

Stefania Lazar (Muzeum Saturn w Czeladzi)

Zapowiedź zmian.

Pierwsze budynki modernistyczne w Będzinie

Mimo rosnącego zainteresowania architekturą modernistyczną i panującej od kilku lat swego rodzaju „mody na modernizm”, w odniesieniu do Zagłębia Dąbrowskiego to temat wciąż słabo rozpoznany i zbadany. Rezultatem tej niepokojącej luki badawczej jest ogromne niebezpieczeństwo związane z narażeniem istniejących budynków na niewłaściwe postępowanie podczas prac renowacyjnych, a nawet poważne zniszczenia i nieodwracalne zmiany, z pełną destrukcją włącznie. Niniejszy artykuł jest więc przyczynkiem do dyskusji nad wartością międzywojennej zabudowy regionu zagłębiowskiego, wciąż niedocenianej i spychanej na margines, oraz próbą zainicjowania upowszechniania wiedzy o jej walorach¹. Być może stanie się także impulsem do rozpatrywania zjawisk architektonicznych w szerszym kontekście – na przykład międzywojennego województwa kieleckiego.

Na początek analizie poddałam jedno z najstarszych miast Zagłębia Dąbrowskiego i wzniesione w nim trzy obiekty, wpisujące się w założenia architektury modernistycznej. Czynnikiem decydującym o ich wyborze, poza wysokim poziomem formalnym, było kryterium chronologiczne. Były to pierwsze realizacje powstałe w Będzinie w „nowym” stylu. Ich pojawienie się w tkance miejskiej wpłynęło na całość obrazu architektonicznego miasta, ukształtowanego w latach trzydziestych XX w.

Mocą Ustawy tymczasowej z 2 sierpnia 1919 r. o organizacji władz administracyjnych drugiej instancji miasto Będzin znalazło się w województwie kieleckim². Związki z odległymi Kielcami, nie mające głębszych odniesień w przeszłości³ i narzucone sztucznie utworzoną jednostką administracyjną, miały charakter czysto formalny, ograniczający się do kontaktów oficjalnych. Położony na peryferiach województwa rejon Będzina znalazł się poza głównym nurtem zainteresowań władz wojewódzkich a tutejsze skazane były na samodzielne radzenie sobie z problemami zagłębiowskiej aglomeracji⁴.

- 1 W literaturze przedmiotu brak opracowań analizujących architekturę dwudziestolecia międzywojennego w Zagłębiu Dąbrowskim – zarówno w formie opracowania jednostkowych budynków, jak i analiz zbiorczych. Jedyna do tej pory publikacja, dotycząca w całości architektury regionu: *Architektura Zagłębia. Materiały IX Sesji Zagłębiowskiej. Sosnowiec 16–17 IX 2010 roku*, red. M. Kisiel i P. Majerski, Sosnowiec 2011, w ogóle nie traktuje o specyfice architektury międzywojnia (wybiórcze informacje odnaleźć można w artykule: I. Kontny, *Kościół miast zagłębiowskich do 1914 roku*, tamże, s. 151–225). Pewne informacje o realizacjach modernistycznych zawarto w artykule: J. Owczarek, *Dawna architektura Sosnowca*, w: *Sosnowiec na starej fotografii*, Sosnowiec 1997, s. 148–157, a także: A. Borowik, *Słownik architektów, inżynierów i budowniczych związanych z Katowicami w okresie międzywojennym*, Katowice 2012, s. 54, 22, 154; T. Kostro, A. Urgacz-Szczęsna, *Sosnowiec między wojnami. Opowieść o życiu miasta 1918–1939*, Łódź 2014, s. 18–20.
- 2 Ustawa Tymczasowa z 2 sierpnia 1919 roku o organizacji władz administracyjnych II stopnia: <http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU19190650395> (dostęp: 2.04.2015 r.).
- 3 Miasto do 1841 r. znajdowało się w granicach województwa krakowskiego (w latach 1837–41 guberni krakowskiej), z siedzibą w Kielcach, przemianowanej w 1841 r. na kielecką; M. Nita, *Miasto rządowe (1832–1866)*, w: *Będzin 1358–2008*, t. 3, red. A. Glimos-Nadgórska, Będzin 2008, s. 88, 127–129.
- 4 Kilkakrotnie pojawiały się propozycje zmiany granic województwa i przełamывania pozaborowych podziałów: L. Krzyżanowski, *Życie polityczne, gospodarcze i kulturalne. Aktywność społeczna (1918–1939)*, w: *Będzin...*, t. 3, s. 369.

W nowej rzeczywistości Będzin utrzymał status miasta powiatowego, który posiadał od 1867 r. Jeden z najstarszych ośrodków municypalnych Zagłębia Dąbrowskiego, wyróżniający się średniowiecznym układem urbanistycznym i górującym nad miastem zamkiem, przez wieki pełnił funkcję ośrodka handlowego oraz kulturalnej stolicy regionu⁵. W XIX w. jego ranga wzrosła dodatkowo dzięki przeprowadzeniu przez miasto jednej z nitek Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, co w konsekwencji doprowadziło do dynamicznej industrializacji. Miasto przeżywało wówczas gwałtowny przyrost ludności, masowo przybywającej do pracy w tutejszych kopalniach, hutach, cementowniach i fabrykach. Taka tendencja utrzymywała się również w pierwszych dziesięcioleciach XX w.

Przed władzami Będzina u progu niepodległości stanęły poważne wyzwania, do których należało zaspokojenie istotnych potrzeb socjalnych ludności, zwłaszcza dotkliwego głodu mieszkaniowego, panującego w przeludnionym mieście, i zapewnienie odpowiednich warunków higienicznych i sanitarnych jego mieszkańcom. Ważne były także względy prestiżowe, w tym budowa obiektów użyteczności publicznej, odpowiadających statusowi miasta jako stolicy powiatu. Zadania te, ze względu na liczne trudności, w tym znaczące zadłużenie miasta i brak wolnych środków na gminne inwestycje, udało się zrealizować dopiero w końcu lat dwudziestych XX w. Dodatkowym czynnikiem mobilizującym będziński magistrat do pchnięcia miasta na tory rozwoju i wytężonego wysiłku organizacyjnego okazał się dynamiczny rozwój terytorialny i gospodarczy sąsiadów. Z jednej strony pobliskich Katowic, stolicy autonomicznego województwa śląskiego, aspirujących do tytułu najnowocześniejszego, niemal kosmopolitycznego miasta odrodzonej Rzeczypospolitej („nowe Chicago”), a z drugiej strony gwałtownie rozrastającego się Sosnowca, który poprzez otrzymanie praw miejskich w 1902 r. i dynamiczny rozwój industrialny stał się poważnym rywalem dla Będzina, skutecznie konkurując o status najważniejszego miasta zagłębiowskiej aglomeracji⁶. Powiatowemu Będzinowi pozostało albo życie wspomnieniem o dawnej świetności, podkreślanie średniowiecznego rodowodu i odległej tradycji, albo pójście drogą postępu, wyrażonego także za pomocą najbardziej widocznego i oddziaływującego narzędzia – architektury. Wybrano drugi wariant.

W końcu lat dwudziestych rozpoczęto w Będzinie budowę trzech pionierskich obiektów, będących świadectwem wkraczania miasta w nową epokę historii i architektury. Wszystkie powstały w duchu dominującego wówczas stylu – modernizmu – reprezentując różne jego nurty i dowodząc postępowości władz miejskich⁷. Znamienne, że w kwestiach architektonicznych miasto czerpało wzorce z dwóch przodujących w tej dziedzinie, aczkolwiek odległych ośrodków, zatrudniając zwykle architektów ze środowiska krakowskiego lub warszawskiego i właściwie wcale nie korzystając z osiągnięć pobliskich Katowic.

5 Kompleksowym opracowaniem dotyczącym urbanistyki miasta jest książka: W. Błaszczyk, *Będzin przez wieki. Dzieje miasta i jego rozwoju urbanistyczno-przestrzennego od średniowiecza do połowy XX w. na podłożu osadnictwa w starożytności i wczesnym średniowieczu*, Poznań 1982.

6 Rywalizacja pomiędzy Będzinem a Sosnowcem rozgrywała się na różnych płaszczyznach, m.in. o status miasta powiatowego czy lokalizację istotnych placówek, np. sądu okręgowego, urzędu skarbowego; L. Krzyżanowski, *Życie polityczne...*, s. 370–372; T. Kostro, A. Urgacz-Szczęsna, *Sosnowiec między...*, s. 7–14.

7 Szczególnie śmiałym posunięciem tutejszych władz było wystawienie na pl. 3 Maja pomnika poświęconego 11 Pułkowi Piechoty, stacjonującemu w Będzinie tuż po I wojnie światowej. Awangardowy pomnik, zaprojektowany przez Adolfa Szyszko-Bohusza, odsłonięto w czerwcu 1933 r. Na kilkunastometrowym pionurze ustawiono rzeźbę – postać nagiej kobiety trzymającej we wniesionych do góry rękach wieniec laurowy. Sprawa zakrawała na skandal, a bardziej konserwatywni mieszkańcy miasta, w tym będziński rabin, którego okna mieszkania wychodziły na plac, nie mogli się z tym pogodzić: A. Malinowska, *Po drugiej stronie lustra, Będzin 2011*, s. 106.

Najodważniejszą realizacją modernistyczną był budynek dworca kolejowego Będzin Miasto⁸ – jeden z najciekawszych obiektów budownictwa kolejowego w Polsce powstałych w tym stylu. Zaprojektowany został w 1927 r. przez słynnego stołecznego architekta Edgara Aleksandra Norwertha w miejsce skromnego, drewnianego baraku, pełniącego funkcję stacji⁹. Dworzec, który miał odpowiadać reprezentacyjnym potrzebom szybko rozwijającego się miasta, zrealizowano ostatecznie w połowie 1931 r., mimo że początkowo jego otwarcie planowano na rok 1929. Dwuletnie opóźnienie wynikało z trudności spowodowanych szczupłością działki budowlanej, która nawet po powiększeniu o grunt dokupiony od żydowskiego przedsiębiorcy Arona Feldberga wciąż nastroczała trudności¹⁰. Problem stanowiła także koordynacja sprawnego przepływu pasażerów, związana z próbą pogodzenia funkcjonowania czynnej stacji kolejowej w centrum miasta z budową nowego obiektu¹¹. Forma gmachu oparta została na schemacie asymetrycznych układów spiętrzonych, kubicznych brył różnej wielkości, odpowiadających podziałom na strefy funkcjonalne. Dominantą wertykalną tego gmachu była wieża z wieńczącym ją nowoczesnym zegarem o kwadratowej, szklanej tarczy¹².



Dworzec kolejowy Będzin Miasto, proj. E.A. Norwerth; fot. z archiwum autorki

- 8 W 1859 r. została oddana do użytku odnoga linii Kolejowej Warszawsko-Wiedeńskiej z Ząbkowic do Katowic, jednak osobowa stacja kolejowa powstała dopiero po 1875 r. Początkowo nosiła ona nazwę „Będzin”, później „Stary Będzin”. W początkach XX w. zbudowano w odległości ok. 2 kilometrów na południe nową stację o nazwie „Nowy Będzin”, z okazałym, ceglany budynkiem projektu Czesława Domaniewskiego; M. Nita, *Miasto powiatowe w Królestwie Polskim (1867–1914)*, w: *Będzin...*, t. 3, Będzin, 2008, s. 171; „Architektura i Budownictwo” 1936, nr 5, s. 138. Przed 1914 r. „Stary Będzin” był stacją pasażerską, natomiast „Nowy Będzin” przeznaczoną dla ruchu pośpiesznego i towarowego; Archiwum Państwowe w Katowicach (APKat.), Akta Miasta Będzina (AMB), sygn. 982, k. 192–196.
- 9 „Tygodnik Ilustrowany” 1927, nr 28, s. 552.
- 10 APKat., AMB, sygn. 1065, k. 3–23. Zakupu placu o powierzchni 656,4 m² dokonano w 1927 r. za kwotę 29 000 zł.
- 11 Tamże, k. 68. Niewielka i nieregularnie ukształtowana działka była zbyt mała, by móc bezpiecznie i sprawnie budować dworzec i jednocześnie prowadzić ruch pasażerski. Dla ułatwienia sprawy i zmniejszenia przepływu pasażerów zaproponowano przeniesienie ruchu pośpiesznego i towarowego na dworzec „Nowy Będzin”.
- 12 M. Pszczółkowski, *Architektura użyteczności publicznej II Rzeczypospolitej 1918–1939. Forma i styl*, Łódź 2014, s. 190.

Ciekawy wyraz artystyczny budynku osiągnięto przez zestawienie kontrastów: elewacji pokrytej charakterystyczną dla architektury warszawskiej ciemnoszarą cegłą cementową, która nadawała budynkowi wrażenia surowości, i stolarki okiennej-drzwiowej w żółtym kolorze. Projekt obiektu oparł się na wykorzystaniu różnicy poziomów pomiędzy mieszczącymi się na nasypie kolejowym o wysokości 3,3 m torami kolejowymi a poziomem działki budowlanej. Osią budynku był przebiegający pod nasypem tunel dla pieszych, i równoległy bagażowy, łączący poczekalnię z leżącym od strony ulicy Sienkiewicza peronem nr 2 i peronem bagażowym położonym między torami. Interesujący efekt estetyczny na peronach otrzymano poprzez szeregi rytmicznie rozmieszczonych betonowych słupów, podtrzymujących zadaszenie.

Nowoczesność bryły szła w parze z funkcjonalnością wnętrza, w którym zastosowano sporo niecodziennych rozwiązań. Między podwójnymi ścianami holu i poczekalni umieszczono instalację nadmuchu ciepłego powietrza, które generowała kotłownia węglowa, dworzec wyposażono w windę bagażową oraz kuchenną, zaopatrującą dwa punkty gastronomiczne. Dla ułatwienia przepływu intensywnego ruchu oprócz głównego wyjścia przez hol zaprojektowano także dodatkowe wejścia z jego pominięciem oraz specjalne „podwórze bagażowe”, usprawniające obsługę pakunków. Centralną część budynku zajmował wspomniany hol kasowy z przeszkloną partią poddachową, zapewniającą doskonałe doświetlenie wnętrza. Hol bezpośrednio połączono z ladą bagażową, przechowalnią bagaży, pomieszczeniami służbowymi, kasą, pokojem zawiadowcy stacji, fryzjerem i bufetem. Pierwsze piętro przeznaczono na pomieszczenie dyżurnego ruchu oraz restaurację, tutaj znalazła się kuchnia obsługująca ją oraz bufet na parterze. Na drugim piętrze urządzono mieszkanie dla zawiadowcy stacji. Aspiracje Norwertha, by budynek dworca kolejowego był najnowocześniejszym obiektem w mieście, zostały w pełni zrealizowane, a kunszt autora doceniony. Budowa stacji była możliwa dzięki 600 000 złotych dotacji, uchwalonej na ten cel przez Sejm Rzeczypospolitej¹³. Wysoką jakość wykonania i pietyzm detalu zapewniła warszawska firma „Pronaszko



Urząd pocztowy w Będzinie, proj. F. Tadanier i K. Kulczyński; fot. z archiwum autorki

13 L. Krzyżanowski, *Życie polityczne...*, s. 393.

i Sobieszek”. Niestety, niemal równolegle z rozpoczęciem użytkowania dworca dyrekcja PKP zniosła postój pociągów międzynarodowych w Będzinie i pomimo protestów władz miejskich decyzję tę utrzymano w mocy, a późniejsza stopniowa degradacja stacji do roli przystanku pociągów podmiejskich spowodowała zaniedbanie tego obiektu. Piękno budynku, przez lata podupadającego i zatracającego swoje estetyczne walory, odkryto na nowo po modernizacji zrealizowanej w latach 2006–2012, przeprowadzonej z wielką dbałością o historyczną substancję gmachu i przywracającej mu pierwotny, oryginalny wygląd¹⁴.

Nieco bardziej zachowawczy nurt stylu modernistycznego reprezentuje budynek będzińskiej poczty, ulokowany w sąsiedztwie dworca, u zbiegu ulic Kościuszki i Krasickiego. Plany dotyczące budowy gmachu pojawiły się wcześniej, bo już w 1924 r., jednakże fazę projektowania znacząco wydłużyły w czasie poszukiwania działki pod wzniesienie obiektu¹⁵. Sprawa parceli ciągnęła się przez kilka lat, w czasie których typowano działki w różnych częściach miasta. Rozważano zakup placu na skrzyżowaniu ulic Małachowskiego i Nowej (obecnie Piłsudskiego), który spełniał pożądany przez władze postulat centralnego usytuowania urzędu pocztowego względem miasta. Szybko okazał się on jednak zbyt mały, by pomieścić zaplecze gospodarcze, niezbędne do funkcjonowania poczty (wozownię, stajnię oraz sutereny)¹⁶. Wkrótce pojawiły się propozycje budowy poczty na rogu ulicy Małachowskiego i pl. 3 Maja, pomysł zakupu budynku Towarzystwa „Piast” przy ulicy Małachowskiego 35, a w 1927 r. Dom Handlowy J.D. Potok zaoferował sprzedaż parceli przy ulicy Sączewskiej (ob. Sączewskiego). Teren ten także oceniono pozytywnie, jako odpowiedni ze względu na lokalizację, mając jednak na uwadze dalszy rozwój miasta w kierunku wschodnim – w stronę Warpia i Koszelewa – komisja budowlana zaproponowała kupno placu po drugiej stronie torów, przy ul. Sienkiewicza. Zakładano, że budowa poczty znacznie ożywi ruch budowlany w tej części Będzina i spowoduje jego dalszy rozrost w stronę przedmieść, co leżało w interesie miasta i znalazło swoje odbicie w planach regulacyjnych z lat dwudziestych¹⁷. Ostatecznie gamach będzińskiej poczty stanął na narożnej posesji przy ul. Kościuszki, kupionej od jednego z będzinian i przekazanej w wieczyste użytkowanie Poczcie Polskiej.

Narożny obiekt, zaprojektowany przez architektów ze środowiska krakowskiego – Fryderyka Tadaniera i Kazimierza Kulczyńskiego, zaczęto wznosić w 1929 r.¹⁸ Uroczyste otwarcie nastąpiło 18 października 1931 r.¹⁹ Gmach, założony na planie zbliżonym do litery V, posiadał dominujący element w formie narożnika, nieco wyższego od prostopadłościennych skrzydeł budynku i optycznie wiążącego ciągi elewacji. Jego pionowy charakter zaakcentowano nowoczesnym masztem flagowym. Pion ponad indywidualnie opracowanym portalem wejściowym, z ozdobnym nadświetlem, podkreślono szeroką, tynkowaną opaską przebiegającą przez wszystkie kondygnacje i obejmującą ozdobne, kwadratowe okna pierwszego piętra i wielką tarczę zegara ulokowaną na drugim piętrze. Poza tym elewacje budynku były gładkie, oszczędne w detal. Jedynym ich urozmaicheniem były płytkie ryzality na skrajnych osiach i wydatny, okazały gzyms działowy pomiędzy pierwszym i drugim piętrzem, przez co ostatnia kondygnacja sprawiała wrażenie attyki. Trójpodział elewacji na boniowany cokół, kondygnację z wertykalnym układem okien i gzyms był nawiązaniem do tradycji, wpisującym budynek w nurt zmodernizowanego klasycyzmu. Centralną częścią gmachu, liczącą ponad sto

14 „Architektura Murator” 2009, nr 7, s. 54–59.

15 Archiwum Państwowe w Kielcach (APK), Urząd Wojewódzki Kielecki I (UWK I), sygn. 14 581, k. 1.

16 Tamże, k. 18.

17 Tamże, k. 30.

18 M. Pszczółkowski, *Architektura użyteczności...*, s. 243.

19 „Ilustrowany Kurier Codzienny” 1931, nr 289 z 19 X, s. 12.



Budynki Zakładu Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych we Lwowie, proj. Z. Wóycicki; fot. z archiwum autorki

pomieszczeń, była sala operacyjna mieszcząca się w holu narożnika²⁰. Rangę obiektu planowano podnieść przez przeniesienie do niego centrali telefonicznej z Sosnowca²¹.

W okresie dwudziestolecia międzywojennego wzrosły potrzeby i oczekiwania mieszkaniowe ludności Zagłębia. Warunki sanitarne w pochodzących z końca XIX i początków XX stulecia oficynach przy kamienicach czynszowych, w których mieszkała większość ludności, były fatalne. Naprzeciw potrzebom miasta, którego nie stać było na nowe inwestycje mieszkaniowe, wyszła inicjatywa Zakładu Ubezpieczeń od Wypadków we Lwowie, oddziału Zakładu Ubezpieczeń Społecznych – pierwszej instytucji w międzywojennej Rzeczypospolitej inwestującej w budownictwo mieszkaniowe z własnych funduszy, której przyświecał cel zapewnienia socjalnego maksimum mieszkaniowego przy minimalnych kosztach budowy²². Wśród założeń, którymi kierowano się przy budowie domów było wyeliminowanie mieszkań oficynowych i suterenowych, podniesienie poziomu lokali mieszkalnych poprzez wyposażenie w urządzenia higieniczne oraz zapewnienie wygody dzięki przemyślanie zaprojektowanym wnętrzom²³.

W latach 1930–1931 na działce położonej naprzeciwko powstającego budynku dworca kolejowego, po drugiej stronie torów, przy ulicy Sienkiewicza Zakład wybudował bloki mieszkalne dla robotników i urzędników. Plac pod budowę kupiono od magistratu miasta Będzina na obszarze, który zamierzano przeznaczyć pod nową dzielnicę mieszkaniową. Na kompleks osiedlowy złożyły się cztery budynki – dwa okazałe bloki położone równolegle do ulicy Sienkiewicza i połączone parterową przewiązką oraz dwa krótkie budynki usytuowane prostopadłe do ich skrajnych osi, a równolegle do ulic

20 Tamże, s. 12.

21 „Kurier Zachodni” 1932, nr 69 z 24 III, s. 5.

22 „Ilustrowany Kurier Codzienny” 1930, nr 336 z 11 XII, s. 3, *Akcja budowlano-mieszkaniowa Zakładów Ubezpieczeń Społecznych w latach 1930–1933. Sprawozdanie Stowarzyszenia Budowlano-Mieszkaniowego Z.U.S.*, Warszawa 1934, s. 3.

23 „Architekt” 1929, z. 4, s. 4.

Długiej (obecnie 1 Maja) i Nowoprojektowanej (obecnie św. Brata Alberta). Ze względu na szczupłość parceli, której wybór podyktowany był głównie względami komunikacyjnymi, tj. bliskością dworca PKP i tramwaju, podjęto decyzję o budowie obu kategorii domów – urzędniczych i robotniczych – dla najlepszego wykorzystania terenu inwestycyjnego. Budowa nie obyła się bez trudności. Prace ziemne rozpoczęto we wrześniu 1930 r., jednak ze względu na niepewny grunt niezbędne okazało się zastosowanie pod fundamentem płyty żelbetowej grubości metra. Ponadto magistrat będzński nie dotrzymał warunków umowy sprzedaży gruntu, w której zobowiązał się do doprowadzenia na posesję kanalizacji i wodociągów²⁴, co także wydłużyło realizację oraz zmusiło inwestora do modyfikacji planów.

Budynki zaprojektowane przez architekta Zygmunta Wóycickiego²⁵ otrzymały oszczędny wyraz artystyczny. Artykulację pionową na elewacjach tworzyły pogrupowane balkony, równoważone przez horyzontalny układ okien. Partia przyziemia, przeznaczona na strefę handlowo-usługową, została wyodrębniona od wyższych kondygnacji ujęciem gładkimi lizenami szerokich okien, przesłoniętych kratami okiennymi w postaci poziomych szczebli, oraz wyraźnym gzymsem działowym. W budynku od ulicy Sienkiewicza na balkonach zastosowano proste balustrady, w pozostałych blokach w głębi posesji balkony otrzymały bardziej finezyjny, wyoblony kształt. Całość założenia miała charakter zamknięty i była ogrodzona.

Bloki, wybudowane w dwóch etapach, w zależności od przeznaczenia posiadały różny standard. W czteropiętrowym domu urzędniczym mieściło się łącznie 40 mieszkań dwu- i trzypokojowych. Wszystkie posiadały kuchnię, łazienkę, toaletę, a także pokój słuźbowy i centralne ogrzewanie. Parter – pierwotnie przeznaczony na sklepy – ze względu na nieduże zainteresowanie wynajmem lokali handlowych w tym budynku stał się ostatecznie siedzibą Sądu Grodzkiego oraz Wydziału Hipotecznego, a w jego narożniku umieszczono restaurację. Piwnice zaadaptowano na archiwum tych instytucji oraz kuchnię restauracji i komórki lokatorskie. Dom robotniczy mieścił 118 mieszkań, w tym 59 mieszkań jednoizbowych i 59 dwuizbowych, wszystkie z wnęką kuchenną oraz toaletą²⁶. Od domu urzędniczego zasadniczo odróżniała go wielkość mieszkań, a także brak łazienek. Dla mieszkańców urządzono łaźnię ogólną, z natryskami i wannami²⁷.

Parterowa złączka przeznaczona została na urządzenie pralni mechanicznej na niskim parterze oraz trzy sklepy na wysokim parterze. Wykonanie robót powierzono rodzinnemu Przedsiębiorstwu Budowlanemu Gustawa Weinziehera z Będzina²⁸.

Domy Lwowskie – bo taka nazwa zwyczajowa pojawiła się wśród mieszkańców miasta na określenie nowoczesnego kompleksu – nie do końca spełniły swoją rolę społeczną ze względu na stosunkowo wysoką cenę wynajmu, nieosiągalną dla przeciętnego robotnika, co piętnowano w lokalnej prasie²⁹.

Przeprowadzone w Będzinie na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych XX w. inwestycje budowlane, polegające na wzniesieniu gmachów użyteczności publicznej oraz kompleksu budynków mieszkalnych doprowadziły do przełomu w wizerunku ówczesnego Będzina i zapoczątkowały nowy trend w budownictwie prowadzonym zarówno przez inwestorów państwowych, jak i prywatnych na tym terenie. W tkance miejskiej zaczęły pojawiać się obiekty zachwycające swoimi nowoczesnymi fasadami i jakością wykonania. Budowa omawianych obiektów przyczyniła się ponadto do przeszczepienia

24 „Architektura i Budownictwo” 1932, nr 6, s. 200.

25 *Akcja budowlano-mieszkaniowa...*, s. 103.

26 „Ilustrowany Kurier Codzienny” 1930, nr 336 z 11 XII, s. 3.

27 „Architektura i Budownictwo” 1932, nr 6, s. 200.

28 *Akcja budowlano-mieszkaniowa...*, s. 46, 47.

29 „Kurier Zachodni” 1931, nr 112 z 8 V, s. 3; tamże 1932, nr 60 z 13 III, s. 6.

na miejscowy grunt nowatorskich rozwiązań architektonicznych, a także do nawiązywania żywych kontaktów ze środowiskiem architektów z Krakowa i stołecznej Warszawy. Wkrótce potem rozpoczęto budowę ulicy Piłsudskiego – wówczas najnowocześniejszej w mieście, zabudowanej modernistycznymi kamienicami; w tym stylu zaczęto budować także inne ważne obiekty, m.in. siedzibę oddziału Zakład Ubezpieczeń Społecznych w Sosnowcu (na skrzyżowaniu ulic Sienkiewicza i Kopernika, ob. dom mieszkalny), Dom Katolicki (ob. Teatr Dzieci Zagłębia), będzińskie szkoły, a nawet świątynie.

Z Katowicami i Sosnowcem Będzin ostatecznie rywalizacji nie wygrał. Ale powstałe z wielkim wysiłkiem finansowym i istniejące do dziś modernistyczne budynki z przełomu lat dwudziestych i trzydziestych stanowią materialny dowód otwartości na nowe nurty panujące w architekturze oraz starań lokalnych włodarzy o zmianę wizerunku miasta. Jednocześnie pozostają istotną częścią wciąż niedocenianego dziedzictwa architektury międzywojennej Rzeczypospolitej.

Stefania Lazar (Saturn Museum in Czeladź) Announcing Changes. The First Modernist Buildings in Będzin

After World War I Będzin was situated at the frontiers of a newly established province of Kielce. The town of long history, Będzin remained the seat of powiat authorities, however, all signs showed that it might lose the battle for prestige with the neighboring, rapidly developing town of Sosnowiec. The main objective of the town's authorities in the first years after gaining independence was to modernize Będzin at all costs applying the tool of avant-garde architecture. At the end of the 1930s, modern buildings started to be constructed in the town, designed by first-rate architects from Warsaw or Krakow. New constructions included a functionalist railway station 'Będzin-Miasto', a post office as well as a cluster of blocks of flats erected by Employees Accidents Insurance Institution in Lviv, which was the first residential investment of modern character in the town. The constructed buildings became the symbol of Będzin entering a new era and for a long time functioned as icons of modernity and progress, transforming the traditional face of Będzin.

Key words: architecture, modernism, Będzin, Edgar Norwerth