

1. Obiekt

ZESPÓŁ BUDYNKÓW ZAJEZDNI TRAMWAJOWEJ ul.Gajowa 1

2. Czas powstania
1880 r.
1890 r.
1925 r.
1940-42 r.

3. Miejscowość

POZNAŃ

. Zdjęcia, plan sytuacyjny, rzuty

4. Adres Poznań ul.Gajowa 1

nr hipoteczny

5. Przynależność administracyjna

województwo poznańskie

gmina m. Poznań

6. Poprzednie nazwy miejscowości

Posen

7. Przynależność administracyjna przed 1. VI. 1975 roku

województwo poznańskie

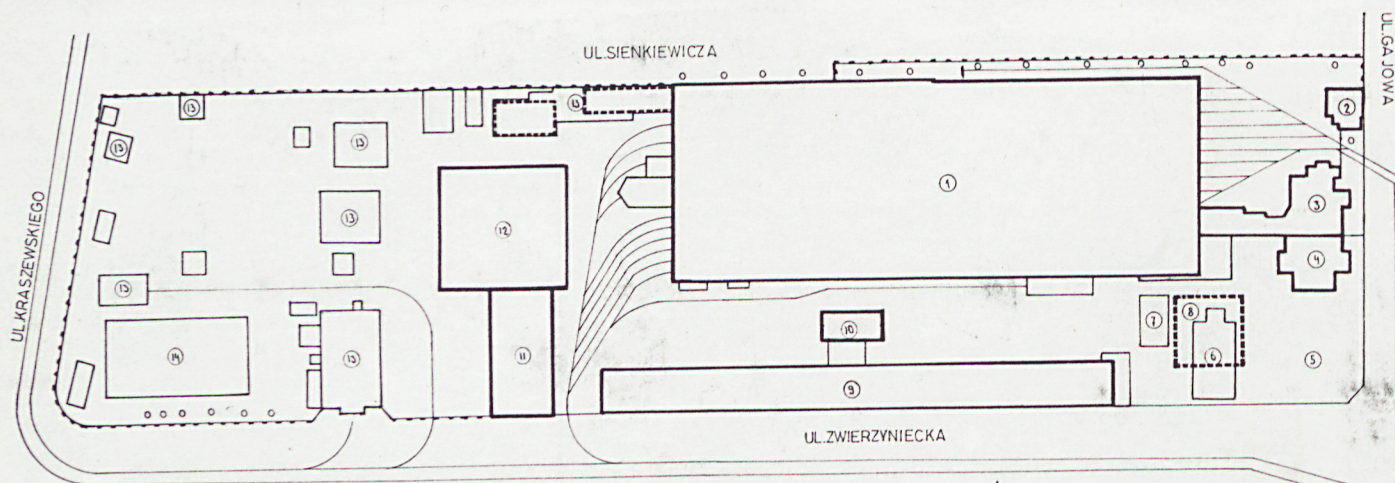
powiat Poznań

8. Właściciel i jego adres

9. Użytkownik i jego adres Zakład Obsługi
Obiektów. Poznań ul.Gajowa 1

10. Rejestr zabytków

Nr 467 data 8.11.2002



1. Warsztaty naprawcze i remontowe tramwajów.
2. Dom mieszkalny.
3. Budynek biurowy dawniej mieszkanie dyrektora i budynek biurowy.
4. Willa mieszkalna.
5. Parking.
6. Stacja prostowników.
7. Budynek socjalny.
8. Budynek ekspedycji towarowej dworca kolei później fabryka cygar.
9. Warsztaty naprawcze dawniej zajezdnia autobusowa.
10. Budynek biurowy.
11. Stożówka.
12. Warsztaty oraz część socjalno-bytowa.
13. Obiekty magazynowe.
14. Obiekt magazynowy dawniej garaże taksówek.

SKALA 1:2000 0 10 20 30 40 50

12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu,

W 1880 r. władze miejskie wydały koncesję na uruchomienie w Poznaniu pierwszego tramwaju konnego. 31 lipca tego roku ruszyła pierwsza linia łącząca ulicę św. Marcina z Ostrowem Tumskim, posiadająca kilka odgałęzień. Należała ona do spółki berlińskich przedsiębiorców: Otto Reymera i Otto Mascha. Wkrótce przedsiębiorstwo sprzedane zostało towarzystwu akcyjnemu "Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft. Tabor tramwajowy składał się z dwudziestu wagonów mieszczących 27 osób. /zdj.nr / . We wrześniu 1880 r. zakupiono pół hektara ziemi na terenie byłego dworca kolei stargardzkiej przy ob. ulicy Gajowej. Wybudowano remizę na 20 wagonów, stajnię na 80 koni, kuźnię i dom inspektora. Wartość przedsięwzięcia oceniono na 120 tys. marek.

W 1890 r. obszar zajezdni powiększono o fragment terenu przy ul. Sienkiewicza /w Części pñ-zach./ . 6 marca 1898r. nastąpiło otwarcie tramwaju elektrycznego. Pierwsza linia wiodła szlakiem dawnego tramwaju konnego - z Dworca Głównego na Ostrów Tumski. Budynek ekspedycji towarowej należący do dawnego dworca kolei żelaznej pełnił od 1880 r. rolę domku urzędniczego. W 1915r. kupił go od zarządu Pruskich Kolei Państwowych przedsiębiorca Schubert i założył

13. Opis (sytuacja, materiał i konstrukcja, rzut, bryła, elewacje, dach, wnętrze, wyposażenie, instalacje)

Sytuacja - Zespół położony jest w zach. części centrum miasta Poznania, w dzielnicy Jeżyce, na obszarze ograniczonym ulicami: Gajową od wschodu, Zwierzyniecką od południa, Kraszewskiego od zachodu oraz Sienkiewicza od północy. Po stronie pñd położony jest Ogród Zoologiczny, z pozostałych stron kamienice mieszkalne. Teren ma ukształtowanie Płaskie.

Kompozycja - Zespół budynków zajezdni tramwajowej obejmuje teren w kształcie zbliżonym do prostokąta, mocno wydłużonym w kierunku wsch.-zach. Po stronie zach. ulica Kraszewskiego zamyka teren zespołu w osi nieznacznie odchylonej od kąta prostego w stosunku do sąsiednich ulic: Sienkiewicza i Zwierzynieckiej. Po stronie pñd-wsch. do zespołu przylega niewielka część terenu wydzielonego z parkingiem i willą mieszkalną. W skład zespołu wchodziły obiekty dawne: 1 - warsztaty naprawcze i remontowe tramwajów, 2 - dom mieszkalny, 3 - budynek biurowy, dawniej mieszkanie dyrektora i biurowy, 9 - warsztaty naprawcze, dawniej zajezdnia autobusowa, 10 - budynek biurowy, 11 - stołówka, 12 - warsztaty oraz część socjalno-bytowa. Obiekty współczesne zespołu: 6 - stacja prostowników, 7 - budynek socjalny, 13 - budynki magazynowe, 14 - budynek magazynowy, pierwotnie garaże taksówek. Główny wjazd do zajezdni znajduje się po stronie wsch. - od ulicy Gajowej, między obiektami 2 i 3. Dwa dawne obiekty o podobnej wysokości lecz różnej stylistyce ujmują bramę wjazdową, przez którą przebiega oś kompozycyjna, zorientowana w kierunku wsc-zach. i dochodząca do szerokiej, wydłużonej elewacji frontowej warsztatów naprawczych i remontowych - 1. Rejon ograniczony przez obiekty 1, 2, 3 oraz po stronie pñn przez parkan, tworzy rozległy plac wjazdowy. Przestrzeń urbanistyczna całkowicie zamknięta po stronie zach. i pñd, domknięta koronami drzew po stronie pñn, w dalszym planie elewacjami kamienic. Po stronie wsch. zaznaczają się częściowe otwarcia przestrzeni. Elewacja wsch. warsztatów - 1 o wyraznie zaznaczającym się symetrycznym układem otworów bramowych oraz szerokim szczytem dwuspadowym w osi, zakończonym rodzajem attyki pełnej. Charakterystyczna elewacja w połączeniu z poprzedzającym ją terenem, w którym akcent pada na bramę wjazdową, tworzy istotne walory kompozycyjne przestrzeni tej części zespołu. Brukowany plac podzielony jest liniami torów tramwajowych, rozpoczynających się przy bramie wjazdowej i rozgałęziających się przed halą - 1. Zespół obiektów podzielić można na część wsch. z budynkami biurowo-mieszkalnymi 2, 3, część środkową z warsztatami remontowo-naprawczymi: 1, 9, 12, oraz część zach. z budynkami magazynowymi 13, 14. Główny akcent przypada na obszerny budynek warsztatów naprawczo-remontowych - 1. Ten wielkokubaturowy obiekt o wydłużonej bryle w kierunku wsch.-zach. i znacznej wysokości, dominuje nad całością założenia. Część pozostałych obiektów jakby przylega do niego. Po stronie pñd przy ul. Zwierzynieckiej zespół domyka mocno wydłużony obiekt warsztatów naprawczych, dawniejsza zajezdnia autobusów - 9. Znaczną część zespołu zajmują sąsiadujące z sobą obiekty: stołówki - 11, i warsztatów naprawczych oraz części socjalno-bytowej - 12.

<p>14. Kubatura</p> <p>W kartach szczegółowych</p>	<p>15. Powierzchnia użytkowa</p> <p>ok. 3,6 ha</p>	<p>16. Przeznaczenie pierwotne</p> <p>Zajezdnia tramwajowa</p>	<p>17. Użytkowanie obecne</p> <p>Zajezdnia tramwajowa</p>
<p>18. Prace budowlane i konserwatorskie, ich przebieg i dokumentacja</p> <p>Po II wojnie światowej przyłączono część zach. założenia, w tym rejonie zbudowano szereg obiektów magazynowych. W latach 50-tych dobudowano piętra w obiektach 9, 11. Odnowiono tynki na elewacjach 1, 9, w latach 80-tych. Współcześnie wzniesiono obiekty 6, 7. Wymieniono też stolarkę w obiektach 9, 11.</p>	<p>19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje)</p> <p>Stan konstrukcji poszczególnych obiektów opisano w kartach szczegółowych. W obiektach 9, 11 ściany, stropy, konstrukcja dachowa i pokrycie, elementy dekoracyjne na elewacjach, w stanie dobrym. Obiekt 12 - zawilgocone ściany zewnętrzne, konstrukcja dachowa - o znacznych ugięciach belek. Kompozycja założenia po stronie wsch. zachowuje dawną czytelność jej elementów. Po stronie zach. zaznacza się chaotyczne rozmieszczenie obiektów, bez dbałości o kompozycję. Współczesne obiekty nie nawiązują do dawnej zabudowy.</p>		
<p>20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie</p>			

21. Akta archiwalne (rodzaj akt, numer i miejsce przechowywania)

1. Plany miasta Poznania. Dział Kartografii UAM
2. Trenbandgesellschaft für Kommunale Unternehmungen
A.G. Berlin M S 1942 r. - WAPP
3. Posener Strassenbahn 1915 r. - plan WAPP
4. Akta m. Poznania - mapa z 1942 r. - WAPP
sygn. 6313 s. 13, 4836 s. 253, 4771 s. 149.
5. Poznańska Kolej Elektryczna w P-niu 1880-1944 r. WAPP.
sygn. 98 s. 2, sygn. 36 s. 37, 38, 39.
6. Prez. Policji w P-niu. 1815, 1830-1919 r. WAPP.
sygn. 5225
7. Insp. Pzem. w P-niu. 1894-1919 r. sygn. 53 str. 19-21
WAPP.

23. Źródła ikonograficzne i fotografie (rodzaj, miejsce przechowywania, sygnatury)

22. Bibliografia

1. Trzeciakowski "W XIX w w Poznaniu" - Wyd. Poznańskie, 1987 r., s. 51.
2. Boras "W dzisiejszym Poznaniu". Wyd. Poznańskie, 1969 r., s. 291, 305.
3. Z. Zakrzewski "Przechadzki po Poznaniu lat międzywojennych". PWN 1983 r., s. 318.
4. J. Marchwicki "50 lat tramwajów elektrycznych w Poznaniu". 1948 r.
5. "80 lat komunikacji miejskiej w Poznaniu" praca zbiorowa pod red. J. Marchwickiego, 1960 r.
6. Kronika m. Poznania 1979 r. nr 4. "100-lecie komunikacji w Poznaniu" E. Nadolski.
7. Poznańska kolej konna - I sprawozdanie - 1880 r.
8. "Życie MPK" - czasopismo rok XV. 28 VIII-4. IX 1988 r. nr 35/386, "140 lat kolei w Poznaniu" Jan Wojcieszak.

24. Uwagi różne

25. Wypełnił

mgr Andrzej Pryszczewski

imię i nazwisko

data

03. 1994 r.

26. Sprawdził

27. Załączniki

1. Miejscowość	2. Obiekt (nazwa jak w karcie)	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)
POZNAN	ZESPOŁ BUDYNKÓW ZAJEZDNI TRAMWAJOWEJ ul. Gajowa 1	OPIS

w nim fabrykę cygar. W 1925r. nabyła go od ziemianina Wilkoszewskiego Poznańska Kolej Elektryczna. Wraz z obiektem dokupiono teren sięgający ul. Zwierzynieckiej. Wyżej opisany obiekt rozebrano w 1937r. Na częściowych fundamentach dawnego dworca kolei żelaznej zbudowano w 1926 r. zajezdnię autobusową na 16 stanowisk. /budynek przylegający do ul. Zwierzynieckiej/. W okresie międzywojennym w budynku po stronie wsch. mieściło się mieszkanie dyrektora oraz biura. Po stronie zach. przy ul. Kraszewskiego znajdował się ogród i sad. W okresie tym dyrektorami Poznańskiej Kolei Elektrycznej byli inżynierowie: Paweł Nastrypke, a po nim Wiktor Maćkowiak. Główny budynek zajezdni ulegał częstej rozbudowie i modernizacji. Część pierwotna ubudowana w latach 80-tych XIX w. zachowała się do czasów obecnych - obejmuje część środkowo-płn. Prawdopodobnie obiekt o analogicznym planie znajdował się w części środkowo - płd

Między obiektami 1 i 9 znajdują się dwa wydłużone place rozdzielone budynkiem biurowym 10. W części zach. plac łączy się z bramą wjazdową przy ulicy Zwierzynieckiej. Obszar wyznaczony przez elewacje obiektów 1, 9, 11, 12 i 13 tworzy plac o kształcie zbliżonym do litery "L". Przestrzeń urbanistyczna prawie w całości domknięta. Część zach. założenia - magazynową obejmuje zabudowa składająca się z niewielkich obiektów usytuowanych w sposób rozproszony. Nieznacznie zarysowuje się plac składowy w części środkowej. Obszar zajezdni tramwajowej ograniczają elewacje obiektów oraz parkany, a także rzędy drzew. Każda z czterech stron ograniczających zespół posiada zróżnicowany charakter zabudowy. Po stronie wsch. znajdują się domy mieszkalne 2, 3, 4 poprzedzone przedogródkami z wysokimi akacjami. Przedogródek przy domach 3, 4 ograniczony jest dawnym płotem z kutych prętów stalowych. Po stronie płn-wsch. przy ulicy Sienkiewicza teren zamyka dawny parkan. W części dolnej murek ceglany - cokoł rozczłonkowany lizenami, nad nim tynkowane filary nakryte zabudowanym daszkiem o kształcie połowy walca. Filary podtrzymują stalowe ogrodzenie z prętów ułożonych pionowo, giętych w części górnej. Narastająca wysokość prętów tworzy charakterystyczny owal całości. Ozdobny parkan znajduje się w sąsiedztwie hali i zakończony jest w części środkowej elewacji. Z ulicą Sienkiewicza sąsiaduje wysoka elewacja hali, zwieńczona stylistycznie. W różnych jej częściach /w zależności od okresu budowy/ nadająca ulicy swoisty charakter. W części zach. od strony ulicy Sienkiewicza zespół ograniczony jest parkanem - murem pełnym - otynkowanym, na cokole, rozczłonkowany filarami nakrytymi kostkami. Przy ulicy Kraszewskiego oraz zach. części ulicy Zwierzynieckiej zespół zamknięty jest analogicznym parkanem, całkowicie oddzielającym niską zabudowę tej części założenia od otoczenia. Tu również rzędy drzew. W płd części założenia znajdują się elewacje obiektów 13, 11 i 9. Obiekt magazynowy 13 elewacją frontową zwrócony w kierunku płd, w części środkowej z ryzalitem nakrytym daszkiem dwuspadowym. W osi oraz po bokach obszerne otwory bramowe. W kierunku wsch. w nieznacznej odległości znajduje się obiekt stołówek - 11. Wysoka trzykondygnacyjna bryła dominuje w tej części założenia. Elewacja płd bez otworów okiennych, podzielona jest na dwóch kondygnacjach pięcioma

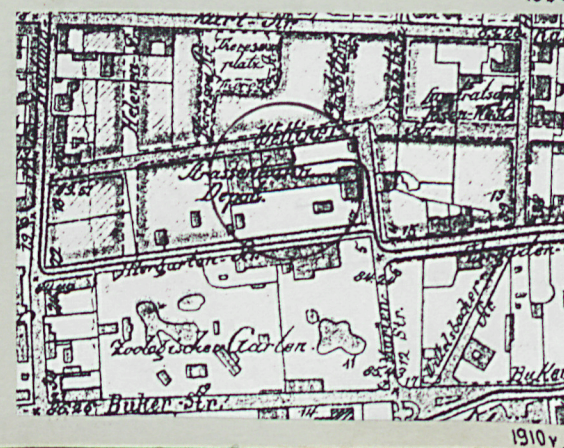
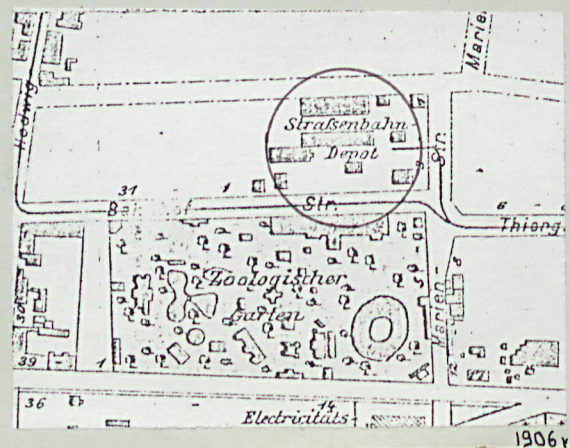
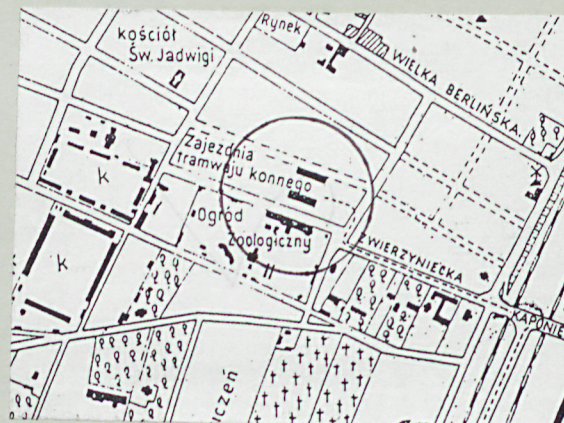
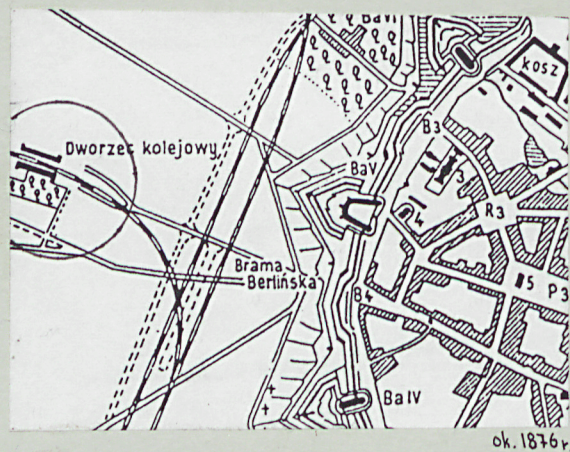
Wkładkę założył: A. Pryszożewski, 1994r.
(imię, nazwisko, data)

Miejsce przechowywania negatywów:

i oddzielony był torami od wyżej opisanego. Na początku XX wieku, w latach 1911 - 1915 połączono oba obiekty i zbudowano część zachodnią. W r. 1925 wzniesiono część zachodnią, przylegającą do ulicy Sienkiewicza. Na początku lat 40-tych w czasie okupacji zmodernizowano część pld hali. Po stronie środkowo-zach. w r. 1942 zbudowano nowe obiekty warsztatowo-socjalne. Po stronie zach. założenia urządzono stanowiska dla koni pociągowych. Po II wojnie światowej do zespołu przyłączono teren dawnego ogrodu, w części zach. sięgający ulicy Kraszewskiego. Zajeżdźnia autobusowa mieściła się w budynku przy ulicy Zwierzynieckiej do roku 1968. W latach 50-tych w części pld-zach. znajdowały się miejsca garażowe taksówek. W okresie powojennym do chwili obecnej, na terenie zajeżdźni prowadzono niewielkie prace budowlane. W części zach. zlokalizowano niewielkie obiekty magazynowe, w części pld-wsch. budynek stacji prostowników.

lizenami zakończonymi gzymsem kordonowym. Część wschodnia ulicy Zwierzynieckiej zajmuje wydłużona, parterowa bryła warsztatów naprawczych, dawniejsza zajeżdźnia autobusowa - 9. Długa wieloosiowa elewacja rozczłonkowana w części środkowej lizenami, powyżej attyka pełna. W osi - nadbudówka z dodatkową kondygnacją - zakończona trójkątnym szczytem. W kompozycji założenia uwiadcza się kierunek urbanistycznego rozwoju terenu: pierwotnie zespół obejmował obiekty w części wsch. - tuż przy ulicy Gajowej, w następnym etapie dokonywał się rozwój założenia przez dobudowę zach. części hali głównej - 1, oraz obiektów 9, 11, 12. Współcześnie przyłączono do zespołu teren w części zachodniej.

Materiał i konstrukcja - ściany murowane z cegły ceramicznej na belkach stalowych, pokrycie dachowe z papy: 9, 11. Ściany z muru pruskiego, konstrukcja dachowa z ram drewnianych na filarach, dach pokryty papą - 12, pozostałe obiekty: 1, 2, 3 opisano w kartach szczegółowych.



1. Miejscowość POZNAŃ	2. Obiekt (nazwa jak w karcie) BUDYNEK WARSZTATÓW NAPRAW- CZYCH I REMONTÓW ZRAMWAJÓW	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) OPIS
--------------------------	--	--

dłowe ramowe z płycinami wypełnionymi deskami ułożonymi na zakładkę, zawiasy pasowo-kątowe. We wnętrzu po stronie płu-wsch. zamknięcia otworów żaluzjowe z poziomych desek, zawieszonych na pasach.

Rzut - prostokąt wydłużony w kierunku wsch.-zach. z przybudówkami w części pld-wsch. i zach. Wnętrze podzielone na dwa pomieszczenia w części pld wydłużone w kierunku wsch.-zach. oraz szereg mniejszych pomieszczeń w części płu-środkowej, Po stronie płu-wsch. i płu-zach. rzędy filarów.

Bryła - prostopadłościan wydłużony w kierunku wsch.-zach. przykryty dachem pilastym w części pld i zach. oraz nieregularnym dachem wielospadowym z doświetleniami czterospadowymi w pozostałej części. Fragment bryły po stronie środkowo-płu z dachem nieznacznie wyniesionym powyżej pozostałej części. Po stronie wsch. szczyt dwuspadowy. Do obiektu przylegają przybudówki w części pld-wsch. i zach.

Elewacje - Po stronie wsch. - frontowej, z symetrycznym układem otworów i elementów dekoracyjnych, otynkowane. W części dolnej dziewięć szerokich otworów bramowych z nadświetlem przeszklonym, otwory oddzielone wysmukłymi filarami. Trzy środkowe otwory ujęte są szerszymi filarami zaakcentowanymi lizenami przechodzącymi w część górną elewacji. Cała elewacja powyżej otworów ma formę szerokiego szczytu dwuspadowego. Część środkowa, obejmująca szerokość trzech otworów bramowych, ujęta jest lizenami, powyżej każdego z nich trzy prostokątne płyciny wgłębne, dwustopniowe. W płycinie środkowej zegar. Powyżej attyka pełna / w formie murka o nieznacznie zarysowanym wykroju dwuspadowym. W pozostałej części elewacji szczyt dwuspadowy. Po obu stronach szczyt tworzy formę trójkątną z płyciną wgłębą dwustopniową, o analogicznym kształcie. Od góry nieznacznie zaznacza ją gzyms, wieńczący w formie pasa tynku wysuniętego poza lico muru. Elewacja płu o zróżnicowanej stylistyce. Część wsch. otynkowana - z czterema osiami szerokich otworów okiennych, między nimi pilastry mocno wysunięte poza lico muru. Część środkowo-wsch. o konstrukcji "muru pruskiego" jest najstarszą częścią obiektu, do której jakby przybudowywano etapami pozostałe części. Elewacja nieotynkowana, z widoczną konstrukcją skupów, rygli, zastrzałów, podwaliny, oczepu. Wypełnienie z cegły ceramicznej zendrówki. Prostokątne otwory okienne ułożone w jednym poziomie obejmują dużą powierzchnię ścian. W tej części połać dachowa mocno wysunięta poza lico muru. W części środkowej fragment elewacji otynkowany, trzyosiowy, z otworami okiennymi w dwóch poziomach. Powyżej szczyt dwuspadowy, z gzymsem okapowym profilowanym. Szczyt oddzielony jest gzymsem kordonowym profilowanym. W części środkowo-zach. elewacja ceglana z sześcioma osiami szerokich otworów okiennych, usytuowanymi w dwóch poziomach. Poszczególne otwory w osiach rozmieszczone są jakby we wspólnych wysmukłych płycinach, obejmujących dwie kondygnacje. Na parterze szerokie okna szczeblinowe, nad nimi sześciokrzydłowe okna w ramach drewnianych. Na I piętrze ztrożone otwory okienne z nadprożem o wspólnym wykroju łuku odcinkowego. Na dwóch kondygnacjach niewielkie płyciny pod-

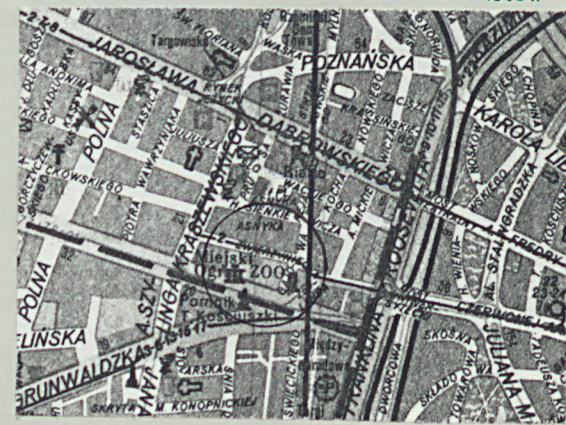
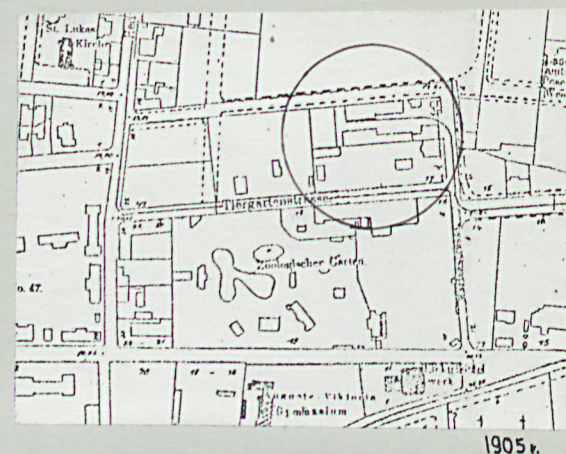
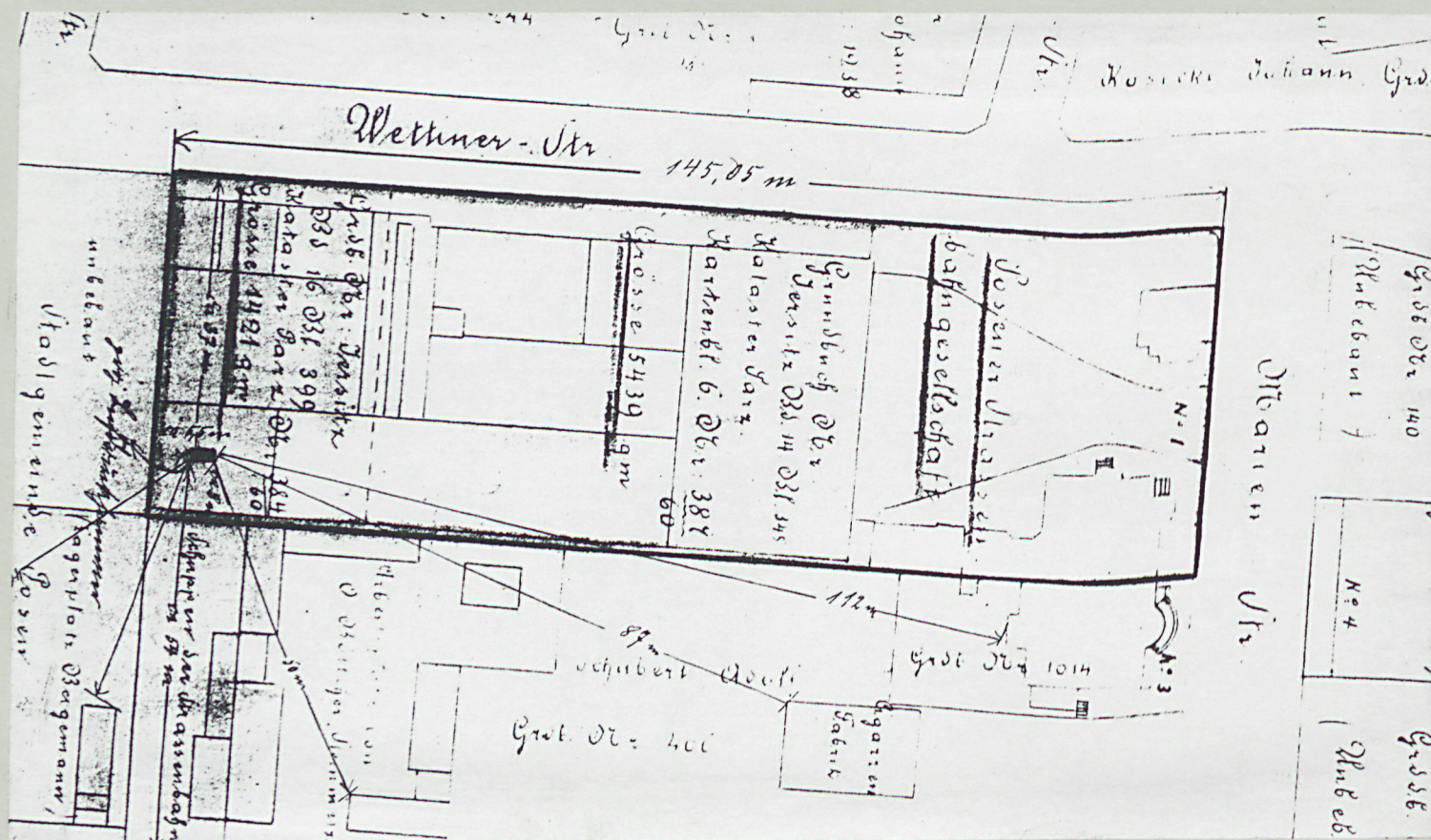
Wkładkę założył: A. Pryorowski, 1994r.
(Imię, nazwisko, data)

Miejsce przechowywania negatywów:

okienne, tynkowane. Całość wieńczy gzyms okapowy, profilowany, od dołu ząbkowy. Część zach. elewacji płu otynkowana, podzielona lizenami, obejmującymi całą wysokość. Od dołu cokół. W części pół między lizenami osiowe otwory okienne obejmujące znaczną powierzchnię. Powyżej gzyms kordonowy, profilowany, nad nim szerokie ozdoby w formie półokręgów. Całość wieńczy gzyms profilowany, okapowy. Elewacja zach. w dużej części przykryta przybudówkami, w części nie zasłoniętej szerokie współczesne otwory bramowe oraz zachowane otwory okienne. Elewacja pół jednorodna stylistycznie, otynkowana, z wieloma otworami okiennymi, rozmieszczonymi niesymetrycznie, podzielonymi masywnymi pilastrami, przypominającymi kształtem przypory.

Wnętrza - większą część obejmuje pięć wielkokubaturowych pomieszczeń, sięgających konstrukcji dachowej. Dwa z nich, w części pół rozciągają się na całej długości obiektu. Znajduje się tam zajezdnia tramwajowa. W części pół znajdują się pomieszczenia warsztatowe i naprawcze taboru tramwajowego. W części środkowo-pół pomieszczenia socjalne, na I piętrze warsztaty szkolne. Duże pomieszczenia w części pół podzielone są rzędami filarów.

Instalacje - elektryczna, wodociągowa, kanalizacyjna, C O, gazowa, odgromowa.



1. Miejscowość

POZNAŃ

2. Obiekt (nazwa jak w karcie)

ZAJEZDZIA TRAMWAJOWA

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

FOTOGRAFIE



1



2



3



4

WK

Mi



5



6



8



7



9

1. Miejscowość

POZNAN

2. Obiekt (nazwa jak w karcie)

ZAJEZDZNIA TRAMWAJOWA

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

FOTOGRAFIE



10



11



12



13

Wkład

Miejsc



14



15



16



17



18

1. Miejscowość

POZNAŃ

2. Obiekt (nazwa jak w karcie)

ZAJEZDNIA TRAMWAJOWA

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

FOTOGRAFIE



19



20



21



22

Wkład

Miejsc



23



24

1. Widok w kier. pd.zach., ob. 1, 3
2. Widok na bramę wjazd i ob. 3 oraz 1
3. Plac wjazd. oraz elew. wsch. hali 1
4. Dawny wagon tramwaju konnego z 1880r.
5. Widok w kier. zach. z placem i ob. 2, 3
6. Widok w kier. zach. z bramą i ob. 2
7. Elew. pn. ob. 3
8. Parkan w części pd., widok z ul. Zwierzynieckiej
9. Plac i ob. 3, widok w kier. wsch.
10. Ob. 13 - elew. pd.
11. Dawny dworzec autobus.-9 - elew. pd.
12. Ob. 11, 9 - widok w kier. pn.wsch.
13. Ob. 3, 4 - widok w kier. pd.zach.
14. Widok w kier. wsch. z ob. 3, 10
- 15, 16. Elew. pn. hali 1 przy ul. Sienkiewicza
17. Parkan po stronie pn-wsch.
18. Parkan po stronie pn.zach.
19. Widok w kier. zach. z ob. 13, 14
20. Elew. wsch. ob. 11
21. Elew. wsch. ob. 12
22. Plac w części środkowej oraz hala-1, widok w kier. pn.
23. Widok w kier. zach., ob. 12, 13
24. Frag. hali-12, widok w kier. pn.wsch.