którą państwo widzą, była wysadzona topolami, mniej więcej w połowie XVIII wieku się to dokonało.

Natomiast na północ od tej alei były tereny forteczne i tam nie wolno było również nic budować, aleje były tylko dojazdowe do bram miejskich. Po południowej stronie ulicy, tu, gdzie państwo widzą ogrody na brązowo zaznaczone, to była właśnie pierwsza strefa... O widzę, pani, pani moja magistrantka, pani Sylwia się pokazała, która właśnie pisała, anonsowała pracę o dworcach, adaptacjach terenów pokolejowych, więc będzie pani mogła odpowiedzieć na pytania, które mi pan zadał. Krótko mówiąc, proszę państwa, ta strona, gdzie znajduje się dzisiaj dworzec była już zabudowywana od około XVIII-XVIII wieku i tutaj były lokowane przede wszystkim wille patrycjuszy wrocławskich. Powstawały także ogródki rozrywkowe, w których był też bardzo znany ogród Wilhelma Scultetusa, który prawdopodobnie lokalizowany jest mniej więcej w okolicach ze skrzyżowaniem ze Świdnicką. Ta właśnie sytuacja wojskowa, można powiedzieć, zdeterminowała fakt, że nie można było pójść z dworcem bliżej Świdnickiej, dlatego że tam już się znajdowały prywatne ogrody, wille i posiadłości patrycjatu miejskiego, były zajęte i jedyny teren, który był dostępny, to były właśnie te tereny miejskie. No jak to rozkosznie wyglądało dawniej, to widok od południa w stronę miasta, były to pola, do miasta prowadziły drogi, częściowo obsadzone drzewami. No i właśnie ta dzisiejsza ulica Piłsudskiego była także tą ulicą, która miała drzewa i była aleją spacerową, jeszcze wtedy, kiedy istniały fortyfikacje. Jak państwo zapewne dobrze wiedzą, fortyfikacje zostały zniesione w latach po 1807 roku, kiedy Prusy sromotnie przegrały wojnę z Francją wkroczył tutaj Napoleon i na rozkaz Napoleona, który nie chciał mieć żadnych miast ufortyfikowanych, zaczęto rozbierać te fortyfikacje. Rozbiórka trwała długo, w latach dziesiątych i dwudziestych i o tym skomplikowanym procesie rozbiórki, koncepcji budowy promenady, fosy zostawienia fosy, zasypania fosy i tak dalej. No tym się nie będziemy dzisiaj zajmować, ale to była bardzo ważna decyzja, ponieważ otwarta miasto stosunkowo wcześniej, na początku XIX wieku, na zewnątrz. Zlikwidowano fortyfikacje, w 1807 roku, dokonano bardzo sporych przyłączeń do miasta, przedmieść i to miasto się otworzyło i mogło rozwijać. I oczywiście na tej części, która dawniej była terenem fortecznym, bardzo szybko zaczęły powstawać wille, wille duże w ogrodach, z pałacami i życie, jeszcze nie city, broń boże, ale życie najbogatszych ludzi zaczęło się przenosić za fosę. Tak mniej więcej to wyglądało w 1831 roku, został wytyczony plac Kościuszki - Tauentzienplatz. W 1807 roku, zaczęła się kształtować sieć uliczna, ale tutaj, na tym planie, bardzo dobrze państwo widzą, że południe ulicy Piłsudskiego jest podzielone na drobne działki, są tutaj ogrody. Natomiast ten fragment, gdzie powstał dworzec, jest niesparcelowany. To był ten teren, który stał się potencjalnym terenem do większych inwestycji. No i pierwszy dworzec, który stoi tutaj w formie ruiny smętnej, niedaleko, na ulicy

Małachowskiego, to był skromny, można powiedzieć, dworzec z 1842 roku. Jeśli porównamy to na przykład, z dworcem kolei warszawsko-wiedeńskiej z 1844 roku, który pokazywałam, to powiedziałabym, że dla takiego miasta jak Wrocław nie był to imponujący dworzec. Ale szybko bardzo okazało się, że ten dworzec jest za mały, że jest potrzeba rozbudowy, nie tylko w stronę Górnego Śląska, Krakowa i połączenia właśnie z tą koleją warszawsko-wiedeńską, ale przede wszystkim połączenia Wrocławia z zachodem. I tutaj bardzo szybko zaczęły się toczyć rozważania na temat, jak się połączyć z Drezniem i Lipskiem, bo to były najważniejsze miejsca, w których odbywał się handel między wschodem a zachodem, ale saksończycy nie chcieli za bardzo się zgodzić na to połączenie i z powodów właśnie blokady poprzez Saksonię, kierunek zachodni zaczął się później rozwijać. Pojawiła się taka ilustracja na polska.org, bardzo piękna uważam, ja jej nie znałam, więc bardzo się cieszę i na pewno ją zamieszczę w książce, w nowym wydaniu. Na pewno widok od południa na te urządzenia dworcowe, dymiąca lokomotywa i pola, które za tym dworcem się rozpościerały. I proszę państwa, tak wyglądała sytuacja w 1853 roku. Widzimy tutaj już powolne wychodzenie tego miasta kierunku południowym, wioski przedmiejskie, rejon ulicy Komandorskiej, rejon ulicy Gajowickiej. No i te wielkie pola w południowo-wschodnim narożniku, miasto ograniczone jest strażnicami, rogatkami miejskimi, Boa rogatka miejska, więc tutaj się zasadzie miasto kończyło. No i widzą państwo, także już odgałęzienie, które idzie w kierunku tworzących się licznych dworców, bo aż trzech, w rejonie dworca Świebodzkiego. I tu może jest ciekawostka, bo rozważano, gdzie ta linia druga, łącząca dworce, ma pójść, którądy. Początkowo, jak pisał Komaczyński, kolej jeździła środkiem Świerczewskiego, czyli Piłsudskiego. No i oczywiście wzbudziło to ogromne niezadowolenie tych bogatych właścicieli willi i domów i było to niebezpieczne, więc zdarzały się wypadki. No i wtedy postanowiono, że pójdzie ta linia łącząca dworce, bardziej na południe i w ten sposób wytyczono dzisiejszy szlak wiaduktu. Ale to było znowu niezbyt szczęśliwe, dla Wrocławia, rozwiązanie, bo kolej szła po ziemi, wiadukt, to jest dopiero początek XX wieku, więc to blokowało przejazdy i odgradzało właściwie tę część południową od starszej części miasta. Warto też zwrócić uwagę na tym planie, że widać już piękne zagospodarowania ogrodów, bardzo dużo willi i ciężar miasta zaczyna się przesuwać w kierunku południowym, zwłaszcza kiedy rozbudowano więzienie, kiedy rozbudowano koszary po lewej stronie i w latach czterdziestych powstały te zabudowania placu Wolności, nazywane w literaturze Forum Królewskim i wokół placu Wolności i w związku z tym, cały ciężar miasta zaczął się przesować na południe. Zaczęło to miasto także, siłą rzeczy, ciążyć ku dworcowi. No ale ten dworzec był beznadziejnie usytuowany, prawda? Widać to. Więc kiedy miasto zaczęło się dynamicznie rozwijać,

postanowiano zbudować większy dworzec, który będzie dworcem równocześnie dwóch towarzystw kolejowych, czyli Towarzystwa Kolei Górnośląskiej i Towarzystwa Kolei Wrocławsko-Poznańskiej. Dlatego tutaj wszystko na tym dworcu jest symetryczne, prawda? To, państwo, na pewno dobrze zauważyli, że mamy dwie poczekalnie trzeciej klasy, dwie poczekalnie drugiej, dwie poczekalnie skromniutkie, pierwszej klasy. Trochę oczywiście środek, to główne dojście na perony, dawniej wyglądał inaczej, a podest, który się znajduje mniej więcej pod nami, to jest właśnie dawny, jak wiemy, dawny peron. Możliwość budowy tego nowego dworca tutaj już zaznaczonego na rzucie, była tylko możliwa w tym miejscu, ponieważ to były nadal terenem miejskie. I to można było zużyć, wykorzystać dla nowego dworca. I teraz proszę państwa, możemy sobie zadać pytanie, czy to położenie dworca jest dobre, czy złe? Tak bardzo narzekałam na to, że jest złe. Z jednej strony jest złe, bo jest daleko do centrum, ale z drugiej strony jest dobre, ponieważ wytworzyła się oś prowadząca do rynku wzdłuż ulicy Piłsudskiego i dalej Świdnicką, która była wykorzystywana na bardzo wiele celów, na bardzo wiele funkcji, które były funkcjami miastotwórczymi i regionalnotwórczymi, o czym będę chciała państwu powiedzieć. Wrocławski dworzec jest wyjątkowy w skali europejskiej, ten, w którym się w tej chwili znajdujemy. Po pierwsze dlatego, że jest bardzo wczesny, 1856 rok. Zachował się w niezmienionej postaci dzięki temu, że kiedyś, przy którejś z tych wieżyczek zrobiono drewnianą przybudówkę i ta drewniana przybudówka stała, stała, stała, aż do remontu w 2010 roku. I kiedy postanowiano ją po prostu zlikwidować, to się okazało, że pod tą ścianą przybudówki jest zachowany kawałeczek, dosłownie, oryginalnego koloru i stąd mamy ten kolor pomarańczowy. Państwo na pewno wiele razy zadawali sobie pytanie, dlaczego taki dziwny kolor, kto widział pomarańczowy dworzec. Tymczasem udało się odkryć autentyczny kolor z tego powodu, że w latach dwudziestych, kiedy tutaj był duży dosyć remont, zbito wszystkie tynki, założono tynki cementowe i naprawdę podczas tej konserwacji z okazji Euro, konserwatorzy szukali wszędzie, w oknach, dłubali tam, żeby znaleźć tę oryginalną kolorystykę i szczęśliwy traf, że komuś się jakiejś budki drewnianej nie chciało zlikwidować i za tą budką, przetrwał ten oryginalny kolor. Nasz dworzec jest również wyjątkowy nie tylko z tego powodu, że jest długi i monumentalny, co jest pochodną dwóch towarzystw kolejowych, które tutaj go wspólnie użytkowały, ale także niestychanej, angielskiej, neogotyckiej stylistyki, która była raczej rzadkością, nie stosowano tego i niestety nie udało nam się, a przecież wiele osób się już dworcem zajmuje, ustalić dlaczego właściwie wybrano tę właśnie stylistykę, neogotyku angielskiego. On najlepiej konweniuje, że tak powiem, przybliży, czy nadaje tę formę jakiejś bramy miejskiej, jakiegoś zamczyska, jakiegoś takiego symbolicznego akcentu w mieście. No i można powiedzieć, że w tym czasie stawał się ten neogotyku angielski

popularny, bo dokładnie w tym samym czasie powstała kamienica Pokoyhof na rogu Krupniczej i Włodkowica, także w takiej samej stylistyce. No więc, proszę państwa, ten dworzec jest wyjątkowy z tego powodu, że po pierwsze, jest zachowany w swojej oryginalnej postaci z połowy XIX wieku. Wszystkie właściwie dworce europejskie są późniejsze, z drugiej połowy, z około 1900 i jeszcze później. Natomiast to jest jeden z najstarszych zachowanych dworców i to zachowanych kompletnie z całą, wspaniałą dekoracją, którą niestety McDonald's i inne restauracje trochę nam zepsuły, ale to ciągle jeszcze jest. Dworzec składał się z trzech rewalitów wejściowych, do których jeszcze wrócę, do tego lewego, bo on został bardzo mocno później przebudowany, korytarza, właśnie tych wszystkich poczekalni, do których wchodziło się z korytarza i wychodziło na peron, który dzisiaj jest tym małym podestem przed restauracjami. Dworzec był zadaszony, to jest też może ważne, bo na ogół w tym czasie jeszcze tych zadaszonych nie było. Szyny, jak państwo widzą, tutaj jakoś tak fikuśnie, przejeżdżały z jednej strony na drugą, nie było tych torów zbyt dużo, ale wystarczyło, żeby ze wszystkich stron pociągi mogły wjeżdżać i wyjeżdżać. I tutaj z tego planu, cytowanego już z czasopisma architektonicznego, chciałam państwu przybliżyć postać tego, gdzie się znajdujemy. Pod spodem jest peron, tu wjeżdżały pociągi, tu była ta wielka hala, a tu wspaniały zestaw pomieszczeń na pierwszym piętrze, którym miał bardzo różne funkcje i były tu biura, ale znajdowała się ta wspaniała sala posiedzeń Towarzystw Kolejowych. I proszę państwa, przeskakując trochę dalej do 1895 roku, widzimy, jak dworzec stał się miastotwórczy. Tzn. od dworca, wzdłuż ulicy Piłsudskiego i Świdnicką do rynku, wytworzyła się taka oś, trochę krzywa, z zakrętem, która wytwarza się w różnych miastach i nazywana jest najczęściej ulicą Dworcową. I przy tych ulicach i placach dworcowych skupiają się hotele, skupiają się sklepy, skupiają się także bardzo często domy handlowe. To wszystko u nas też powstało, wzdłuż właśnie tego ciągu ulicznego, ale było rozłożone na dosyć dużej powierzchni i dużym odcinku, więc nie jest tak skupione, jak np. we Frankfurcie, czy w Lipsku, gdzie dworzec jest położony zupełnie genialnie, wychodzi się i jest się prosto na starym mieście. Tu się miałam chwalić, więc zaraz się będę chwalić. Oczywiście ta oś w kierunku zachodnim i północnym, wpłynęła także bardzo intensywnie na rozwój części południowej. No i właśnie to przedmieście południowe, później zwane przedmieściem świdnickim południowym w odróżnieniu od tego starego, do ulicy dzisiejszej, Piłsudskiego, zaczęło się bardzo szybko rozwijać. I to jest niewątpliwie także wpływ istnienia tutaj dworca. Chociaż, jak państwo pewnie wiedzą, ta część wzdłuż Powstańców Śląskich, była obszarem dosyć bogatym i właśnie tutaj autopromocja. Opisałiśmy to w książce "Czyj sen Wrocław śni", wydanej, niczym trójca święta, pod trzema postaciami, ale jest to ta sama zawartość o pewnym tylko fragmencie ulicy Powstańców Śląskich,

zwanym właśnie centrum południowym, ale przybliżającym rozwój tego obszaru i także pokazującym związek rozprzestrzenienia się miasta w kierunku południowym. No niewątpliwie jakby te wille patrycjuszowskie, które tutaj były przesunięty się nieco dalej, na południe. I proszę państwa, co tu zaczęło powstawać? Tutaj chciałam państwu kilka słów powiedzieć o tym, jak się zaczęła ta ulica, pod wpływem istnienia dworca, przekształcać. Najpierw, jak wspominałam, były to pałacyki i jeden z tych pałacików, dawniej siedziba biur operetki, a dzisiaj, to szczerze mówiąc nie wiem, co tam się znajduje. Obok NOTu sąsiadujący z NOTem budynek, to jest jeden z najstarszych zachowanych niekompletnie, bo braku tej prawej oficyny.

Pierwszej takiej wielkomiejskiej, można powiedzieć, zabudowy, która była pałacykiem podmiejskim, prawdopodobnie jednego z wrocławskich architektów. Więc tutaj można powiedzieć, że ta tradycja lokowania swoich posiadłości podmiejskich przez patrycjat, przeniosła się w głąb XIX wieku i nadal pomimo tego, że już dworzec funkcjonował, budowano tutaj, no takie pałacyki, wille raczej o charakterze przedmiejskim. Drugim takim obiektem, który znajdował się dokładnie w miejscu wjazdu na ulicę do Teatru Polskiego. To był drugi taki pałacyk, bardzo podobny, być może, że był to ten sam architekt, ale nie mamy niestety planów zachowanych i nie możemy tutaj więcej powiedzieć, ale właściwie analogiczny. Chcę także państwu zwrócić uwagę, że widzimy tu drzewa. Ja już wielokrotnie mówiłam w jakichś wywiadach, udało się pod 25 latami, jak z panią Maciejewską stwierdziłyśmy, od pierwszego wywiadu ze mną, dotyczącego Nowego Targu, w którym mówiłam, że najlepiej, żeby tam był piękny park, udało się to po 25 latach zrealizować. Tak sobie myślę, że po jakichś może latach drzewa wrócą na ulicę Piłsudskiego, bo zobaczą państwo, jaki był wygląd wspaniały tej ulicy z drzewami. Ale krótko mówiąc, powstają jeszcze takie pałacyki, wille czynszowe, a więc jeszcze ciągle ma to charakter przedmiejski. Pierwszym takim na przeciwko dworca, no dzisiaj nie ma tam śladu, chociaż jest tablica, pierwszym, pozamiejskim obiektem z gatunku cmentarnego, był najstarszy cmentarz żydowski, który znajdował się dokładnie za tym nowym budynkiem, który ma neon "Witamy we Wrocławiu". W tym miejscu, gdzie dzisiaj wita nas neon, stała pierwsza dyrekcja kolei i obok też jeszcze mały domek, właśnie willa czynszowa, a z tyłu rozpościerał się najstarszy cmentarz żydowski. Zachowany jeszcze we fragmentach do końca wojny, który istniał, jako pierwszy cmentarz żydowski od czasów nowego osadnictwa żydowskiego, od połowy XIX wieku. I został zamknięty po 100 latach od powstania i wtedy przeniesiono te pochówki na Ślężną, ale cmentarz istniał. Proszę państwa, zaczęły tutaj także powstawać różne lokale rozrywkowe i to jest, można powiedzieć... Te lokale miały dwojaki charakter. Z jednej strony bazowały na tych zespołach, które były jeszcze w XVIII wieku, po południowej stronie ulicy, ale z drugiej strony,

jak wiemy, dworzec przyciąga różnorodną klientelę. Więc etablissementy były związane z wyższą i niższą kulturą, można powiedzieć, muzyczną i rozrywkową. Bazowały częściowo na tym, co było jeszcze w XVIII wieku i miały bardzo różny charakter. Ale chce tutaj państwo podkreślić, że między tymi ładnymi willami, zaczęły się pojawiać ogrody i urządzenia rozrywkowe. Takie jak np. Kegelbahn... [głos z publiczności]: Kręgielnia. AZ: Kręgielnia, właśnie, restauracja, oczywiście różnego rodzaju sceny i tak dalej. I tak wyglądał właśnie odcinek, który... dzisiaj, na tym po lewej stronie, jest hotel Hilton, na skrzyżowaniu ze Świdnicką. A więc Liebich Etablissement był bardzo znanym zespołem rozrywkowym z wieloma różnymi salami. Tu jest w wersji nieprzebudowanej, ale zaraz pokażę przebudowaną. No i właśnie jeszcze raz z wracam państwu uwagę, jak pięknie wygląda ta ulica z drzewami. Później została elewacja ujednolicona, ale zachowała właściwie jeszcze taki, można powiedzieć, przedmiejski charakter. No i miała wspaniałe sale różnego rodzaju i takich sal na ulicy Piłsudskiego było sporo, to trzeba powiedzieć. Po jednej i po drugiej stronie, najpierw po południowej, potem po północnej, tutaj jeszcze jedna sala. Z czasem te zespoły przekształty się w bardziej luksusowe miejsca dancinowe, no i dla takiego lepszego, można powiedzieć, towarzystwa. Tutaj także, w miejscu, jeśli państwo pamiętają, zdaje mi się, jeszcze jest tam siedziba LOTu, ale już bardzo zredukowana, czyli w stronę Placu Legionów, znajdowała się też wrocławska filharmonia, sala koncertowa, która, powiedziała bym tak, jak na miasto, które miało wielkie ambicje, nie była to rewelacyjna sala koncertowa. Koncerty odbywały się w Oratorium Marianum w Uniwersytecie, odbywały się w giełdzie przy ulicy Krupniczej. No i to była taka sala, która została potem przebudowana przez Poelziga, około 1910 roku, no i miała może trochę lepszy charakter, ale powiedziałabym, że nie jest to wiedeńska sala koncertowa. Niestety. Znajdowało się tam bardzo dużo kawiarni różnego typu, więc jak państwo sobie tylko zechcieliby kliknąć na polska.org "ulica Piłsudskiego", to jest tam mnóstwo pocztówek. No i oczywiście z tych małych etablissementów zaczęły wykształcać się wielkie sale teatralne. Powstał dzisiejszy Teatr Polski ze wspaniałymi kamienicami oraz dzisiejszy Capitol, który przed wojną wyglądał tak, jak tutaj państwo widzą. Także pragnę zwrócić uwagę na to zdjęcie nocne ponieważ ta ulica była jedną, wielką neonownią. Była rozświetlona, ponieważ wszystkie zespoły rozrywkowe, teatry i tak dalej, były imponująco podświetlone. Także warto zwrócić uwagę, że bardzo szybko zaczęły pojawiać się kamienice. Najpierw w skromniejszej formie, ale ulica zaczęła się mniej więcej, kiedy pojawił się tutaj nowy dworzec, bardzo szybko zabudowywać budynkami, kamienicami z dosyć luksusowymi mieszkaniami i to też warto podkreślić. Była kiedyś praca magisterska, u mnie, na ten temat napisana i jest częściowo obublikowana w kalendarzu wrocławskim, jakby ktoś chciał do niej

dotrzeć, w 2016 roku. Były również różnego rodzaju teatry i zaczęły pojawiać się kina. I tam, gdzie dzisiaj jest DCF, dawniej Kino Warszawa, był Pałac-Theater. Tu powiem o wspomnieniach mojego ojca, który przybył do Wrocławia w 1946 roku i jeszcze mi opowiadał z wypiekami na twarzy, mówi: słuchaj, w tym podwórku, to był taki piękny... On opowiadał o secesyjnym teatrze, kinie, więc miał w pamięci coś wspaniałego, zachowanego, co później zostało przekształcone w Kino Warszawa, a teraz, no, w ten DCF, który... Koń, jaki jest, każdy widzi. Ale warto może wiedzieć, że po prostu te wszystkie zespoły rozrywkowe, te teatry, przyciągnęły także kina. I tutaj, zaraz za dworcem, po drugiej stronie od południa było słynne Kino Deli, projektowane przez Poelziga. Także tych kin i tych wspaniałych założeń z okresu secesji i później z okresu międzywojennego, sporo było. Można powiedzieć, że Capitol trochę zachował we wnętrzu tę swoją dekorację w stylu Art Deco. Uciekam od tego zdjęcia. No i proszę państwa. I potem... Takim istotnym elementem, który się zaczął pojawiać i pojawia zawsze wokół dworca, są hotele i ten powrót hoteli mamy teraz. Warto tutaj pokazać, że z jednej strony były tam dosyć wytworne kamienice. Tutaj właśnie ta neogotycka, znajduje się na rogu ulicy Stawowej i Piłsudskiego, dzisiaj to jest socrealistyczny budynek, ale właśnie najważniejsze to były hotele. No i z pośród nich, najbardziej luksusowym hotelem był dzisiejszy hotel Polonia, czyli Cztery Pory Roku, położony na przeciwko Capitolu. Jeszcze raz zwracam uwagę na te drzewa. Hotel Vier Jahreszeiten był podobno najbardziej, obok Monopolu, luksusowym hotelem, rzeczywiście miał najwyższe stawki. Zresztą warto zwrócić uwagę, jak hotel są przedstawiane na pocztówkach, bo jeżeli mamy tak piękną pocztówkę, jak ta, no to znaczy się, że ta pocztówka odpowiada randze tego hotelu. No i był to hotel, który miał wiele podwórz, ciągnął się w głąb posesji, czyli w stronę placu Tauentziena, w stronę placu Kościuszki. Miał bardzo wiele sal, miał bardzo eleganckie wyposażenie, projektowane przez renomowanych projektantów mebli. No i tutaj tylko pokażę państwu fragmenty, niektóre właśnie z tymi malowidłami, po prawej stronie na dole, obrazującymi Cztery Pory Roku. Był to rzeczywiście hotel, który wywindował, że tak powiem, poziom hotelarstwa w tej dzielnicy, Dzisiaj wygląda, jak wygląda, była pewna próba odtworzenia całej elewacji tego hotelu, ale tylko skończyło się na czterech osiach. Był też tutaj, wychodząc z dworca po lewej stronie, gdzie znajduje się Rossmann, był hotel Germania. I też może warto zwrócić uwagę na nazwy hoteli, bo Wrocław i Śląsk były dzielnicą pruską, do której Prusy nigdy nie były pewne, czy tu jest tak bardzo niemiecko, czy jednak Polacy, Żydzi ze wschodu przyjeżdżają, to jest niepewny element trochę. W związku z tym trzeba było podkreślić niemieckość tego miejsca. I myślę, że właśnie nazwy hoteli w pobliżu dworca, czyli hotelu Germania i hotelu Kronprinz i hotelu Hohenzollern. O ile pamiętam w Hohenzollern - Hof, czyli to jest dzisiejszy Hotel Europejski. Czyli mamy Germanię,

Hohenzollernów, następnie mamy Hotel Kronprinz, czyli następcę tronu. No i Hotel Północny, no to tutaj spasowali z nazwami, prawda? Ale można powiedzieć, że te wszystkie hotele, które powstały, no i właśnie hotel dzisiejszy Piast, to też proszę zwrócić uwagę na zamianę tych nazw. Kronprinz zamieniono na Piasta, a Północny, na Grand, bardzo dobrze, a hotelu Germania nie ma, a hotel Hohenzollernów jest po prostu Europejski. A Cztery Pory Roku są Polonią, też musi być ta nazwa. Proszę Państwa, więc powstało wiele dużych hoteli i oczywiście mniejszych, także miejsc noclegowych i tak dalej. Natomiast ta ulica właśnie przyjmując tę funkcję city, mieściła także różnego rodzaju instytucje. I tu chciałam państwu zwrócić uwagę na siedzibę poczty, Cesarski Urząd Pocztowy, istniejący do dziś w takiej smętnej formie. Co by szkodziło, żeby tę ładną, barokową elewację odtworzyć. Ale we wnętrzu zachowały się pewne detale, jak np. klatka schodowa. No i oczywiście dworzec i poczta stanowiły jedność i to było bardzo ważne powiązanie. Naprzeciw dworca powstała Królewska Dyrekcja Kolei, tam gdzie jest neon: Wrocław wita was, nie, "Dzień dobry we Wrocławiu", "Dobry wieczór we Wrocławiu". To właśnie w tym miejscu stała Królewska Dyrekcja Kolei, która jednak na początku XX wieku po rozbudowie dworca i tych licznych połączeń okazała się za mała i dlatego zbudowano nowy budynek, który istnieje do dzisiaj. Na zapleczu, koło Wroclavii. Ale warto też zwrócić uwagę, że był bardzo monumentalny, bardzo wczesna siedziba dyrekcji. Jeśli chodzi o miasta, tutaj wschodnich Prus, w Poznaniu, czy Gdańsku, także zachowały się te dyrekcje. Proszę państwa, na miejscu hotelu Kronprinz, czyli dzisiejszego Piasta, znajdowało się archiwum państwowe. Mało kto wie o tym, dosyć skromny budynek, ale jednak, prawda? Mamy pocztę, mamy dyrekcję kolei i mamy archiwum państwowe, które zostało wyburzone, na jego miejscu powstał hotel, normalna kolej rzeczy, a archiwum zostało przeniesione w rejon placu Grunwaldzkiego i zniszczone dokumentnie podczas wojny. No i najważniejszym budynkiem, którego usytuowanie było zdeterminowane bliskością dworca, to była nowa siedziba Sejmu Śląskiego, dzisiaj NOT. Jeden z najbardziej imponujących budynków we Wrocławiu, który zastąpił bardzo skromny budynek sejmu z Placu Wolności. Proszę Państwa, zniszczenia i odbudowa. Ta część miasta była punktowo niszczone. Część budynków przy ulicy się zachowała, część została zniszczona, część wyburzona po wojnie. I dla mnie, pewnym, niezrozumiałym właściwie... Może ktoś z państwa wie, dlaczego południowa strona tej ulicy ciągle nie jest zabudowana. Mozolnie remontuje się te domy. Raz są koncepcje, żeby je wyburzyć, potem się podnoszą głosy, że jednak ratujmy. No więc ratowane, proszę bardzo, pięknie pomalowane, to jest po prostu szczerbata szczęka. Dlaczego to tak jest, to ja nie wiem, to są najdroższe grunty we Wrocławiu i dlaczego one nie są zabudowane, dla mnie jest to zagadka.

Zaczęto, zwłaszcza tę północną stronę ulicy, zabudowywać i powstały tutaj, po wojnie, jedne z pierwszych budynków w duchu socrealizmu. Miały być oczywiście wspaniałe i wielkie, ale ten socrealizm we Wrocławiu się nie za bardzo udał. W związku z tym jest dosyć oszczędny i także z wielkich projektów w stylu marszałkowskiej dzielnicy mieszkaniowej w Warszawie, projektowanej dla kościuszkowskiej dzielnicy mieszkaniowej, czyli placu Kościuszki. właściwie zrealizowano bardzo skromne i bardzo przyzwoite budynki. Rozwijała się także, oczywiście, ulica Świdnicka i Świdnicka stała się i tutaj tak przeskakuję trochę, z przedwojennego wyglądu, w stronę ulicy rynku, do powojennych zniszczeń i powojennej zabudowy, po lewej stronie resztki domu towarowego Monopol, obok kościoła świętej Doroty. No i po prawej to, co zostało ze Świdnickiej. Ale chce państwu zwrócić uwagę na kolejny element, który się tutaj pojawia, mianowicie taka ulica, prowadząca do centrum miasta jest ulicą przejazdów i marszy różnego rodzaju. I to jest pierwszy pochód pierwszomajowy we Wrocławiu, w 1946 roku, właśnie szedł ulicą Świdnicką, potem ten rejon zabudowano, potem powstała właśnie ta fantastyczna dzielnica mieszkaniowa, ale wracam znowu do tej idei przemarszu. Proszę państwa... Ta ulica, ten odcinek między Piłsudskiego i Świdnicką był oprawą różnego rodzaju pochodów. Przede wszystkim wjazdów Monarchów. I tutaj kilka zdjęć z dni cesarskich w 1996 roku i uroczystego przyjęcia cara Mikołaja II. To wtedy właśnie powstała idea, żeby wschodnią część dworca, czyli tę po tej stronie, przebudować na dworzec cesarski. Poznań miał dworzec cesarski i we Wrocławiu dworca cesarskiego nie było. Tam się pojawiła sala rycerska, w której do niedawna były jeszcze jakieś kawiarnie, McDonald's, czy coś takiego tam na dole dzisiaj. Sfinks chyba, zdaje mi się. Ale podczas remontu odkryto herby wszystkich prowincji niemieckich. I to była sala Rittersaal, w której oczekiwano na przyjazd króla i cesarza. I ona się dlatego tutaj pojawiła. Ale miała być rozbudowana i miał być tam w ogóle dworzec cesarski ze wspaniałym, paradnym wejściem. Są zachowane opisy, nie ma projektów, z idei zrezygnowano. Ale właśnie stamtąd przemieszczały się głowy państwa. Przemieszczały się na ulicę Świdnicką, pod oczywiście pomnik Wilhelma I, dziś tam stoi, musiał tam stanąć po prostu. Innej opcji nie było. Była ta ulica na ciąg do rynku, dekorowana licznie. Stawiano bramy triumfalne, różnego rodzaju, w różnych miejscach. Jednym słowem był to obszar, który był najbardziej oprócz rynku dekorowany we Wrocławiu. Właśnie Gartenstrasse, czyli Piłsudskiego do Świdnickiej. Wzdłuż Świdnickiej do rynku albo do skrzyżowania Monopoli na plac Wolności. No i warto sobie zdać z tego sprawę, że również odbywały się tu różne przejazdy, korowody, karnawały i tak dalej. Imprez na ulicy Piłsudskiego było bardzo dużo. Była to oczywiście ulica zaanektowana w okresie III Rzeszy, po której także sunęły wielkie pogrzeby. I tutaj właśnie jest urzędowy pogrzeb niemieckiego,

ambasadora i dyplomaty Hansa Adolfa von Moltke, we Wrocławiu w 1943 roku, który właśnie sunął ulicą także Piłsudskiego. Moltkowie, jak państwo widzą, byli różni. Jedni chcieli dokonać zamachu na Hitlera, a inni byli czczeni, tak, jak właśnie ten. I proszę Państwa, ponieważ w zapowiedzi była mowa o tym, że coś będzie mojego, bardzo osobistego. Więc chciałam państwu przeczytać tutaj fragment, skoro jesteśmy przy czasach wojennych, z powieści, którą napisała moja mama – Janina Wieczerska, niektórzy może znają jej popularną powieść “Zawsze jakieś jutro”. Ale w innej swojej powieści, bardzo autobiograficznej “Pusty wieczór”, opisała, jak moja rodzina, pochodzi z Koźnina w Wielkopolsce, kiedy zaczęła się wojna, oczywiście popędzili na wschód. 17 września zaczął się odwrót na zachód, bo weszli Rosjanie. No i w jednym z opowiadań jest opisana ta ucieczka na wschód i powrót z powrotem przez Wrocław. Moja babcia 15 września urodziła trzecie dziecko i z tym małym dzieckiem wracali z powrotem z Opola Lubelskiego do Wrocławia. I to opisuje tutaj mama, przyjazd do Koźmina poprzez Wrocław. *Wreszcie ogromna, ogromna stacja, Wrocław. Jak to Wrocław? To już zagranica. Jak my wrócimy do domu, gdzieś my się znaleźli?* - Bo oni byli tam gdzieś przez Częstochowę, Kielce i nagle pociąg skierował ich do Wrocławia - *Bardzo blisko domu jesteśmy, bliźutko, pokazałabym wam na mapie, ale nie ma mapy. Nie było też pociągu. Nieludzko głodni patrzyli, jak żebracy, na jasno oświetlone, zupełnie przedwojenne sale restauracyjne - Te na dole - Mieli pieniądze, przecież w ogóle jeszcze ważne, a przy tym także srebrne dziesięciozłotówki, ale kelnerzy byli nieugięci. Nie ma jedzenia dla Polaków. Matka zdobyła gdzieś żołnierskie suchary. Dzieci żuły je, zasypiając na polowych łóżkach w jakiejś niemieckiej izbie dla matki i dziecka. No bo był ten świeżo narodzony Leszek. Zbudziło je szarpanie. Niemka w szarym fartuchu siostry Czerwonego Krzyża, wyrzucała je z łóżek. Zerwali się postusznie. Myśleli, że czas na pociąg, ale nie. Matka okropnie wzburzona, kazała im się kłaść z powrotem. Niemka coś wrzeszczała, matka nagle wyszła. Stali ogłupiali w progu, nie wiedząc, co z sobą zrobić. Niemka krzyknęła “Raus” najczęstsze słowo w języku niemieckim, jak mieli się niebawem przekonać, i też wybiegła. Po przeciwnej stronie holu wokół matki i jakiegoś dostojnego kolejarza, robiło się powoli zbiegowisko. Niemka przebiła się przez gapiów. Po chwili pierścien gapiów pękł znowu i środkiem szpaleru szybko, ale spokojnie, szła matka. Odwróciła się jeszcze do tej siostry i powiedziała jedno, jedyne słowo. Ciocia, która zdążyła dotrzeć do okna cyklonu, powtórzyła je dzieciom “Schande - wstyd” - Moja babcia bardzo dobrze znała niemiecki, ponieważ urodziła się w Westfalii - i wrócili do łóżek. Mówi się, że odwaga jest nagrodą za brak wyobraźni, pewnie, ale i niezdolność wyobrażenia sobie czegoś, może być chlubą człowieka. Joasia na przykład - bohaterka, moja mama - po latach uważa, że nie ma takiego aktu bezprawia, zdrady,*

przemocy, którego nie mogłaby sobie wyobrazić i wcale nie jest z tego dumna. A matka uważała za niemożliwy do przyjęcia fakt, że ktoś wyrzuca śpiące dzieci na podłogę dlatego, że należą do zwyciężonego narodu. Więc wyobrażała sobie także, że Schwester, czyli ta siostra Czerwonego Krzyża, się zawstydzi. No tak, matka znała Niemców sprzed pierwszej wojny. A jednak mimo epizodu z siostrą miłosierdzia, Wrocław podniósł ich na duchu, utwierdził w przekonaniu, że wrócą naprawdę, bo Wrocław był normalny, 1939 rok wrzesień i pociąg był normalny, osobowy, stosujący się do rozkładu jazdy. I jeśli to możliwe, za 3 godziny będą znów w Koźminie. To fragment. Właściwie, no tak autobiograficzny, że bardziej nie może być. To wprawdzie jest powieść i trochę są imiona zmienione, ale tak właśnie było. Więc proszę państwa, wróćmy do tego Wrocławia z lat wojennych i tuż powojennych. Jeszcze raz pochody pierwszomajowe, albowiem na tej zniszczonej ulicy, która z trudem się podnosiła z gruzów i podniosła się do dzisiaj tylko w pewnym fragmencie, odbywały się pochody pierwszomajowe. Młodzi ludzie nie wiedzą w ogóle, co to pochód pierwszomajowy, ale ja maszerowałam tutaj, właśnie tą ulicą, z liceum naszym, bo tu licea się ustawiały w bocznych ulicach. No i oczywiście to wszystko było obowiązkowe. Przechodziliśmy pod trybunę, która była umieszczona na placu Legionów. I tu na tym dolnym zdjęciu widzą Państwo Przemarsz Szkoły, Marynarki Środlądowej. W tyle, w tym miejscu, gdzie się wznosi nowy budynek, stała właśnie ta wrocławska sala koncertowa. No i proszę państwa, przeszłość, teraźniejszość i przyszłość. Można powiedzieć, że pomimo zmiany ustroju politycznego, przynależności państwowej, z ogromnych zniszczeń wojennych, ta lokalizacja dworca trochę z boku, a trochę już dzisiaj w centrum, determinuje dalszy rozwój. Pociąga za sobą kolejne zmiany. Kolejne plany, to wspaniały plan stworzenia tutaj socrealistycznego miasta, ale z 1955 roku, ale niezrealizowany. No a dzisiejsza teraźniejszość jest taka, jak widać na tym pięknym zdjęciu z polski.org, panoramicznym. Można powiedzieć, że remont z 2012 roku upiękniał ten teren. Ostatnim takim akcentem, kiedy wreszcie oddadzą hotel Grant, to będzie domknięcie, zagospodarowanie przynajmniej tej części przed dworcem. I stworzenia, no właśnie, takiego miejsca placu przydworcowego z różnymi instytucjami, z biurowcami, z hotelami, z... Może nie z jakimiś eleganckimi sklepami niestety, ale w każdym razie, jesteśmy na dobrej drodze. A pochodów pierwszomajowych już nie ma, dzięki bogu. Dziękuję bardzo.