



1.

Widok z lotu ptaka na fabrykę Linke-Hofmann-Werke, pierwsza połowa XX wieku. Fot. Biblioteka Uniwersytecka we Wrocławiu  
Aerial view of the Linke-Hofmann-Werke factory, first half of the 20th century. Photo: University Library in Wrocław

# Nowa tożsamość

Przyczynek do badań na przykładzie architektury

Państwowej Fabryki Wagonów „Pafawag” we Wrocławiu

---

## New identity

A contribution to research on the example  
of the architecture of the “Pafawag” State Rail  
Coach Factory in Wrocław

Iwona Kałuża

**C**zerwona cegła, szkło, beton i metal to główne budulce architektury przemysłowej, która – oszczędna w detalu oraz prosta w formie – była wyznacznikiem nowoczesności i stała się ikoną stylu XIX i XX wieku. Przeszkłone hale, szedowe dachy, żeliwne przeciwpożarowe stropy stanowiły jej główne elementy, czego przykładem jest także budowana od 1909 r. w Breslau, obecnym Wrocławiu, fabryka produkująca tabor kolejowy Linke-Hofmann-Werke.

Utworzone w wyniku połączenia mniejszych fabryk przedsiębiorstwo<sup>1</sup> na początku XX w. stało się jednym z największych dostawców taboru kolejowego w Europie. Jak sugerują dane, tuż przed I wojną światową zatrudniało w niej ok. 3000 pracowników, produkując przy tym rocznie 5000 wagonów towarowych i 600 osobowych<sup>2</sup>. W latach 30. XX w., po przeję-

**R**ed brick, glass, concrete and metal were the main building materials of an industrial architecture which, with its economy of detail and simplicity of form, was an indicator of modernity and became an icon of style in the 19th and 20th centuries. Glazed halls, shed roofs and cast-iron fire-proof ceilings were its main elements, as exemplified by the Linke-Hofmann-Werke rolling stock factory, which was built in Breslau, present-day Wrocław, from 1909 onwards.

Formed by a merger of smaller factories, the company<sup>1</sup> became one of the largest suppliers of rolling stock in Europe at the beginning of the 20th century. Figures indicate that, just before the World War I, it employed around 3,000 workers, producing 5,000 freight wagons and 600 passenger coaches annually<sup>2</sup>.

ciu przedsiębiorstwa przez koncern Junkersa, rozpoczęto w nim produkcję również na potrzeby wojska, by po II wojnie światowej znów powrócić do produkcji taboru kolejowego. Tym razem jednak już nie dla niemieckiej, ale dla polskiej firmy: dla Państwowej Fabryki Wagonów „Pafawag” we Wrocławiu.

Literatura przedmiotu dotycząca zakładu zdominowana została przez materiały koncentrujące się przede wszystkim na rozwoju taboru kolejowego<sup>3</sup>. Wśród pozostałych opracowań na szczególną uwagę zasługują wyniki badań socjologicznych prowadzonych w latach 60. ubiegłego stulecia przez Zofię Szapajtis, które miały na celu zbadanie struktury demograficznej Pafawagu<sup>4</sup>. Nie mniej istotne informacje dotyczące aspektu socjologicznego analizowanego zagadnienia były zamieszczane w wydawnictwach publikowanych z okazji kolejnych rocznic działalności przedsiębiorstwa. Zawarte w nich dane statystyczne, a także opisy dotyczące zaplecza socjalno-bytowego umożliwiły spojrzenie na fabrykę przez pryzmat jej pracowników oraz ich czasu wolnego<sup>5</sup>. Aktywność sportowo-rekreacyjna i kulturalno-oświatowa inicjowana przez zakładowe placówki, takie jak Robotniczy Klub Sportowy „Pafawag” czy Dom Kultury, to jeden z obszarów problemowych, który w 2021 r. stał się przedmiotem badań autorki niniejszego artykułu<sup>6</sup>. Zrealizowany projekt – będący pokłosiem owych badań – pozwolił na inwentaryzację rozproszonego materiału ikonograficznego oraz na dotarcie do niepublikowanych dotąd maszynopisów dotyczących historii zakładu, a także przeprowadzenie szeregu wywiadów z byłymi pracownikami Pafawagu, dając tym samym solidny fundament merytoryczny pod pytania o tożsamość zakładu po 1945 roku. Zebrany materiał ikonograficzny umożliwił również zainicjowanie pogłębionych studiów nad architekturą zespołu budynków fabrycznych, zarówno w jego przed-, jak i powojennym kształcie. Zdaniem autorki, łączenie zagadnień socjologicznych i architektonicznych ukazało bardzo istotny obszar problemowy dotyczący powiązań między rozwojem Pafawagu a napływem ludności do Wrocławia po 1945 roku.

In the 1930s, after the company was taken over by the Junkers concern, it also began production for the army, to return to rolling stock production only after the World War II. This time, however, it was no longer for a German company, but for a Polish one: the “Pafawag” State Rail Coach Factory in Wrocław.

The literature on the plant was dominated by works focusing primarily on the development of rolling stock<sup>3</sup>. Among other studies, the results of sociological research conducted in the 1960s by Zofia Szapajtis to investigate the demographic structure of the Pafawag deserve special attention<sup>4</sup>. No less important information concerning the sociological aspect of the analysed issue was included in publications issued on the occasion of successive anniversaries of the company’s activity. The statistical data contained therein, as well as descriptions of social and living facilities, made it possible to look at the factory through the prism of its employees and their leisure time<sup>5</sup>. Sport-recreational and cultural-educational activities initiated by company establishments, such as the Workers’ Sports Club “Pafawag” or the Cultural Centre, is one of the issue areas that became the subject of the research of the author of this article in 2021<sup>6</sup>. The project executed as a result of this research made it possible to take stock of scattered iconographic material and to reach previously unpublished typescripts on the history of the plant, as well as to conduct a series of interviews with former Pafawag employees, thus providing a solid factual foundation for questions about the identity of the plant after 1945. The collected iconographic material also made it possible to initiate an in-depth study of the architecture of the complex of factory buildings, both in its pre- and post-war form. In the author’s opinion, combining sociological and architectural issues has revealed a very important problem area concerning the links between the development of Pafawag and the influx of people to Wrocław after 1945.

### Powstanie Linke-Hofmann-Werke

Powołując się na klasyfikację Piotra Gerbera, rozwój przemysłu we Wrocławiu można podzielić na trzy okresy. Pierwszy to czas do 1807 r., kiedy produkcja, skupiona wokół stosunkowo niewielkich manufaktur, znajdowała się w obrębie murów miejskich. Drugi to lata 1807–1870 – etap rozbiórki murów i stopniowego poszerzania się granic miasta, a co za tym idzie, nowych lokalizacji dla przemysłu. Do trzeciego okresu Gerber zalicza już lata należące do w. XX (1871–1914). Charakteryzował je przyśpieszony rozwój związany z reparacjami wojennymi<sup>7</sup>, a także moment rozpoczęcia budowy wspomnianej już fabryki należącej do Linke-Hofmann-Werke.

Przypuszczalnie już w 1907 r., gdy Gottfried Linke wchodził w spółkę z Johanem Hofmannem, w ich zamyśle była rozbudowa fabryki<sup>8</sup>. Powstające kolejno obiekty przy obecnej ul. Fabrycznej, wznoszone na wzór Warsztatów Naprawczych Towarzystwa Kolei Górnośląskiej, zaliczały się w okresie swej budowy do nowocześniejszych przykładów architektury przemysłowej na terenie Wrocławia. Wniosek taki nasuwa się przez wzgląd na nowatorskie, jak na tamten okres, rozwiązania mające na celu umożliwienie poruszania się taboru kolejowego wewnątrz oraz wokół hal, co naturalnie determinowało rozmieszczenie całej zabudowy.

Ceglana architektura pierwszych hal produkcyjnych wraz z charakterystycznymi dwuspadowymi świetlikami umiejscowionymi w połaci dachowej miała doświetlać przestronne hale. Strop o konstrukcji metalowej, surowy i pozbawiony jakiegokolwiek detalu architektonicznego, miał nie tylko wzmocnić całość, ale także zapewnić ochronę przeciwpożarową. W większości zabudowa fabryki wyglądała podobnie. Jej elementami charakterystycznymi były lizeny, duże okna ze stalowymi oprawami, dwuskrzydłowe metalowe drzwi oraz schodkowe gzymsy – typowe składniki przedwojennej architektury przemysłowej [fig. 1]. Natomiast zabudowę Linke-Hofmann-Werke wyróżniała m.in. hala o numerze 7, powstała w 1941 roku<sup>9</sup>. Jej dach zamiast charakterystycznych dla tej fabryki dwuspadowych świetlików posiadał

### Establishment of the Linke-Hofmann-Werke

Following Peter Gerber's classification, the development of industry in Wrocław can be divided into three periods. The first is the time up to 1807, when manufacturing, centred around relatively small craft workshops, was located within the city walls. The second is the period from 1807 to 1870 – a stage when the walls were dismantled and the city's boundaries gradually expanded, with the resultant new locations for industry. In the third period, Gerber already includes the years belonging to the 20th c. (1871–1914). These were characterised by the accelerated development associated with war reparations<sup>7</sup>, and the moment when the construction of the already mentioned factory belonging to the Linke-Hofmann-Werke began.

It is supposed that as early as 1907, when Gottfried Linke entered into partnership with Johan Hofmann, their intention was to expand the factory<sup>8</sup>. Successively built on the model of the Upper Silesian Railway Repair Workshops, the buildings on today's Fabryczna Street were among the most modern examples of industrial architecture in Wrocław at the time of their construction. Such a conclusion can be drawn from the innovative, for the time, solutions designed to enable the movement of rolling stock inside and around the halls, which naturally determined the layout of the entire complex.

The brick architecture of the first production halls, with its characteristic gabled skylights in the roof slope, was intended to illuminate the spacious halls. For the most part, the factory buildings looked similar. Its characteristic elements were lisen, large windows with steel frames, double-leaf metal doors and stepped cornices – typical components of pre-war industrial architecture [Fig. 1]. Whereas the buildings of the Linke-Hofmann-Werke were distinguished by, among other things, the Hall No. 7, built in 1941<sup>9</sup>. Instead of the gabled skylights typical of this factory, its roof had rectangularly closed glazing. Light also entered through the densely muntinated windows on all four sides<sup>10</sup>.

przeszklenia zamknięte prostokątnie. Światło wpadało do niej również przez boczne, gęsto szprosowane okna, umieszczone we wszystkich czterech ścianach<sup>10</sup>.

Zabudowa fabryki w miarę rozwoju produkcji ciągle się powiększała. Jak podają powojenne plany inwentaryzacyjne, wiele obiektów powstało na przełomie lat 30. i 40. XX wieku. Wśród nich na pewno warto zwrócić uwagę na wybudowaną w 1937 r. stołówkę mającą docelowo mieścić 1200 pracowników, a także powstały już w czasie wojny (1942) budynek administracyjno-biurowy z charakterystyczną wieżą zegarową. W sumie, jak wynika z planów, Linke-Hofmann-Werke na terenie obecnego Alstom mieścił 35 obiektów<sup>11</sup>.

### Odbudowa po 1945 r.

Powyższy krótki opis architektury powstałej w pierwszej połowie XX w. to zaledwie przyczynek do szerszej analizy nie tyle stylu architektonicznego, ile funkcji czy nowej tożsamości budowanej po II wojnie światowej, kiedy to zakład stał się czołowym producentem taboru kolejowego w Polsce. Podjęte na I Zjeździe Przemysłowym Ziemi Odzyskanych decyzje wyraźnie świadczyły o randze tego przedsiębiorstwa: nie tylko dla transportu i przemysłu, ale także dla formowania i wzmacniania nowej tożsamości we Wrocławiu<sup>12</sup>.

Rok 1945 dla wielu zakładów przemysłowych był okresem determinującym. Stopniowe otwieranie produkcji, odgruzowywanie i odbudowa terenów fabrycznych, a także budowa mieszkań dla potencjalnych przyszłych pracowników stanowiły nie lada wyzwanie dla architektów, władz miasta czy napływającej ludności. Pafawag został zniszczony w 30%<sup>13</sup>, a poszczególne jego obiekty w skali destrukcji klasyfikowane były od 5% wzwyż<sup>14</sup>. Sięgając do literatury popularnonaukowej, można znaleźć bardzo wiele ogólnych opisów o jego odbudowie – o ogromie zniszczeń, o braku urządzeń czy o dewastacji<sup>15</sup>. Natomiast o tym, jak dokładnie wyglądał zakład, dowiadujemy się m.in. z jednego z artykułów Aleksandra Szafkowskiego – ówczesnego

The factory's buildings continued to expand as production expanded. According to the post-war inventory plans, many of the facilities were built in the late 1930s and early 1940s. Among them, it is certainly worth noting the canteen, built in 1937 to eventually house 1,200 employees, as well as the administration and office building with its distinctive clock tower, already built during the war (1942). In total, according to the plans, the Linke-Hofmann-Werke on the site of the current Alstom housed 35 facilities<sup>11</sup>.

### Reconstruction after 1945

The above brief description of the architecture created in the first half of the 20th c. is merely a contribution to a broader analysis not of the architectural style, but of the function or new identity built after the World War II, when the plant became the leading manufacturer of rolling stock in Poland. The decisions taken at the 1st Industrial Convention of the Recovered Territories clearly demonstrated the importance of this enterprise: not only for transport and industry, but also for the formation and strengthening of a new identity in Wrocław<sup>12</sup>.

The year 1945 was a decisive period for many industrial plants. The gradual opening of production, the deconstruction and reconstruction of factory sites, as well as the construction of housing for potential future employees posed a considerable challenge for architects, city authorities or the incoming population. The Pafawag was 30% destroyed<sup>13</sup>, and its individual facilities were classified in the scale of destruction from 5% upwards<sup>14</sup>. In the popular science literature there are many general descriptions of the rebuilding of the plant – the enormity of the damage, the lack of equipment or the devastation<sup>15</sup>. Whereas from one of the articles by Aleksander Szafkowski – then head of the Construction Department of the Pafawag – we learn exactly what the plant looked like. The text, published in the Pafawag biweekly, highlights several important elements. The first is the inter-company coopera-

kierownika Wydziału Budowlanego „Pafawagu”. Tekst, zamieszczony na łamach dwutygodnika Pafawagu, zwraca uwagę na kilka istotnych elementów. Pierwszym z nich jest współpraca międzyzakładowa w zakresie materiału, narzędzi czy nawet rąk do pracy. Drugim – liczba osób zaangażowanych w odbudowę:

Nie minęło i kilka tygodni, a stanęła solidna brygada, złożona z sześćdziesięciu kilku osób, z którą można było niejedno poczynać. Toteż z początkiem sierpnia 1945 roku odbudowa fabryki ruszyła pełną parą<sup>16</sup>.

Jako pierwsza została do użytku oddana hala W-7, gdzie w początkowym okresie produkowano węglarki. Jej odbudowa, jak dowiadujemy się z przywołanego artykułu, przebiegała w następujący sposób:

remont konstrukcji żelaznej budynku, gruntowna reparacja 25.000 m.kw. połaci dachowej wraz ze świetlikami, tyleż pokrycia dachowego, przeszło 13.000 m.kw. odszklenia i oszklenia, nie mówiąc już o setkach innych czynności robót demolacyjnych, betonowych, ciesielskich itd., postawiło całą załogę budowlaną w istnym ogniu pracy. Wykonywanie potrzebnych rysunków wykonawczych, technicznych i wiele, wiele innych czynności pomocniczych z braku czasu odbywało się dosłownie na kolanie<sup>17</sup>.

Tempo było zawrotne. Hala W-7, choć z pewnością nie do końca jeszcze odbudowana, ruszyła z produkcją pierwszych węglarek już w listopadzie 1945 roku<sup>18</sup>.

Historyczna zabudowa Pafawagu niewiele się zmieniła w stosunku do przedwojennego stylu. Ewidentnie starano się w miarę możliwości odwzorować stan sprzed 1945 r. [fig. 2]. Naturalnie jednak w zależności od potrzeb powstawały nowe obiekty. Na przełomie lat 40. i 50. XX w. odbudowano odlewnię oraz wybudowano żłobek przyzakładowy.

Odbudowa odlewni rozpoczęła się w 1948 r. i stanowiła typowy przykład budownictwa przemysłowego. W przyziemiu zlokalizowano natryski i szatnie, a na parterze, pierwszym i drugim

tion in terms of material, tools or even manpower. The second is the number of people involved in the reconstruction:

Not even a few weeks had passed, and a solid brigade of sixty-something people was in place. A brigade with whom you could do a lot. So, at the beginning of August 1945, the rebuilding of the factory started in full swing<sup>16</sup>.

The first hall to be put into use was Hall W-7, where coal cars were initially produced. Its reconstruction, as we learn from the cited article, proceeded as follows:

The refurbishment of the building's ironwork, the extensive renovation of 25,000 square metres of roof slope including skylights, as much roofing, over 13,000 square metres of glazing and glass, not to mention hundreds of other demolition, concrete and carpentry jobs, etc., put the entire building crew in a veritable state of work. Making the necessary detailed drawings, technical drawings and many, many other ancillary activities were literally done on the knee for lack of time<sup>17</sup>.

The pace was dizzying. Hall W-7, although certainly not yet fully rebuilt, started production of the first coal cars as early as November 1945<sup>18</sup>.

The historic architecture of the Pafawag has changed little from its pre-war style. Evidently an attempt was made to replicate the pre-1945 condition as far as possible [Fig. 2]. But naturally, new buildings were constructed according to need. In the late 1940s and early 1950s, the foundry was rebuilt and an on-site nursery was added.

The reconstruction of the foundry began in 1948 and was a typical example of industrial construction. The basement housed showers and changing rooms, while the ground, first and second floors were used as workspaces: the model shop, locksmith shop, tool shop and cleaning room. Dictated by function, the structure was a compact and purposefully planned whole. Skylights occupied 50% of the roof area. Its bright interior, as is known from the data,

piętrze – przestrzenie służące do pracy: modelarnię, ślusarnię, narzędziownię i oczyszczalnię. Podyktowana funkcją konstrukcja stanowiła zwartą oraz celowo rozplanowaną całość. Świetliki zajmowały 50% powierzchni dachowej. W jej jasnym wnętrzu, jak wiadomo z danych, w 1951 r. pracowało ok. 250 osób<sup>19</sup>. Usytuowano ją obok wydziału mechanicznego W-4, odbudowa była zaś podyktowana dużym potencjałem produkcyjnym, nie tylko dla Pafawagu, ale również dla pobliskich zakładów<sup>20</sup>. Najintensywniejszy dla odbudowy odlewni Pafawagu był 1953 r. – półmetek gospodarczego planu sześcioletniego, z którego przeznaczono na ten cel łączną kwotę 6 465 800 zł<sup>21</sup>.

Drugi wspomniany obiekt, żłobek, wchodzi już w obszar budownictwa socjalno-bytowego. Lokalizacja osiedli robotniczych na Nowym Dworze, Muchoborze, Krzykach i Grabiszynie oraz stosunkowo duża odległość od miejsca pracy doprowadziły do wzniesienia żłobka na terenie fabryki. Działania ukończono w grudniu 1949<sup>22</sup>. Jak czytamy: „posiadał 2-kondygnację i piwnice, [...] klatkę ze schodami betonowymi i 3 wejścia”<sup>23</sup>. Co istotne, był to pierwszy obiekt powstały w Pafawagu w wyniku procesu humanizacji pracy.

### Idea humanizacji pracy w okresie PRL

Idea humanizacji pracy była bardzo popularna w okresie PRL, co wynikało z szybko postępującego po wojnie procesu uprzemysłowienia, który z kolei – jak zauważa Daniel Bell – przenosił się na inne dziedziny życia społecznego<sup>24</sup>. Fabryka to pierwowzór małego miasta, zapewniającego dostęp do wszystkich usług: kultury, zdrowia, sportu, wypoczynku i innych form rekreacji. Powołując się, za Jerzym Ozdowskim, na Włodzimierza Missiuro, można stwierdzić, że humanizacja pracy obejmowała:

wszystkie środki przystosowania [...] warunków, a więc czynnika maszynowego pracy i jej bezpośredniego środowiska, do właściwości fizycznych i psychicznych człowieka zapewniających mu ochronę zdrowia i nieskrepowane możliwości

provided workspace for about 250 people in 1951<sup>19</sup>. It was located next to the W-4 mechanical department, and the reconstruction was due to the high production potential, not only for the Pafawag itself, but also for the nearby plants<sup>20</sup>. The most intense year for the reconstruction of the Pafawag was 1953 – the halfway point of the Six-Year Plan of the economic development, from which a total of PLN 6,465,800 was allocated for this purpose<sup>21</sup>.

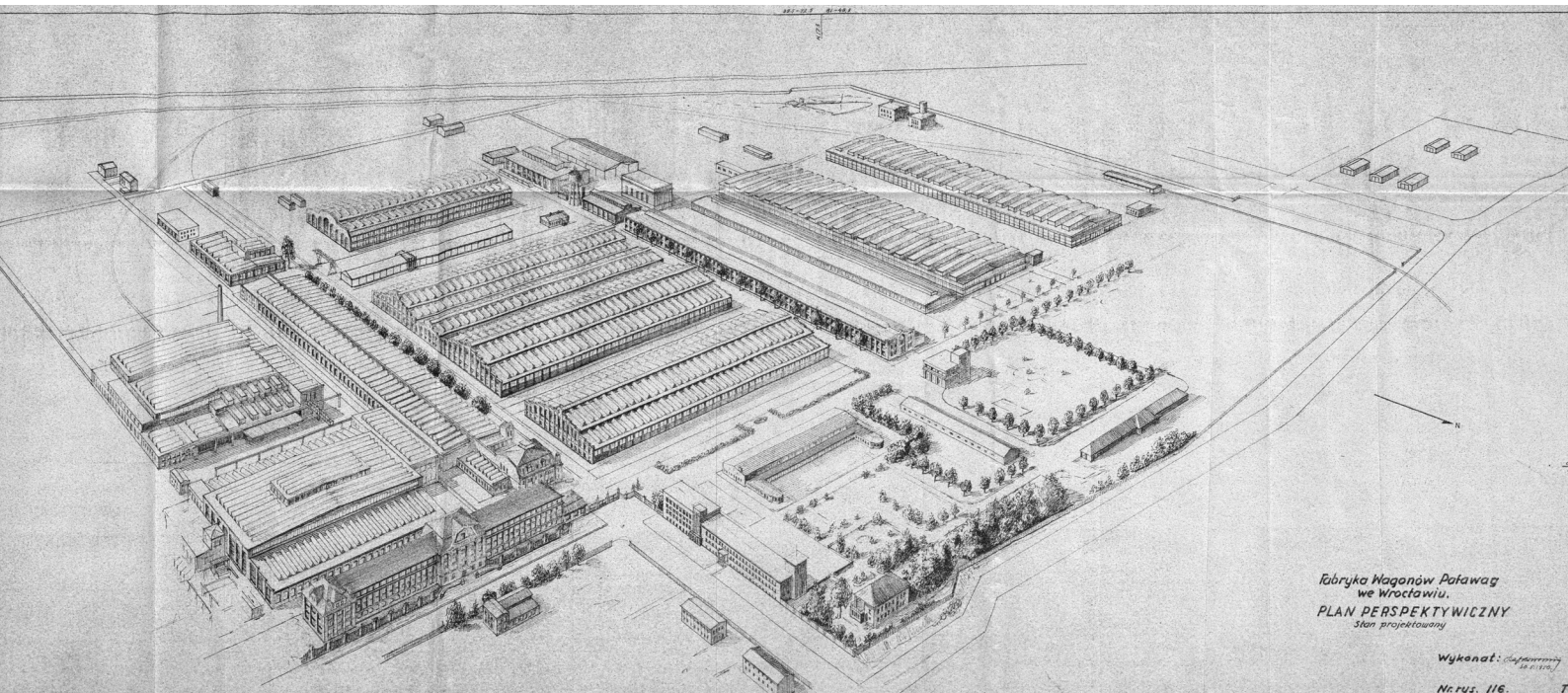
The second building mentioned, the nursery, already falls into the area of social-living facilities. The location of workers' housing estates in Nowy Dwór, Muchobor, Krzyki and Grabiszyn and the relatively long distance from the workplace led to the establishment of a nursery on the factory site. The work was completed in December 1949<sup>22</sup>. As it reads: “it had 2 floors and a basement, [...] a staircase with concrete stairs and 3 entrances”<sup>23</sup>. Significantly, it was the first facility to be built at the Pafawag as a result of the humanisation of work.

### The idea of humanisation of work in the PRL period

The idea of the humanisation of work was very popular during the PRL period, due to the rapid post-war process of industrialisation, which in turn – as Daniel Bell notes – spilled over into other areas of social life<sup>24</sup>. The factory is the prototype of the small town, providing access to all services: culture, health, sport, leisure and other forms of recreation. To quote, following Jerzy Ozdowski, Włodzimierz Missiuro, the humanisation of work included:

all means of adapting [...] the conditions, that is, the machine factor of work and its immediate environment, to the physical and psychological characteristics of a human being ensuring the protection of their health and unfettered opportunities for the development of their spiritual and physical powers and the satisfaction of their material and cultural needs<sup>25</sup>.

Therefore, there were organised performances, exhibitions, schools, health centres



2. Aleksander Szafkowski, plan perspektywiczny Fabryki Wagonów „Pafawag” we Wrocławiu. Fot. Archiwum Państwowe we Wrocławiu  
 Aleksander Szafkowski, perspective plan of the “Pafawag” State Rail Coach Factory in Wrocław. Photo: National Archives in Wrocław

rozwoju jego władz duchowych i fizycznych oraz zaspokojenie jego potrzeb materialnych i kulturalnych<sup>25</sup>.

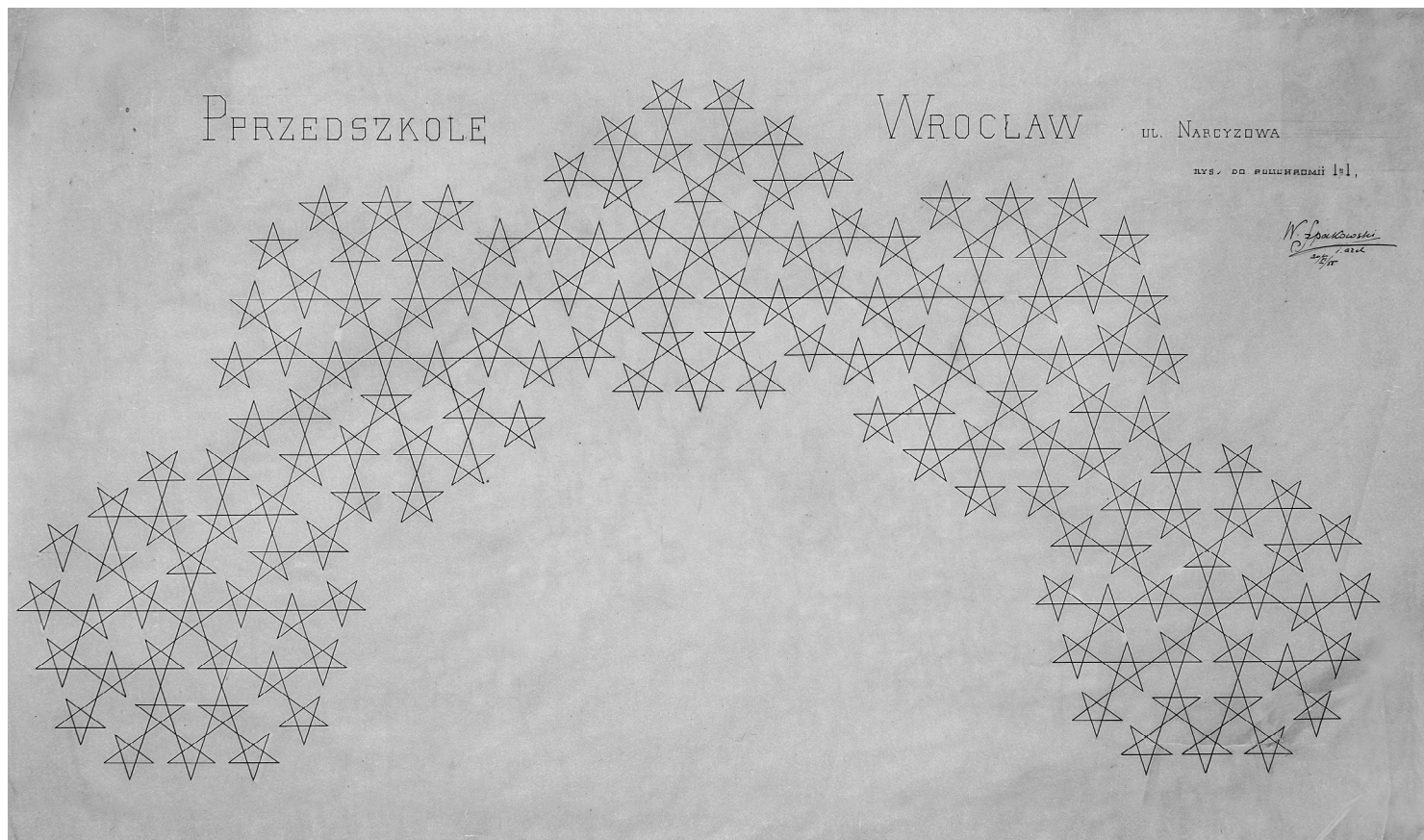
Dlatego w zakładach pracy organizowano spektakle, wystawy, szkoły, ośrodki zdrowia, a także potrzebną ku temu infrastrukturę z pełnym wyposażeniem i starannie zaprojektowanym wnętrzem.

W Pafawagu w początkowym okresie projektował budynki, jak i plafon w Domu Kultury czy polichromie w jednym z przedszkoli, Waclaw Szpakowski – jeden z architektów odbudowujących zakład<sup>26</sup>. Przedszkole, o którym mowa, zostało wybudowane przy ul. Narcyzowej 6 w 1950 r., specjalnie dla dzieci pracowników. Celowo usytuowano je na Grabiszynie, ponieważ tam – jak już wspomniano – mieściło się osiedle robotnicze Pafawagu. Placówkę mogła wyróżniać polichromia zaprojektowana przez Szpakowskiego. Powstała w 1955 r. szkic [fig. 3],

in the workplaces, as well as the infrastructure needed for this with full equipment and carefully designed interiors.

In the early days at the Pafawag, Waclaw Szpakowski – one of the architects who rebuilt the plant – designed the buildings, as well as the plafon in the Cultural Centre or the polychrome in one of the kindergartens<sup>26</sup>. The kindergarten in question was built at 6 Narcyzowa Street in 1950, specifically for the children of the workers. It was deliberately located in Grabiszyn because, as already mentioned, this was the location of the Pafawag workers’ housing estate. The facility could be distinguished by the polychrome painting designed by Szpakowski. Created in 1955, the sketch [Fig. 3], kept in the family archive, depicts circular and at the same time rhythmically arranged stars, which – it would seem – are inspired by astronomy. However, a reading of the architect’s letters to his daughter, Anna Szpakowska-Kujawska, leads





3.

**Wacław Szpakowski, szkic polichromii w przedszkolu przy ul. Narcyzowej 6 we Wrocławiu. Fot. z rodzinnego archiwum, dzięki uprzejmości Anny Szpakowskiej-Kujawskiej**

Wacław Szpakowski, sketch of a polychrome painting in the kindergarten at 6 Narcyzowa Street in Wrocław. Photo from the family archive, courtesy of Anna Szpakowska-Kujawska

przechowywany w rodzinnym archiwum, przedstawia kółka i zarazem rytmicznie rozmieszczone gwiazdy, które – wydawać by się mogło – inspirowane są astronomią. Lektura listów architekta do córki, Anny Szpakowskiej-Kujawskiej, naprowadza jednak na odmienne tory: w omawianym projekcie dążył on do poszerzenia pojęcia rytmicznych linii. Rok 1954 był dla niego czasem stawiania nowych tez w obrębie matematyki, szkice te zaś stanowią dowód nowego podejścia, wedle którego „każda figura geometryczna jest linią rytmiczną”<sup>27</sup>.

Szpakowski zaprojektował dla Pafawagu również plafon – w 1952 roku<sup>28</sup>. Został on wykonany przez dwóch malarzy w Domu Kultury na Nowym Dworze i zdobił wnętrze tego budynku prawdopodobnie kilka lat, o czym świadczą wspomnienia dawnych pracowników<sup>29</sup>. Był to powtarzający się linearny ornament – meander, zapraszający widza do mozolnej wędrówki, niczym labirynt czy też szyfr, którego powstanie zbiega się z opracowywaniem przez Szpakowskiego teorii ornamentyki. W tworzonych przez niego w owym czasie zapiskach czytamy:

jedynie meander dostąpił ze wszystkich wzorów zdobniczych zaszczytu zostania w architekturze – u mnie na odwrót – jako propaganda rzeczy nowej – li tylko dowiązana do przyszłości<sup>30</sup>.

Klasyczny ornament stanowił inspirację dla liniowych pomysłów Szpakowskiego – pełnych załamania, powtarzalnych, z wielokrotnym zastosowaniem zasad symetrii.

Przedstawione trzy przykłady – w postaci żłobka, przedszkola i Domu Kultury – to tylko wierzchołek potrzeb ludności nowo napływającej do Wrocławia. Po wojnie na osiedlach fabrycznych uruchomiono również szereg takich usług, jak świetlice i sklepy spożywcze. Tym samym, w odpowiedzi na popyt, na terenie zakładu pod koniec 1945 r. powstała Spółdzielnia Spożywców Państwowej Fabryki Wagonów. Do jej głównych celów należało prowadzenie sklepów i sprzedaż m.in. produktów żywnościowych dla pracowników tego zakładu. Swym stylem architektonicznym obiekty te odbiegały od ceglanej, przedwojennej zabudowy na terenie

to a different interpretation: in the project in question, he sought to expand the concept of rhythmic lines. For him, 1954 was a time of new theses within mathematics, and these sketches are evidence of a new approach according to which “every geometrical figure is a rhythmic line”<sup>27</sup>.

Szpakowski also designed a plafond for the Pafawag – in 1952<sup>28</sup>. It was made by two painters at the Cultural Centre in Nowy Dwór and decorated the interior of this building for probably several years, as evidenced by the recollections of former employees<sup>29</sup>. It was a repeating linear ornament – a meander, inviting the viewer to wander laboriously, like a labyrinth or a cipher, the creation of which coincides with Szpakowski’s development of a theory of ornamentation. In the notes he made at the time, we read:

of all ornamental patterns, the meander is the only one that has had the honour of being incorporated into architecture – for me, it is the other way round – as a propaganda of the new – only linked to the future<sup>30</sup>.

Classical ornament was the inspiration for Szpakowski’s linear ideas – full of inflections, repetitive, with multiple applications of the principles of symmetry.

The three examples given – in the form of a nursery, kindergarten and Cultural Centre – are only the tip of the needs of the population newly arriving in Wrocław. After the war, a number of services such as day care centres and grocery shops were also launched on the factory housing estates. Thus, in response to demand, the Food Cooperative of the State Rail Coach Factory was established on the site at the end of 1945. Its main objectives were to run shops and sell, among other things, food products for the factory’s employees. With their architectural style, those buildings differed from the pre-war brick constructions on the site. They were simple, prism-shaped forms clad in usually corrugated sheet metal, which, although long past their function, were important components of the plant’s post-war aesthetic. They gave further context and layers, especially in the Recovered Territories.

zakładu. Były to proste, graniaste formy obite zazwyczaj falistą blachą, które – choć już dawno nie spełniają swej funkcji – stanowiły ważne komponenty powojennej wizualności tego zakładu. Nadawały kolejny kontekst oraz warstwy, zwłaszcza na terenie Ziemi Odzyskanych.

W Pafawagu w szybkim tempie powstało dziewięć sklepów rozdzielczych oraz klubokawiarnia – utrzymane w podobnej stylistyce. Przy czym wspomniana kawiarnia, o nazwie „Wagonówka” [fig. 4], mieszcząca się niegdyś przy ul. Ojca Beyzyma, to również obraz tego, co określilibyśmy jako „poniemieckie”<sup>31</sup>.

### Ponemiecka architektura i jej adaptacja

Powojenna adaptacja „Wagonówki” to doskonały przykład przejmowania architektury zastanej na Ziemiach Odzyskanych. Jeden z wielu, gdzie wchodzące w nowe funkcje budynki służą już nie niemieckim, ale polskim obywatelom. Są na pograniczu architektury polskiej i architektury w Polsce – jak można rzecz wyrazić, opierając się na rozważaniach Andrzeja Tomaszewskiego<sup>32</sup>. „Wagonówka” wybudowana została w latach 30. XX w., zburzona w r. 2011. Przed 1945 r. służyła jako miejsce spotkań i wypoczynku. Mieściła się w niedużej odległości od budynku pierwszej siedziby Robotniczego Klubu Sportowego „Pafawag”, a przed wojną – powstałego w 1901 r. klubu sportowego SC Schlesien Breslau.

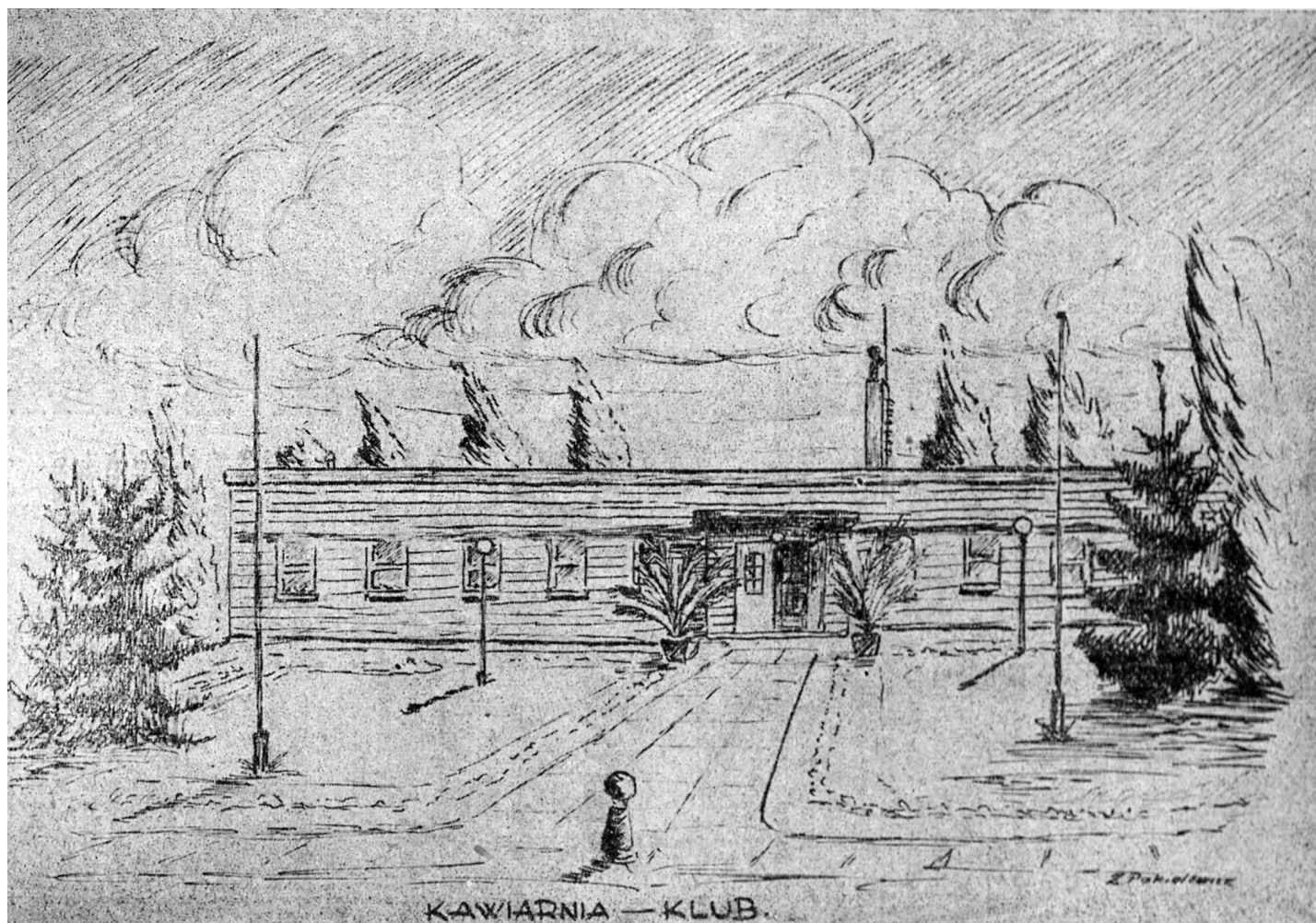
„Wagonówka” i klub sportowy to jedno z wielu przykładów adaptacji, a co za tym idzie, akceptacji dziedzictwa zachodnich sąsiadów. Nie tylko w obszarze architektury, ale również rozrywki i kultury. Zagadnienia te, niesłychanie istotne, były już kilkakrotnie podejmowane przez historyków sztuki, socjologów czy historyków<sup>33</sup>, nadal są jednak istotnym polem do dyskusji na temat powojennej architektury – zarówno w obszarze stylu, jak i pamięci, dziedzictwa, niechcianej spuścizny czy przetworzenia i dopasowania, czego egzemplifikację stanowią i powyższe dwa obiekty, i cała historia lat 40. XX w. w Pafawagu. Wracając wszakże do „Wagonówki” oraz do klubu sportowego, wielu

In the Pafawag, nine distribution shops and a club-café – maintained in a similar style – were quickly established. However, the aforementioned café, called “Wagonówka” [Fig. 4], once located in Ojca Beyzyma Street, is also an example of what we would call “post-German”<sup>31</sup>.

### Post-German architecture and its adaptation

The post-war adaptation of the “Wagonówka” is an excellent example of taking over the architecture existing in the Recovered Territories. It is one of many, where the buildings that take on new functions no longer serve German, but Polish citizens. They are on the borderline between Polish architecture and architecture in Poland – as one might put it, based on the reflections of Andrzej Tomaszewski<sup>32</sup>. The “Wagonówka” was built in the 1930s, demolished in 2011. Before 1945, it served as a meeting and recreation place. It was located not far from the building of the first seat of the Workers’ Sports Club “Pafawag” and, before the war, of the sports club SC Schlesien Breslau, founded in 1901.

The “Wagonówka” and the sports club are among the many examples of the adaptation, and therefore acceptance, of the heritage of the western neighbours. Not only in the area of architecture, but also in the area of entertainment and culture. These issues, which are extremely important, have already been addressed several times by art historians, sociologists or historians<sup>33</sup>, but they are still an important field to discuss post-war architecture – in the area of style as well as memory, heritage, unwanted legacy or transformation and adaptation, exemplified by both the above two buildings and the entire history of the 1940s in the Pafawag. Returning, however, to the “Wagonówka” and the sports club, many scholars would argue that this architecture in post-war Wrocław had no impact on the new identity being formed. Although they are not buildings on the scale of the Olympic Stadium or the former edifice of the new *Regierungsbezirk* Office (now the Marshal’s Office of the Lower Silesian Voivodship),



4.

Klubokawiarnia „Wagonówka”. Fot. z: Mleczak, *Jak mieszkamy i żyjemy po pracy?*, „Pafawag. Dwutygodnik Pracowników P.F.W.” 1948, nr 7, s. 23  
The “Wagonówka” club-café Photo: Mleczak, *Jak mieszkamy i żyjemy po pracy?*, “Pafawag. Dwutygodnik pracowników P.F.W.” 1948, No. 7, p. 23

badaczy mogłoby stwierdzić, że architektura ta w powojennym Wrocławiu nie miała wpływu na budowaną nową tożsamość. Choć nie są to obiekty skali stadionu olimpijskiego czy dawnego gmachu nowej rejencji (obecnie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego), to niewątpliwie są to miejsca, do których w pierwszych dniach po wojnie chodzili pracownicy Pafawagu. Nadmienmy: pierwszego uruchomionego zakładu, do którego napływały rzesze pracowników z okolicznych wsi i miejscowości. Do miejsca będącego po wojnie jednym z pierwszych elementów układanki polityczno-gospodarczej.

Państwowa Fabryka Wagonów „Pafawag” stanowi materiał do bardzo ciekawego studium przypadku obszaru będącego sprawdzianem nowych, powojennych rozwiązań – nie tyle w konstrukcji odbudowywanych hal fabrycznych, ile w kreowanej po wojnie nowej wizji realnego socjalizmu. „Wagonówka”, nie zmieniając swej funkcji, stała się po 1945 r. jednym z pierwszych miejsc przeznaczonych dla rozrywki pracowników tego zakładu. Nadal, jak przed wojną, pełniła funkcję kawiarni i nie zmodyfikowano nawet jej stylu, inspirowanego lekką architekturą pawilonową, której rozkwit nastąpił z początkiem XX wieku. Tu pojawia się pytanie: czy niemiecki aspekt był tutaj istotny? Czy może naturalne wydawało się zaadaptowanie przez mieszkańców Wrocławia tego obszaru lub też, patrząc w mniejszej skali – obiektu? W jednym z artykułów zamieszczonych w gazecie zakładowej czytamy, że budowane pod koniec lat 40. XX w. kolonie przestały razić pustką i zniszczeniami. A co więcej: „zajęte były bujnym życiem ludzi, którzy ugruntowali we Wrocławiu swój byt, w oparciu o wielką, niebanalną fabrykę”<sup>34</sup>.

Obiektem z podobną historią była wspomniana siedziba pierwszego Robotniczego Klubu Sportowego „Pafawag” – budynek, który również po wojnie został zaadaptowany na cele sportowe. Przy czym jego architektura, już nie pawilonowa, nawiązywała do stylu dworkowego, o czym świadczą czterospadowy dach kryty czerwoną dachówką, z lukarnami i wolim oknem, oraz okna w pierwszej i drugiej kondygnacji, których prostokątne zwieńczenie

they were undoubtedly places where Pafawag workers frequented in the first days after the war. Let us add: the first plant to be opened, to which crowds of workers from the surrounding villages and towns flocked. A place that was one of the first pieces of the political and economic puzzle after the war.

The “Pafawag” State Rail Coach Factory is the material for a very interesting case study of an area that was a trial of new, post-war solutions – not so much in the construction of the rebuilt factory halls, but in the new vision of real socialism created after the war. The “Wagonówka”, without changing its function, became one of the first places intended for the entertainment of the factory’s employees after 1945. It continued to function as a café, as it did before the war, and not even its style, inspired by the light pavilion architecture that flourished at the beginning of the 20th c., was modified. Here the question arises: was the German aspect important here? Or did it seem natural for the people of Wrocław to adapt that area or, on a smaller scale, that building? In an article in the factory newsletter, we read that the colonies built in the late 1940s were no longer glaringly empty and dilapidated. And what’s more: “they were busy with the exuberant lives of the people who had established their livelihoods in Wrocław on the basis of a great, remarkable factory”<sup>34</sup>.

A building with a similar history was the aforementioned seat of the first Workers’ Sports Club called the “Pafawag”, a building which was also adapted for sports purposes after the war. However, its architecture, no longer pavilion-like, was reminiscent of the manor house style, as evidenced by the hipped roof covered with red tiles, with dormer windows and an oeil-de-boeuf, as well as the windows in the first and second storeys, whose rectangular top corresponded with the similarly ended entrance openings. As in the case of the “Wagonówka”, this object was demolished during the construction of a housing estate. Nowadays, the only historical accent is the monument erected in 1947 in honour of the athletes killed during the war. Today, it is an isolated testimony to

korespondowało z analogicznie zakończonymi otworami wejściowymi. Jak w przypadku „Wagonówki”, obiekt ów został zburzony podczas wznoszenia osiedla mieszkaniowego. Obecnie akcentem historycznym jest tylko pomnik postawiony w 1947 r. ku czci sportowców poległych w czasie wojny. Dziś stanowi on odosobnione świadectwo czasów dawnych, kiedy obszar ten służył m.in. pracownikom Pafawagu.

### **Nowa tożsamość budowana po 1945 r.**

Pafawag, jako jedno z ważniejszych przedsiębiorstw w powojennym Wrocławiu i oczko w głowie ówczesnych władz, był sprawdzianem nie tylko możliwości produkcyjnych, ale także zakorzenienia się nowej tożsamości mieszkańców Wrocławia. Służyć temu miały pojawiające się wszędzie slogany, które w początkowym okresie zmierzały do podkreślania polskości tego miasta. „Wrocław był, jest i będzie polskim na zawsze” – brzmi jedno ze zdań znalezionych wśród materiałów ikonograficznych gromadzonych w Muzeum Miejskim Wrocławia [fig. 5]. Baner z takim napisem, wykonany przez „artyistów partyjnych”, ozdobił pierwszą świetlicę fabryczną przy oddziale Straży Przemysłowej już w październiku 1945<sup>35</sup>.

Innym materiałem do analiz może być kwestionariusz wypełniony w 1946 r., który na polecenie Zjednoczenia Przemysłu i Taboru Sprzętu Kolejowego miał być ewidencją stanu rozwoju przedsiębiorstwa dla wydawnictwa „Rocznik Przemysłu Odrodzonej Polski”. Spośród wielu pytań jedno wydaje się dla podjętego tematu kluczowe. Dotyczy ono narodowości pracowników w Państwowej Fabryce Wagonów „Pafawag” we Wrocławiu. Na pytanie: „Ilu Niemców [sic!] zatrudniano w 1945 roku?”, w odpowiedzi padają następujące dane: „31.XII.1945 roku – 708 osób; obecnie: nie ma”<sup>36</sup>, co stanowi kolejny dowód polityczności zagadnienia i ukonstytuowania polskości zakładu w oczach władz.

Rozważając, czym jest tożsamość, trzeba powiedzieć, że nie sposób bez wątpliwości zdefiniować tego pojęcia. Wydaje się ono równoznaczne z samookreśleniem się. Tożsamości,

a time in the past when this area served, among others, the employees of the Pafawag.

### **A new identity built after 1945**

The Pafawag, as one of the most important enterprises in post-war Wrocław and the apple of the eye of the then authorities, was a test not only of its production capacity, but also of the new identity of the citizens of Wrocław. This was supported by slogans appearing everywhere, which in the early days aimed to emphasise the Polishness of the city. “Wrocław was, is and will be Polish forever” – reads one of the sentences found among the iconographic materials collected in the City Museum of Wrocław [Fig. 5]. A banner with such an inscription, made by “the Party’s artists”, adorned the first factory common room at the Industrial Guard branch as early as October 1945<sup>35</sup>.

Other material for analysis could be a questionnaire filled in in 1946, which, at the request of the Railway Equipment Industry and Rolling Stock Association, was to be a record of the plant’s state of development for the publication of the “Industry Yearbook of Reborn Poland”. Of the many questions, one seems crucial to the topic under discussion. It concerns the nationality of the workers at the “Pafawag” State Rail Coach Factory in Wrocław. The question “How many Germans [sic!] were employed in 1945?” is answered with the following data: “31. 12. 1945 – 708 people; at present: none”<sup>36</sup>, which is further evidence of the political nature of the issue and establishing the Polishness of the plant in the eyes of the authorities.

When considering what identity is, it must be said that it is impossible to define the concept without leaving any doubt. It seems to be synonymous with self-definition. Identity, as Tomaszewski states, cannot be attributed to the general public<sup>37</sup>. Rather, it is oriented towards the individual, who can co-create a collective identity, but does not have to do so. Moreover, identity can be shaped by individual experience, but it can also be manipulated by propaganda. Going even further: identity



5.  
Straż Przemysłowa Państwowej Fabryki Wagonów „Pafawag” w świetlicy zakładowej. Fot. Muzeum Miejskie Wrocławia  
Industrial Guard of the “Pafawag” State Rail Coach Factory in the factory common room. Photo: City Museum of Wrocław

jak stwierdza Tomaszewski, nie można przypisać do ogółu<sup>37</sup>. Jest ona raczej ukierunkowana na jednostkę, która może współtworzyć tożsamość zbiorową, ale nie musi tego czynić. Co więcej, tożsamość może być kształtowana przez indywidualne doświadczenie, ale może być też manipulowana przez propagandę. Idąc jeszcze dalej: tożsamość to konstrukt pojęciowy, który tylko poprzez rozwój wzbogaca się o nowe wartości. W jej ramy wpisany jest proces, co współgra z procesualną wizją społeczeństwa, będącego w ruchu prowadzącym do przeobrażeń. Tak więc, podając za Elżbietą Smolarewicz i Jackiem Kubera:

zmiana społeczna [...] nieustannie tożsamość kwestionuje, podważa, zmusza do dekonstrukcji bądź – patrząc na to nieco inaczej – umożliwia rekonstruowanie, stwarzanie na nowo<sup>38</sup>.

Pojęcie „nowej tożsamości” z kolei może iść w parze z tworzeniem się nowej społeczności, która – kształtowana m.in. poprzez masowe migracje – doprowadziła do transferu: w tym przypadku tradycji polskiej na dawne tereny niemieckie. Na Ziemi Zachodnie po wojnie napłynęło ok. 4,5 mln osób<sup>39</sup>. Nic więc dziwnego, że na Ziemiach Odzyskanych ukonstytuowanie nowej tożsamości było bardzo istotne. Odbывало się to na wiele różnych sposobów, do których należało polityczne sterowanie miejscem pracy.

W Państwowej Fabryce Wagonów „Pafawag” już od lat 40. XX w. kładziono duży nacisk m.in. na rozwój kultury polskiej pod postacią języka, teatru czy opery robotniczej, prowadzonej przez Stanisława Drabika i zrzeszającej wielu pracowników Pafawagu. Dbano o lokalną kulturę poprzez organizację koncertów, na których występowały młodzi twórcy z Dolnego Śląska, oraz mówiono o lokalności i o nawiązywaniu do polskiej tradycji, co – jak można przeczytać w jednym z artykułów zamieszczonych w „Trybunie Dolnośląskiej” – było potrzebne szerokim masom robotniczym<sup>40</sup>.

Kontynuując to zagadnienie, ciekawym zabiegiem wydaje się tworzenie izb pamięci czy też muzeów zakładowych, które powstały w ramach procesu humanizacji pracy. „Pafawagow-

is a conceptual construct that is only enriched with new values through evolution. There is a process embedded in its framework, which resonates with the processual vision of society being in motion leading to transformation. Thus, following Elżbieta Smolarewicz and Jacek Kubera:

social change [...] continually questions identity, undermines it, forces it to be deconstructed or – looking at it in a slightly different way – enables it to be reconstructed, created anew<sup>38</sup>.

The notion of a “new identity”, in turn, can go hand in hand with the formation of a new community, which – shaped, among other things, by mass migration – led to the transfer: in this case, of Polish traditions to the former German territories. Some 4.5 million people migrated to the Western Territories after the war<sup>39</sup>. It is therefore not surprising that in the Recovered Territories the constitution of a new identity was very important. This was done in many different ways, which included political control of the workplace.

At the “Pafawag” State Rail Coach Factory, as early as the 1940s, great emphasis was placed on, among other things, the growth of Polish culture in the form of language, theatre and a workers’ opera, led by Stanisław Drabik and involving many Pafawag employees. Local culture was nurtured through the organisation of concerts featuring young artists from Lower Silesia, and there was discussion of localism and reference to Polish traditions, which – as you can read in an article in the “Trybuna Dolnośląska” – was needed by the broad masses of workers<sup>40</sup>.

Continuing this theme, the creation of memorial chambers or company museums, which were established as part of the process of humanisation of work, seems to be an interesting approach. The Pafawag museum was opened in 1977<sup>41</sup>, as a response to the ministerial programme “Alliance of the World of Work with Culture and Art”, which had been implemented since the early 1970s. The museum’s interiors were intended to tell, in the best light pos-



skie” muzeum otwarto w 1977 r.<sup>41</sup>, jako odpowiedź na realizowany od początku lat 70. XX w. ministerialny program „Sojusz świata pracy z kulturą i sztuką”. Zawarta w muzealnych wnętrzach opowieść o zakładzie, jego polskości, przodownikach pracy czy też budowanej praktycznie od zera sferze socjalno-bytowej miała przedstawić przedsiębiorstwo z jak najlepszej strony. Muzeum mieściło się na piętrze, w skubizowanym budynku z tarasem, do którego prowadziły schody. Co zaskakujące, usytuowano je na fundamentach poniemieckiego bunkra i to w jego wnętrzu mówiło się o polskości zakładu.

Architektura Państwowej Fabryki Wagonów „Pafawag” stanowi doskonały przykład nawarstwiania się stylów i łączenia ich w jeden duży organizm. Obok zabudowy z początku XX w. powojenna architektura obejmowała poliklinikę, szkoły czy – na terenie wybranych osiedli – przedszkola, kawiarnie i hotele robotnicze. To właśnie te obiekty służyły pierwszym mieszkańcom Wrocławia – mimo powstałej kaskofonii dawnych i współczesnych stylów. I tutaj znów, poprzez wymienione funkcje, wracamy do ujęcia zakładu w obszarze specyfiki miasta, które, jak wiemy, nigdy nie jest skończonym estetycznie dziełem. Tak samo jak pewien obszar zamknięty w ramy przedsiębiorstwa. Odnosząc się do tego porównania, warto przytoczyć słowa Gregory’ego Ashwortha:

miasta, w których nikt nie mieszka, nie są miastami niezależnie od piękna ich formy. Miasto to kompleks form i funkcji pozostających ze sobą w stałej interakcji. Jeśli została ona tak ograniczona, że w istocie już nie funkcjonuje, to powstaje „rezerwat historyczny” i z punktu widzenia samej natury planowania miejskiego niewielkie znaczenie ma to, czy został on stworzony przez Palladia, czy przez Walta Disneya<sup>42</sup>.

Niemniej trzeba mieć na uwadze, że miasto, a co za tym idzie, opisywane państwowe przedsiębiorstwo, jest odbiciem struktury władzy, nie tylko tej komunistycznej, ale – jak w omawianym przypadku – również Trzeciej Rzeszy. Dużą część architektury Pafawagu to dziedzictwo poniemieckie, co pociąga za sobą wiele impli-

sible, the story of the company, its Polishness, its leading workers and the social and living environment, which was built practically from scratch. The museum was located on the first floor, in a Cubist-like building with a terrace accessed by stairs. Surprisingly, it was situated on the foundations of a post-German bunker, and it was inside this bunker that the Polish character of the plant was spoken of.

The architecture of the “Pafawag” State Rail Coach Factory is an excellent example of the accumulation of styles and their merging into one large organism. In addition to buildings from the early 20th c., the post-war architecture included a polyclinic, schools or – in selected housing estates – kindergartens, cafés and workers’ hotels. It was these buildings that served the first inhabitants of Wrocław – despite the resulting cacophony of old and modern styles. And here again, through the aforementioned functions, we return to the capturing of the factory in the area of the specificity of the city, which, as we know, is never an aesthetically finished work. So is a certain area enclosed within an enterprise. Referring to this comparison, it is worth quoting Gregory Ashworth’s words:

cities where no one lives are not cities, regardless of the beauty of their form. A city is a complex of forms and functions in constant interaction with each other. If this has been so reduced that it no longer actually functions, then it becomes a “historical reserve” and it matters little from the point of view of the very nature of urban planning whether it was created by Palladio or by Walt Disney<sup>42</sup>.

Nevertheless, it must be borne in mind that the city, and by extension the state-owned enterprise described, is a reflection of the power structure, not only of the communist one, but – as in this case – also of the Third Reich. Much of the Pafawag’s architecture is of post-German heritage, which has many implications – starting with the need to adapt this heritage to the needs of the time and possibly add new architectural elements that fit in with

kacji – poczynając od konieczności dostosowania tegoż dziedzictwa do ówczesnych potrzeb i ewentualnie dodania nowych elementów architektury, wpisujących się w popularny w okresie PRL proces humanizacji pracy. Zatrudnieni w Pafawagu stali się aktorami tejże teorii, której głównym celem było zbudowanie nowej tożsamości, opartej na architekturze, kulturze i miejscu pracy. Przytoczone przykłady to tylko niewielki fragment całej przemysłowej spuścizny. Stanowią początek dyskusji o dziedzictwie przemysłowym Pafawagu, w którym architektura jest zaledwie jednym z wielu przejawów budowanej po 1945 r. nowej tożsamości.

the humanisation of work process popular during the PRL period. Those employed at the Pafawag became actors in this theory, whose main aim was to build a new identity based on architecture, culture and the workplace. The examples mentioned are only a small part of the entire industrial legacy. They represent the beginning of a discussion of the Pafawag’s industrial heritage, in which architecture is just one of many manifestations of the new identity being constructed after 1945.

<sup>1</sup> Linke-Hofmann-Werke powstał na skutek połączenia Zakładu Budowy Maszyn Gustava Ruffera, Fabryki Budowy Wagonów Gottfrieda Linkego i Fabryki Budowy Wagonów braci Hofmann.

<sup>2</sup> Zob. **S. Leśniewski**, *Wybrane aspekty budowy wagonów w Niemczech na przykładzie wrocławskich zakładów Linke-Hofmann-Busch*, [w:] *Państwo wobec kolei żelaznych w Polsce*, red. **M. Kapias, D. Keller**, Rybnik 2017.

<sup>3</sup> Zob. **Z. Tempowski**, *Trzy sylaby. Rzecz o Pafawagu*, Wrocław 1960; **S. Kaiser**, *Die Breslauer Linke-Hofmann-Werke*, Ratingen 2017.

<sup>4</sup> **Z. Szapajtis**, *Założa Państwowej Fabryki Wagonów we Wrocławiu*, [w:] *Studia nad rozwojem klasy robotniczej*, red. **J. Szczepański**, cz. 2, Łódź 1962.

<sup>5</sup> Zob. *Dziesięciolecie Pafawagu 1945–1955*, red. **E. Kurowski [et al.]**, Wrocław 1955; *Dwadzieścia lat Pafawagu 1945–1965*, oprac. **J. Cierpisz [et al.]**, Wrocław 1965.

<sup>6</sup> Badania były prowadzone w ramach projektu „Pafawag. 75-lecie” we współpracy z Fundacją im. T. Karpowicza we Wrocławiu oraz Centrum Badań nad Dziedzictwem Kulturowym Dolnego Śląska.

<sup>7</sup> **P. Gerber**, *Architektura przemysłowa Wrocławia w początkach industrializacji*, Wrocław 2007, s. 31.

<sup>8</sup> Zob. **Z. Tempowski**, *Wrocławski ośrodek przemysłowy*, Wrocław 1970, s. 21.

<sup>9</sup> Zob. *Plan sytuacyjny b. fabryki Linke-Hofmann-Werke we Wrocławiu*, [w:] *Założenia do projektu rozbudowy Fabryki Wagonów „Pafawag” we Wrocławiu*, Archiwum Państwowe we Wrocławiu (dalej: APWr), sygn. 1/53, k. 11.

<sup>10</sup> Zob. *Założenia do projektu rozbudowy. Dane ogólne*, [w:] *Założenia do projektu rozbudowy Fabryki Wagonów „Pafawag” we Wrocławiu*, APWr, sygn. 1/54, k. 47.

<sup>11</sup> Zob. *ibidem*.

<sup>12</sup> I Zjazd Przemysłowy Ziem Odzyskanych odbył się w 1945 r. we Wrocławiu oraz w Jeleniej Górze.

<sup>13</sup> Dane dotyczą zniszczeń w tkance architektonicznej. Zob. **Z. Szapajtis**, *op. cit.*, s. 7.

<sup>14</sup> Zob. *Plan sytuacyjny...*, k. 11.

<sup>15</sup> Zob. *Dziesięciolecie...; Dwadzieścia lat...*

<sup>16</sup> **A. Szafkowski**, *Jak odbudowaliśmy „Pafawag”*, „Pafawag. Dwutygodnik Pracowników P.F.W.” 1948, nr 7, s. 5.

<sup>17</sup> *Ibidem*, s. 5.

<sup>18</sup> Zob. **S. Jankowski**, *Kronika*, „Rocznik Wrocławski” t. 19 (1980).

<sup>19</sup> Zob. *Założenia do projektu rozbudowy. Dane...*, k. 127.

<sup>20</sup> Zob. *ibidem*, k. 128.

<sup>21</sup> Zob. *Założenia do projektu rozbudowy. Terminarz i założenia inwestycji*, [w:] *Założenia do projektu rozbudowy Fabryki...*, sygn. 1/53, k. 121.

<sup>22</sup> Zob. *Kronika ważniejszych wydarzeń*, [w:] *Od 25W do 3WE: Pafawag – Państwowa Fabryka Wagonów we Wrocławiu 1945–1975*, Wrocław 1975, s. 94.

<sup>23</sup> *Ogólna charakterystyka obiektu Fabryki Wagonów „Pafawag”*. *Opracowanie sztabu terenowej obrony przeciwlotniczej 1954–1958*, APWr, sygn. 2/999, k. 12.

<sup>24</sup> Zob. **D. Bell**, *Praca i jej gorycze (kult wydajności w Ameryce)*, przeł. Cz. Miłoś, Paryż 1957.

<sup>1</sup> The Linke-Hofmann-Werke was formed by the merger of Gustav Ruffer’s Machine Construction Company, Gottfried Linke’s Wagon Factory and the Hofmann Brothers’ Wagon Factory.

<sup>2</sup> See **S. Leśniewski**, *Wybrane aspekty budowy wagonów w Niemczech na przykładzie wrocławskich zakładów Linke-Hofmann-Busch*, [in:] *Państwo wobec kolei żelaznych w Polsce*, Ed. **M. Kapias, D. Keller**, Rybnik 2017.

<sup>3</sup> See **Z. Tempowski**, *Trzy sylaby. Rzecz o Pafawagu*, Wrocław 1960; **S. Kaiser**, *Die Breslauer Linke-Hofmann-Werke*, Ratingen 2017.

<sup>4</sup> **Z. Szapajtis**, *Założa Państwowej Fabryki Wagonów we Wrocławiu*, [in:] *Studia nad rozwojem klasy robotniczej*, red. **J. Szczepański**, Part 2, Łódź 1962.

<sup>5</sup> See *Dziesięciolecie Pafawagu 1945–1955*, Ed. **E. Kurowski [et al.]**, Wrocław 1955; *Dwadzieścia lat Pafawagu 1945–1965*, Ed. **J. Cierpisz [et al.]**, Wrocław 1965.

<sup>6</sup> The research was conducted as part of the project “Pafawag. 75th anniversary” in cooperation with the T. Karpowicz Foundation in Wrocław and the Lower Silesian Cultural Heritage Research Centre.

<sup>7</sup> **P. Gerber**, *Architektura przemysłowa Wrocławia w początkach industrializacji*, Wrocław 2007, p. 31.

<sup>8</sup> See **Z. Tempowski**, *Wrocławski ośrodek przemysłowy*, Wrocław 1970, p. 21.

<sup>9</sup> See *Plan sytuacyjny b. fabryki Linke-Hofmann-Werke we Wrocławiu*, [in:] *Założenia do projektu rozbudowy Fabryki Wagonów „Pafawag” we Wrocławiu*, Archiwum Państwowe we Wrocławiu (hereinafter: APWr), Ref. 1/53, p. 11.

<sup>10</sup> Zob. *Założenia do projektu rozbudowy. Dane ogólne*, [in:] *Założenia do projektu rozbudowy Fabryki Wagonów „Pafawag” we Wrocławiu*, APWr, Ref. 1/54, p. 47.

<sup>11</sup> See *ibidem*.

<sup>12</sup> The 1st Industrial Convention of the Recovered Territories was held in 1945 in Wrocław and Jelenia Góra.

<sup>13</sup> The data refers to damage to the architectural fabric. See **Z. Szapajtis**, *op. cit.*, p. 7.

<sup>14</sup> See *Plan sytuacyjny...*, p. 11.

<sup>15</sup> See *Dziesięciolecie...; Dwadzieścia lat...*

<sup>16</sup> **A. Szafkowski**, *Jak odbudowaliśmy „Pafawag”*, “Pafawag. Dwutygodnik Pracowników P.F.W.” 1948, No. 7, p. 5.

<sup>17</sup> *Ibidem*, p. 5.

<sup>18</sup> See **S. Jankowski**, *Kronika*, “Rocznik Wrocławski” Vol. 19 (1980).

<sup>19</sup> See *Założenia do projektu rozbudowy. Dane...*, p. 127.

<sup>20</sup> See *ibidem*, p. 128.

<sup>21</sup> See *Założenia do projektu rozbudowy. Terminarz i założenia inwestycji*, [in:] *Założenia do projektu rozbudowy Fabryki...*, Ref. 1/53, p. 121.

<sup>22</sup> See *Kronika ważniejszych wydarzeń*, [in:] *Od 25W do 3WE: Pafawag – Państwowa Fabryka Wagonów we Wrocławiu 1945–1975*, Wrocław 1975, p. 94.

<sup>23</sup> *Ogólna charakterystyka obiektu Fabryki Wagonów „Pafawag”*. *Opracowanie sztabu terenowej obrony przeciwlotniczej 1954–1958*, APWr, Ref. 2/999, p. 12.

<sup>24</sup> See **D. Bell**, *Praca i jej gorycze (kult wydajności w Ameryce)*, Transl. Cz. Miłoś, Paryż 1957.

<sup>25</sup> **J. Ozdowski**, *Alienacja i humanizacja pracy w przemyśle*, [in:] *Człowiek, praca, postępek społeczny*, Ed. **W. Jędrzycki**, Warszawa 1984, p. 216.

<sup>26</sup> Waclaw Szpakowski worked at the “Pafawag” State Rail Coach Factory from 1945 to 1948.

- <sup>25</sup> **J. Ozdowski**, *Alienacja i humanizacja pracy w przemyśle*, [w:] *Człowiek, praca, postęp społeczny*, red. **W. Jędrzycki**, Warszawa 1984, s. 216.
- <sup>26</sup> Wacław Szpakowski pracował w Państwowej Fabryce Wagonów „Pafawag” w latach 1945–1948.
- <sup>27</sup> **W. Szpakowski**, list do A. Szpakowskiej-Kujawskiej, 1954, archiwum rodzinne.
- <sup>28</sup> *Wacław Szpakowski 1883–1973. Linie rytmiczne* [kat. wystawy], 8 czerwca – 31 lipca 2016, Muzeum Miejskie Wrocławia, Oddział: Muzeum Historyczne – Pałac Królewski, red. **E. Łubowicz**, Wrocław 2016, s. 66.
- <sup>29</sup> Wniosek ten nasuwa się na skutek wielu rozmów z byłymi pracownikami Pafawagu, a także zapisków o remoncie Domu Kultury w latach 60. XX w., kiedy to plafon mógł zostać zniszczony lub zamalowany.
- <sup>30</sup> *Wacław Szpakowski 1883–1973...*, s. 15.
- <sup>31</sup> **H. Jankowski**, *Kronika związkowa fabryki wagonów „Pafawag”*, Wrocław 1945–1974, mps, k. 5.
- <sup>32</sup> **A. Tomaszewski**, *Ku nowej filozofii dziedzictwa*, wyb., oprac. E. Świącka, Kraków 2012, s. 220–240.
- <sup>33</sup> Zob. *Kłopotliwe dziedzictwo? Architektura Trzeciej Rzeszy w Polsce*, red. nauk. **J. Purchla, Ż. Komar**, przeł. P. Seraphim, A. Śliwa, A. Topornicka, Kraków 2020.
- <sup>34</sup> **Mlecza**, *Jak mieszkamy i żyjemy po pracy?*, „Pafawag. Dwutygodnik Pracowników P.F.W.” 1948, nr 7, s. 24.
- <sup>35</sup> Zob. *Wiadomości różne. I-sza świetlica fabryczna*, „Pafawag. Dwutygodnik Pracowników P.F.W.” 1946, nr 15, s. 11.
- <sup>36</sup> *Kwestionariusz dla Zakładów Pracy podległych Centralnemu Zarządowi Przem. Metalowego*, [w:] *Kwestionariusz dotyczący historii zakładu. Korespondencja w sprawie upaństwowienia firmy „Famo” i inne*, APWr, sygn. 3, k. 4.
- <sup>37</sup> **A. Tomaszewski**, *op. cit.*, s. 225–226.
- <sup>38</sup> **E. Smolarewicz, J. Kubera**, *Wprowadzenie. Tożsamość i identyfikacje. Propozycje teoretyczne – doświadczenia badawcze*, „Człowiek i Społeczeństwo” 2017, t. 44, s. 8–9.
- <sup>39</sup> Zob. **W. Misiak**, *Społeczno-polityczne warunki rozwoju kultury na Dolnym Śląsku*, [w:] *Kultura na Dolnym Śląsku*, red. **J. Trzynadłowski**, Warszawa–Wrocław 1977.
- <sup>40</sup> Zob. *3200 robotników Pafawagu na koncercie „Trybuna Dolnośląskiej”*, „Trybuna Dolnośląska” 1947, nr 139, s. 4.
- <sup>41</sup> Zob. **Wol**, *Otwarcie muzeum zakładowego Pafawagu*, „Pafawag. Organ Komitetu Zakładowego PZPR w Fabryce Wagonów Pafawag Odnaczonej Orderem Sztandaru Pracy i Klasy” 1977, nr 1, s. 1.
- <sup>42</sup> **G. J. Ashworth**, *Planowanie dziedzictwa*, przeł. M. Duda-Gryc, Kraków 2015, s. 169.
- <sup>27</sup> **W. Szpakowski**, Letter to A. Szpakowska-Kujawska, 1954, family archive.
- <sup>28</sup> *Wacław Szpakowski 1883–1973. Linie rytmiczne* [Exhibition cat.], 8 June – 31 July 2016, City Museum of Wrocław, Branch: Historical Museum – Royal Palace, Ed. **E. Łubowicz**, Wrocław 2016, p. 66.
- <sup>29</sup> This conclusion comes from many conversations with former Pafawag employees, as well as records of the renovation of the Cultural Centre in the 1960s, when the plafond may have been destroyed or painted over.
- <sup>30</sup> *Wacław Szpakowski 1883–1973...*, p. 15.
- <sup>31</sup> **H. Jankowski**, *Kronika związkowa fabryki wagonów „Pafawag”*, Wrocław 1945–1974, MSS, p. 5.
- <sup>32</sup> **A. Tomaszewski**, *Ku nowej filozofii dziedzictwa*, Selection and Ed. E. Świącka, Kraków 2012, pp. 220–240.
- <sup>33</sup> See *Kłopotliwe dziedzictwo? Architektura Trzeciej Rzeszy w Polsce*, Sc. Ed. **J. Purchla, Ż. Komar**, Transl. P. Seraphim, A. Śliwa, A. Topornicka, Kraków 2020.
- <sup>34</sup> **Mlecza**, *Jak mieszkamy i żyjemy po pracy?*, „Pafawag. Dwutygodnik Pracowników P.F.W.” 1948, No. 7, p. 24.
- <sup>35</sup> See *Wiadomości różne. I-sza świetlica fabryczna*, „Pafawag. Dwutygodnik Pracowników P.F.W.” 1946, No. 15, p. 11.
- <sup>36</sup> *Kwestionariusz dla Zakładów Pracy podległych Centralnemu Zarządowi Przem. Metalowego*, [in:] *Kwestionariusz dotyczący historii zakładu. Korespondencja w sprawie upaństwowienia firmy „Famo” i inne*, APWr, Ref. 3, p. 4.
- <sup>37</sup> **A. Tomaszewski**, *op. cit.*, pp. 225–226.
- <sup>38</sup> **E. Smolarewicz, J. Kubera**, *Wprowadzenie. Tożsamość i identyfikacje. Propozycje teoretyczne – doświadczenia badawcze*, „Człowiek i Społeczeństwo” 2017, Vol. 44, pp. 8–9.
- <sup>39</sup> See **W. Misiak**, *Społeczno-polityczne warunki rozwoju kultury na Dolnym Śląsku*, [in:] *Kultura na Dolnym Śląsku*, Ed. **J. Trzynadłowski**, Warszawa–Wrocław 1977.
- <sup>40</sup> See *3200 robotników Pafawagu na koncercie „Trybuna Dolnośląskiej”*, „Trybuna Dolnośląska” 1947, No. 139.
- <sup>41</sup> See **Wol**, *Otwarcie muzeum zakładowego Pafawagu*, „Pafawag. Organ Komitetu Zakładowego PZPR w Fabryce Wagonów Pafawag Odnaczonej Orderem Sztandaru Pracy i Klasy” 1977, No. 1, p. 1.
- <sup>42</sup> **G. J. Ashworth**, *Planowanie dziedzictwa*, Transl. M. Duda-Gryc, Kraków 2015, p. 169.

### Słowa kluczowe

Linke-Hofmann-Werke, Państwowa Fabryka Wagonów „Pafawag”, tożsamość, dziedzictwo, kolej, architektura, przemysł, humanizacja pracy

### Keywords

Linke Hofmann-Werke, “Pafawag” State Rail Coach Factory, identity, heritage, railway, architecture, industry, humanisation of work

### References

1. **Ashworth Gregory J.**, *Planowanie dziedzictwa*, przeł. M. Duda-Gryc, Kraków 2015.
2. *Dwadzieścia lat Pafawagu 1945–1965*, oprac. J. Cierpisz [et al.], Wrocław 1965.
3. *Dziesięciolecie Pafawagu 1945–1955*, red. **E. Kurowski**, Wrocław 1955.
4. **Gerber Piotr**, *Architektura przemysłowa Wrocławia w początkach industrializacji*, Wrocław 2007.
5. **Ozdowski Jerzy**, *Alienacja i humanizacja pracy w przemyśle*, [w:] *Człowiek, praca, postęp społeczny*, red. W. Jędrzycki, Warszawa 1984.
6. **Szafkowski Aleksander**, *Jak odbudowaliśmy „Pafawag”*, „Pafawag. Dwutygodnik Pracowników P.F.W.” 1948, nr 7.
7. **Szapajtis Zofia**, *Zatoga Państwowej Fabryki Wagonów we Wrocławiu*, [w:] *Studia nad rozwojem klasy robotniczej*, red. J. Szczepański, cz. 2, Łódź 1962.

8. **Tempski Zbigniew**, *Wrocławski ośrodek przemysłowy*, Wrocław 1970.
9. **Tempski Zbigniew**, *Trzy sylaby. Rzecz o Pafawagu*, Wrocław 1960.
10. **Tomaszewski Andrzej**, *Ku nowej filozofii dziedzictwa*, wyb., oprac. E. Święcka, Kraków 2012.
11. **Wacław Szpakowski 1883–1973. Linie rytmiczne** [kat. wystawy], 8 czerwca – 31 lipca 2016, Muzeum Miejskie Wrocławia, Oddział: Muzeum Historyczne – Pałac Królewski, red. **E. Łubowicz**, Wrocław 2016.
12. *Założenia do projektu rozbudowy Fabryki Wagonów „Pafawag” we Wrocławiu*, APWr, zbiór: Państwowa Fabryka Wagonów „Pafawag”, sygn. 1/53.
13. *Założenia do projektu rozbudowy Fabryki Wagonów „Pafawag” we Wrocławiu*, APWr, zbiór: Państwowa Fabryka Wagonów „Pafawag”, sygn. 1/54.

---

**Iwona Kałuża, MA, iw.kaluza@gmail.com, ORCID: 0000-0002-9047-7333**

Art historian, researcher of post-war design. Graduate of postgraduate studies “Heritage Academy” of the International Cultural Centre. Author of texts on industrial design, with particular emphasis on the role of the visual artist in industry. She has published on both tangible and intangible heritage protection – e.g. *Miasto-ogród Karłowice w kontekście ochrony założenia urbanistycznego Paula Schmitthennera* (The Garden City Karłowice in the context of the protection of Paul Schmitthenner’s urban foundation, 2021); *Symposium Plastyczne “Wrocław ’70” we wspomnieniach artystów, organizatorów i odbiorców – analiza przekazów ustnych oraz perspektywy ich ochrony* (Visual Arts Symposium “Wrocław ’70” in the memories of artists, organisers and audience – analysis of oral accounts and perspectives for their protection, 2022). She is interested in interior design, the role of industrial plants in developing the urban community or the formation of the artistic milieu during the PRL period. She works at BWA Wrocław Contemporary Art Gallery heading the audience development team and curating exhibitions including: “Mózgi elektronowe. Elwro i jego plastycy” (Electronic brains. Elwro and its visual artists, 2017), “Kwiaty Polskie” (Polish Flowers, 2017), “Pętla” (Loop, 2021).

## Summary

### **IWONA KALUZA / New identity. A contribution to research on the example of the architecture of the “Pafawag” State Rail Coach Factory in Wrocław**

The “Pafawag” State Rail Coach Factory was the first plant to be opened in post-war Wrocław, one of the most important enterprises producing rolling stock, and at the same time a place of work for the population arriving in Wrocław after 1945. Based on the history of the factory, the article is an attempt to define the new identity created after the World War II in the Recovered Territories. By means of a few selected examples from the field of architecture, the issues of the adaptation of post-German buildings and their adjustment to the needs of the time are addressed, as well as the construction of new buildings which, as a result of the process of humanisation of work, turned out to be objects of importance for the employees of this plant. The historical landscape outlined in the text is an example of the influence of the workplace on the area – in this case the “Pafawag” State Rail Coach Factory – on the new identity in post-war Wrocław.