

## HISTORIA

Dworzec kolejowy w Będzinie, zaprojektowany przez warszawskiego architekta Edgara Norwertha w 1927 roku i ukończony cztery lata później, spośród tradycyjnej zabudowy królewskiego miasta do dziś wyróżnia konstruktywistyczne spiętrzenie brył, dominanta wieży zegarowej i zdające się lewitować żelbetowe zadaszenie podcienia wejściowego. Gmach obłożony jest charakterystyczną dla architektury warszawskiej cegłą cementową, dość często używaną również na obszarze Zagłębia Dąbrowskiego, w przeciwieństwie do powszechnego na Śląsku klinkieru. W powojennej Polsce zaniedbany gmach popadał stopniowo w ruinę. Znikło oryginalne wyposażenie, cegłę elewacyjną pokryto farbą emulsyjną. Dworzec tracił na znaczeniu, aż w końcu, pozbawiony kas biletowych, został zdegradowany do funkcji przystanku kolejowego w 50 tys. mieście!!! Przed kilku laty w ramach rewitalizacji śródmieścia, Urząd Miejski zaplanował przebudowę terenu przed budynkiem i utworzenie placu Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, zaś sam dworzec w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego został objęty ochroną konserwatorską. Władze wynajęły go od kolei i rozpoczął się kilkietapowy remont, który ukończono w 2012 roku.

## ZAŁOŻENIA AUTORSKIE:

Pracownia APA Jan Pudło przyjęła przy projektowaniu jedną zasadę i cel – uszanowanie odwagi i mistrzostwa twórcy. Z pietyzmem zachowana została bryła budynku z surowej cegły cementowej, pierwotna kolorystyka, stolarka, detale i materiały. Celem było wpisanie w obiekt nowych funkcji, tak jakby dworzec powstał współcześnie. Dworzec miał pozostać przystankiem kolejowym z lokalami usługowymi i siedzibą straży miejskiej. W przestrzeniach publicznych zastosowano zdecydowane formy oraz użyto współczesnych materiałów i technologii. Hol zmniejszono przez szklane ściany, w których miały znajdować się wejścia do komercyjnych lokali użytkowych. Ułożona od nowa posadzka zmiękcza jego surowość i monumentalizm. Podwórkę miało zostać zagospodarowane zielenią ozdobną z fontanną i połączone z holem. Na piętrze został zaprojektowany taras skomunikowany z podwórką. Zlikwidowano w stu procentach bariery architektoniczne, między innymi poprzez zainstalowanie dwóch wind.

## RZECZYWISTOŚĆ 2012

Podstawowym problemem, o którym pisałem kilka lat temu – był brak konsekwencji pomiędzy wyglądem zewnętrznym dworca i właśnie, co wyremontowanym jego wnętrzem. Pomimo ambitnych założeń autorskich, powstały niestety dwie różne krainy, a brak spójności rzucał się dość łatwo w oko, szczególnie gdy inwestycja kosztowała 7 mln złotych. Pamiętam, jak zastanawiałem się skąd pojawił się pomysł na podzielną główną halę dworca szklanymi pudłami? Wiadomo – komercja miała za zadanie ożywić dworzec, przywrócić na nowo utracone życie. Nie udało się, a dworzec dosyć, iż zmniejszył się optycznie (główna hala), to wcale nie przypominał dworca, który pamiętaliśmy z wcześniejszych lat.







*Zdjęcia 1, 2, 3 - Bryłolandia...*

Na ratunek przysłyły szklane tafle w elewacji, które miały za zadanie wciągnąć zewnętrzny świat miasta do wnętrza dworca. Przez długi czas ta sztuka nie udawała się. Dworzec kilka lat świecił pustkami, aż do zeszłego roku, gdy w końcu podjęto dobrą decyzję o wprowadzeniu 2 funkcji publicznych (oddziału biblioteki miejskiej i utworzeniu małej sceny TDZ w Będzinie). Dworzec dostał mały impuls. Będzinianie od lat liczyli w tym miejscu na kawiarnię. Niestety umierające od lat centrum nie pozwoliło dotąd na taki luksus, a koniunktury gospodarczej w naszym mieście nie udało się jak dotąd nikomu oszukać.

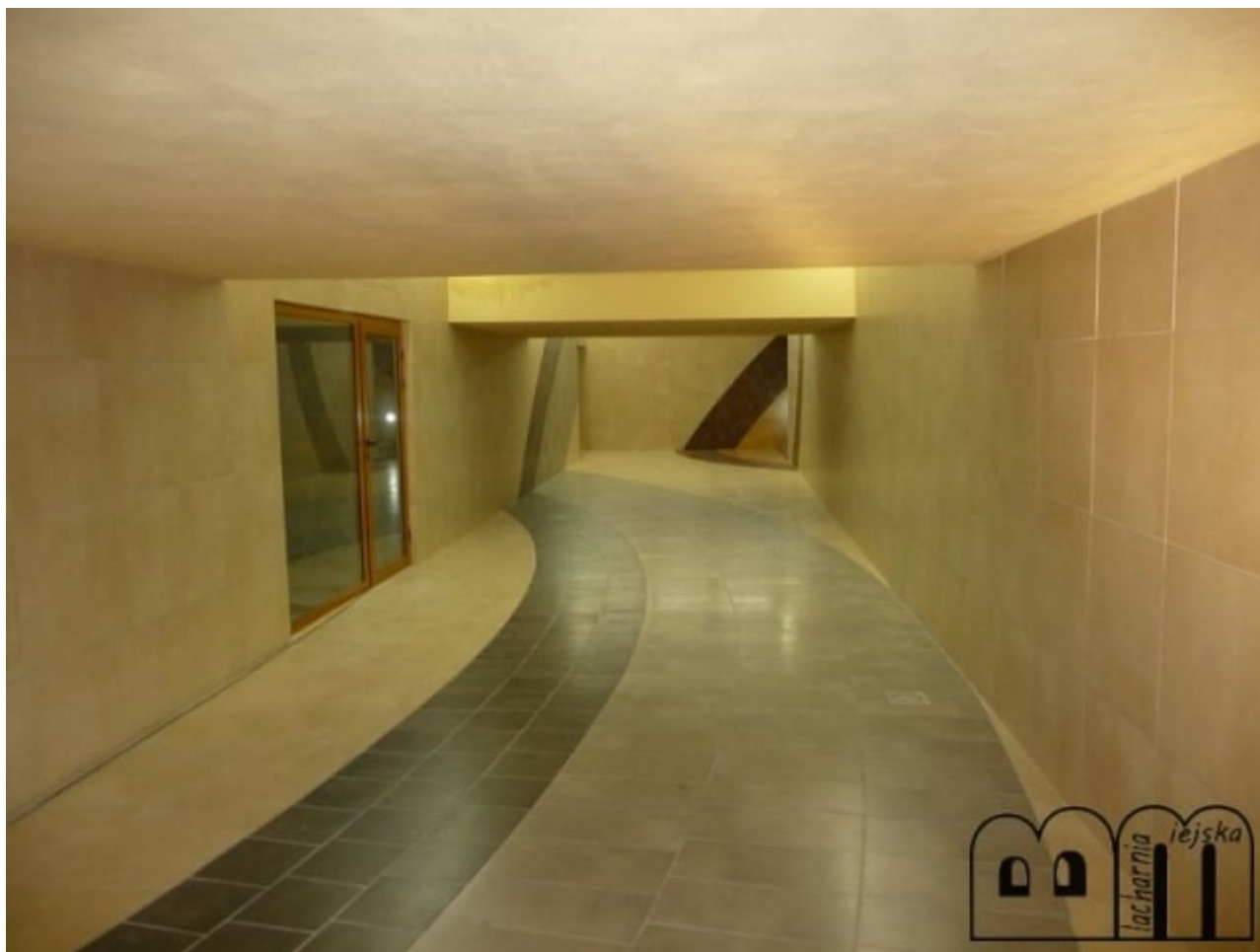






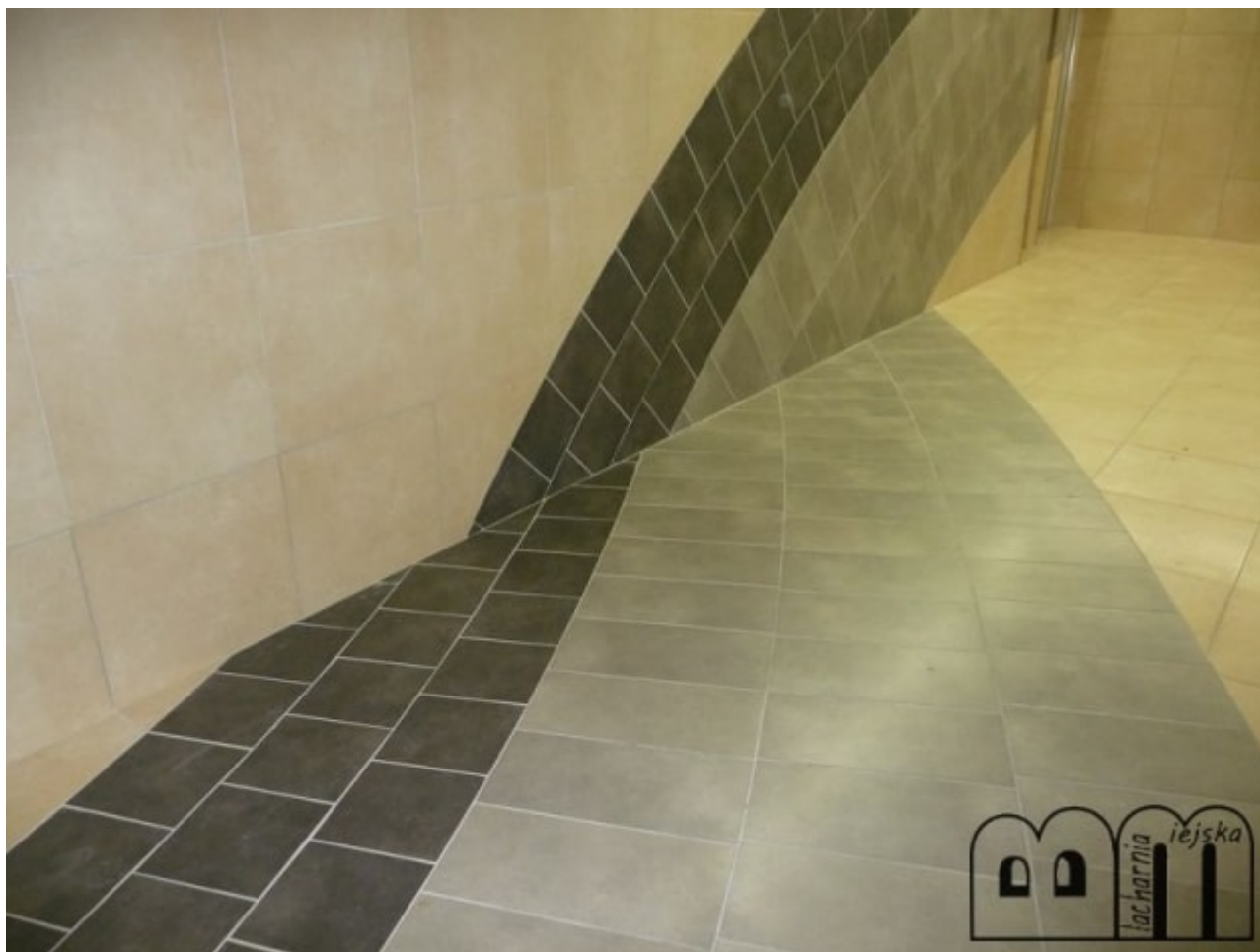
*Zdjęcia 4,5 - Widok od strony śródmieścia.*

Niestety dobór elementów wykończenia to dramat naszego dworca. Okładziny ścienne i podłogowe oraz ich falujący wzór na ścianie niczym fale Dunaju. What the fuck chciałoby się rzec. Ten efekt wizualny wnętrza dworca oceniałem najgorzej. Pomysł wzięty z powietrza, całkowicie nie pasujący do reszty i w dodatku jakiś rozsypany tzn. poszczególne falujące płaszczyzny się mijają i tworzą efekt jakby ktoś kafelkował naprawdę na ostrym haju. Warto nadmienić w tym miejscu, że projekt był nadzorowany przez WKZ, tym bardziej dziwi mnie fakt, jako prostego architekta - efekt odważnych wzorów. Cała bryła modernistycznego dworca to kompletny zestaw poukładanych z gustem pudełek i nagle po ścianach skaczą jakieś fale. O zgrozo, drogi konserwatorze - gdzie byłeś gdy cię nie było... Beżowa kolorystyka i wielkość kafli trochę tonuje efekt "wiatru" i pasuje mi do całej kolorystyki elewacji.







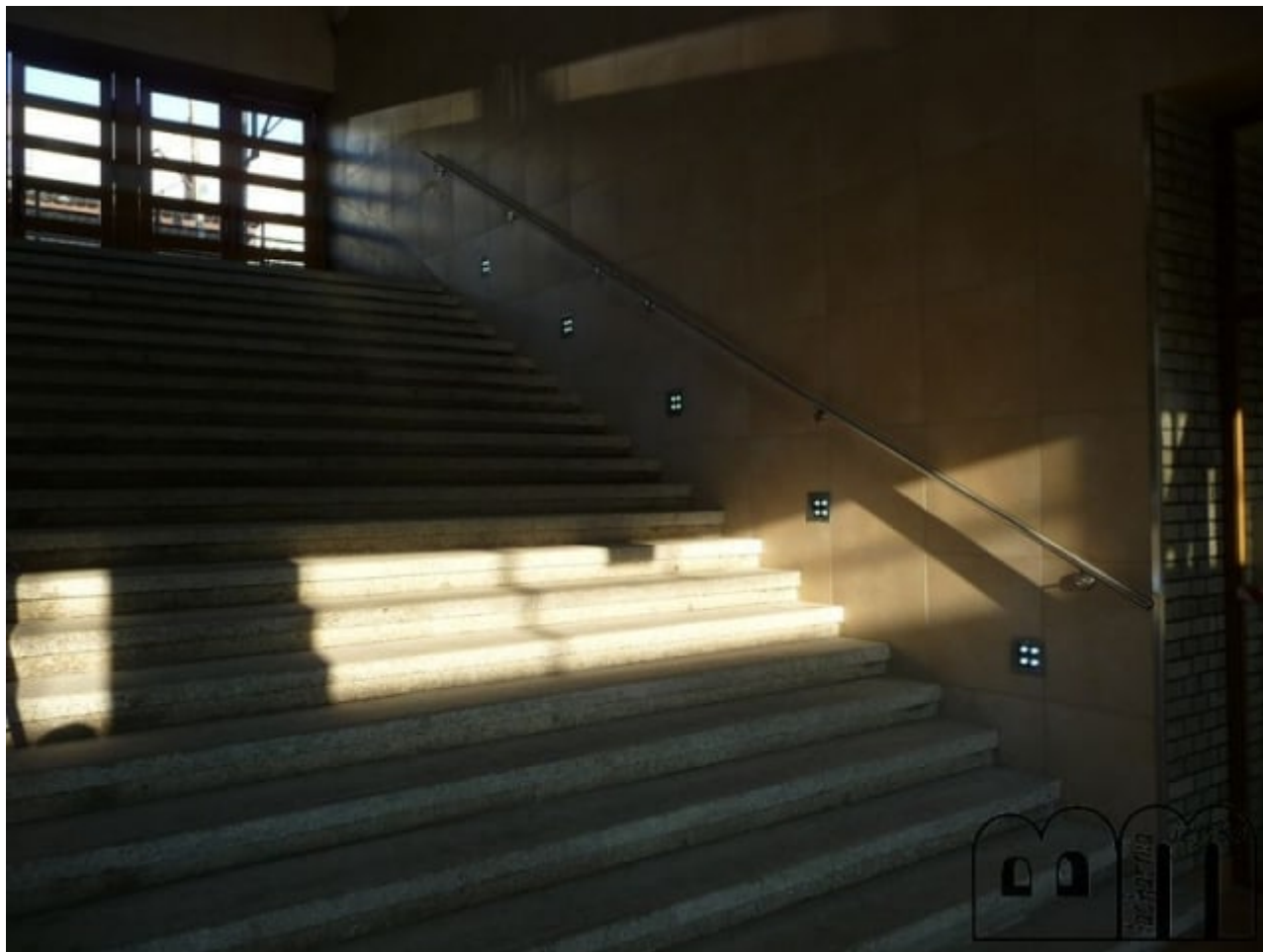


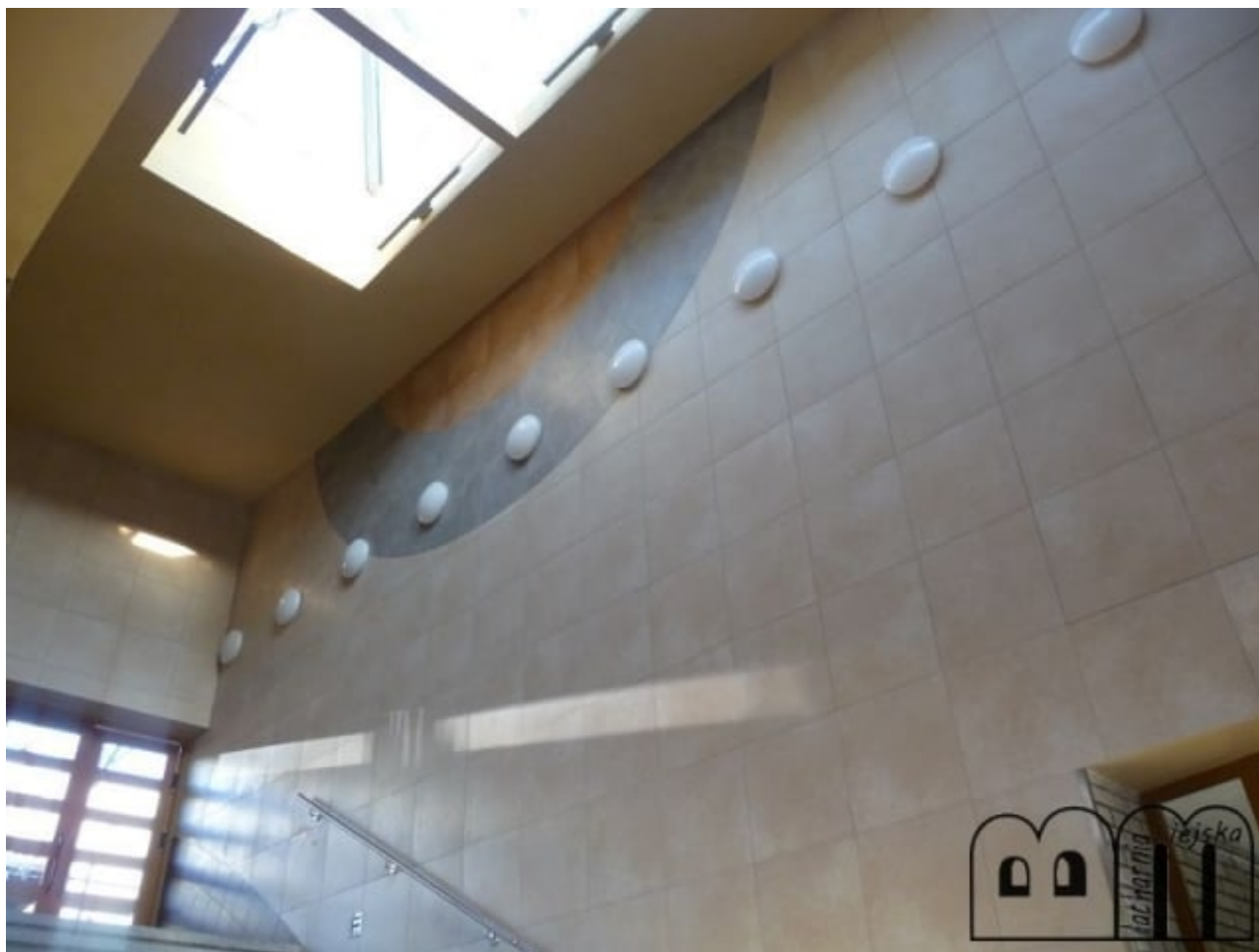


*Zdjęcia 6, 7, 8, 9 - Widok od strony śródmieścia.*

Po naprawę ciekawym oświetleniu zewnętrznym, moje oczekiwania były duże. Niestety w tym elemencie znów zapanował chaos. Trzy rodzaje lamp, które odbiegają od siebie stylem i barwą to stanowczo za dużo jak dla tak skromnego i surowego wnętrza. Lampy podłużne pasują, okrągłe i ledy oświetlające schody już na pewno nie nawiązują do modernizmu. Skoro na zewnątrz ciekawie wyeksponowano kierunek horyzontalny, aż się prosiło powtórzyć to wewnątrz.







*Zdjęcia 10, 11, 12 - Oświetlenie.*

Od pani, która zarządza ubikacjami (menadżerki dworca), można się dowiedzieć, że fontanna przy dworcu super wygląda w nocy. Nie widziałem więc nie potwierdzam ani nie zaprzeczam. Z pociągu przejeżdżającego przez dworzec też za dużo nie widać. Na skwerze nie byłem bo jest zamknięty, ale nie różni się on niczym od innych przestrzeni publicznych w centrum miasta. Fontanna, parę ławek i bruk. Ciekawy akcent to schody kręcone z nierdzewki łączące skwer z tarasem. Nic więcej w tym miejscu nie przykuwa uwagi.







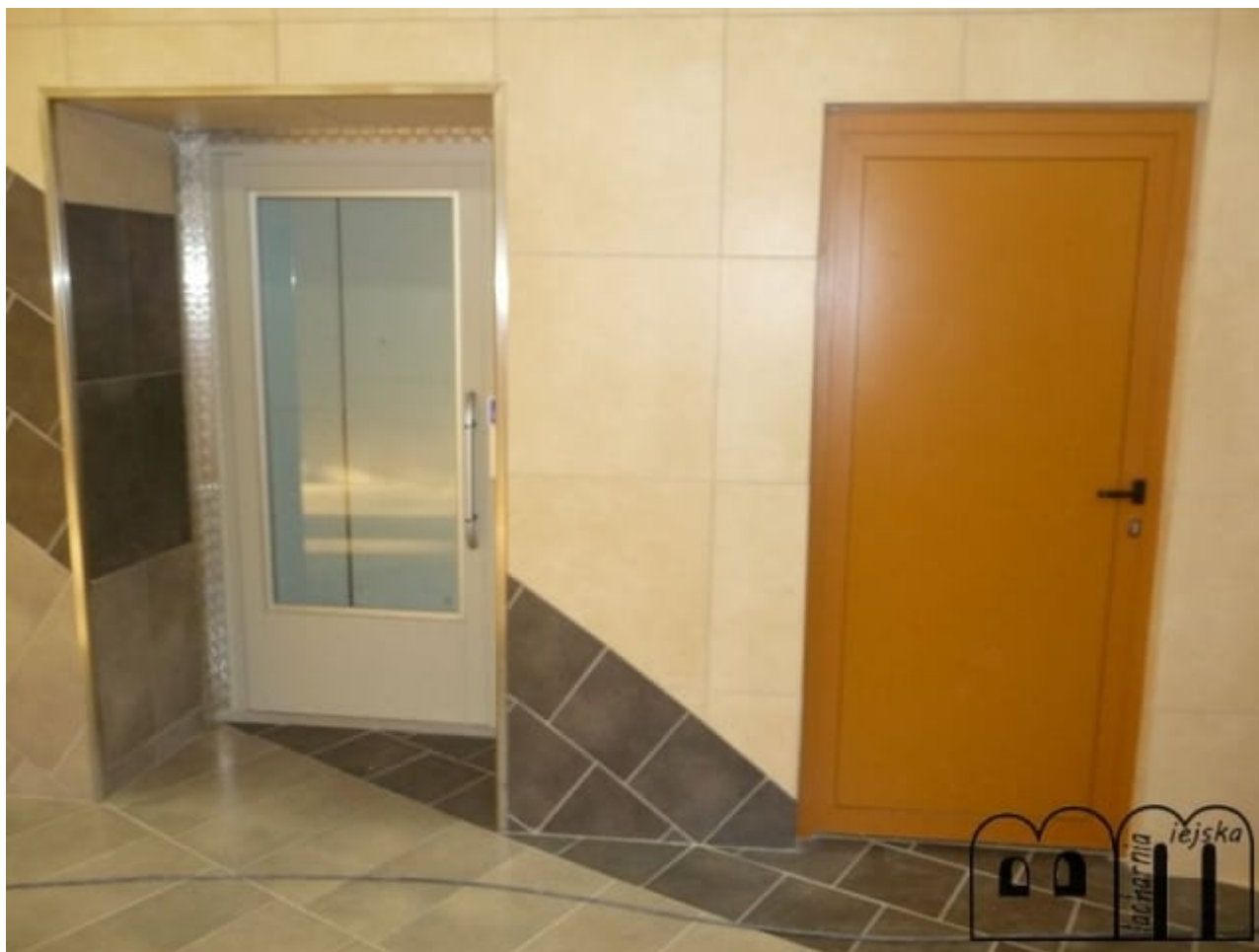


*Zdjęcia 12, 13, 14, 15 - Skwer.*

Dworzec przystosowano dla osób niepełnosprawnych poprzez budowę dwóch wind. Winda peronu 1 jest w kolorze białym, winda dla peronu 2 jest w kolorze żółto-szarym. Dziwne? Mnie dziwi, że to kolejny element, który odbiega o reszty swym dopasowaniem.

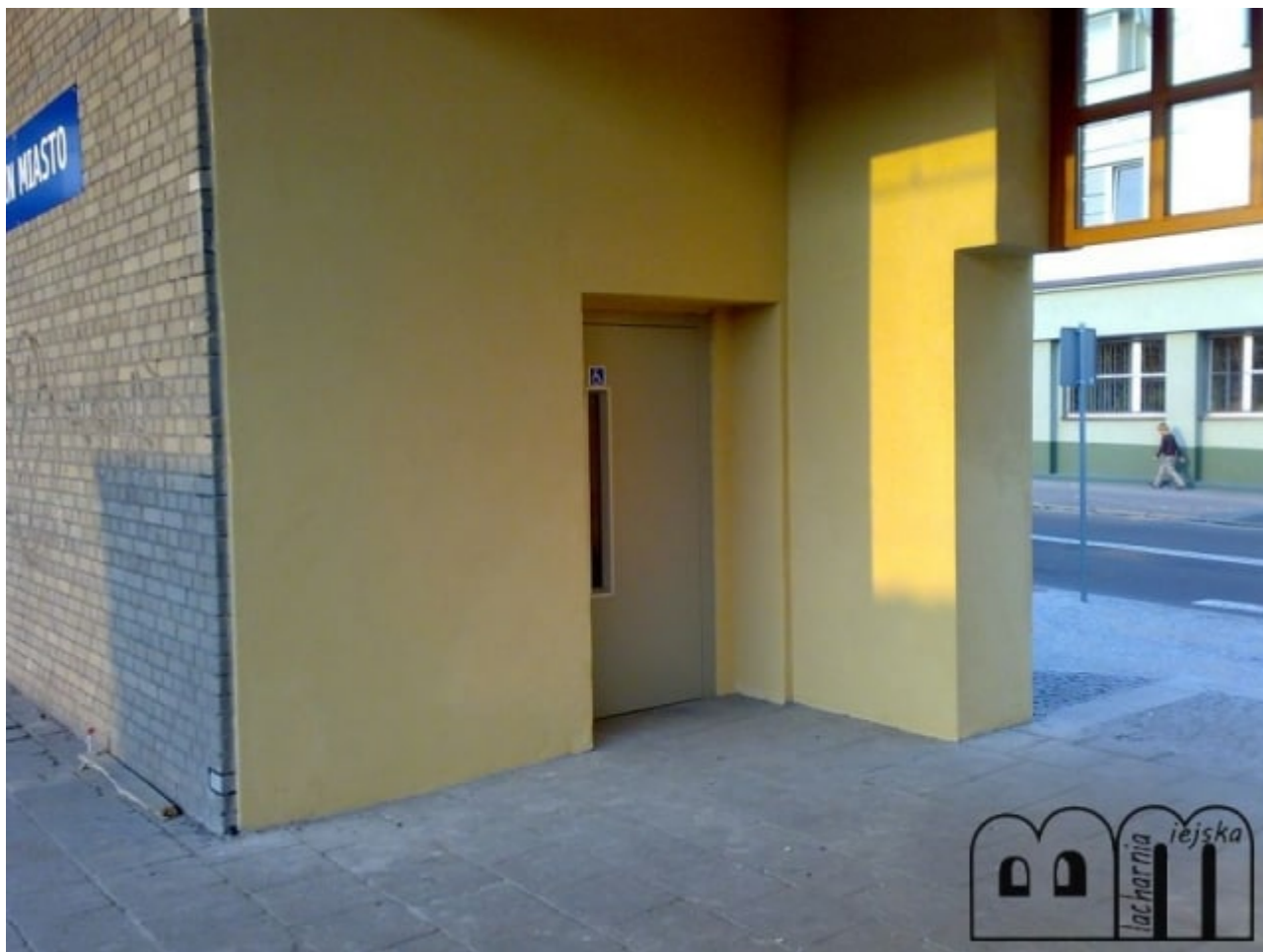






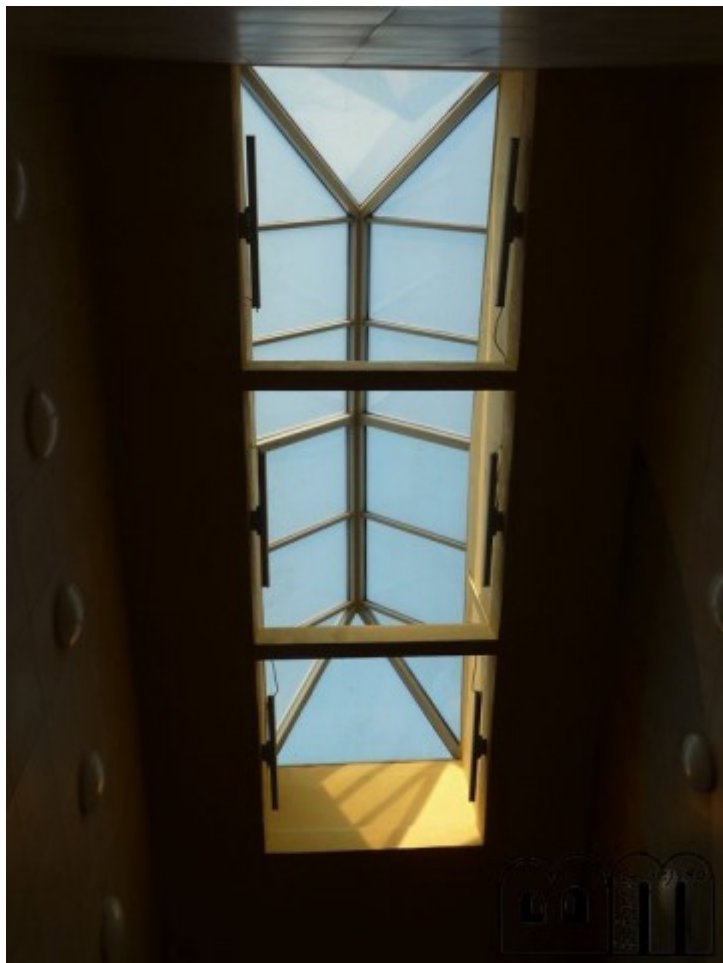


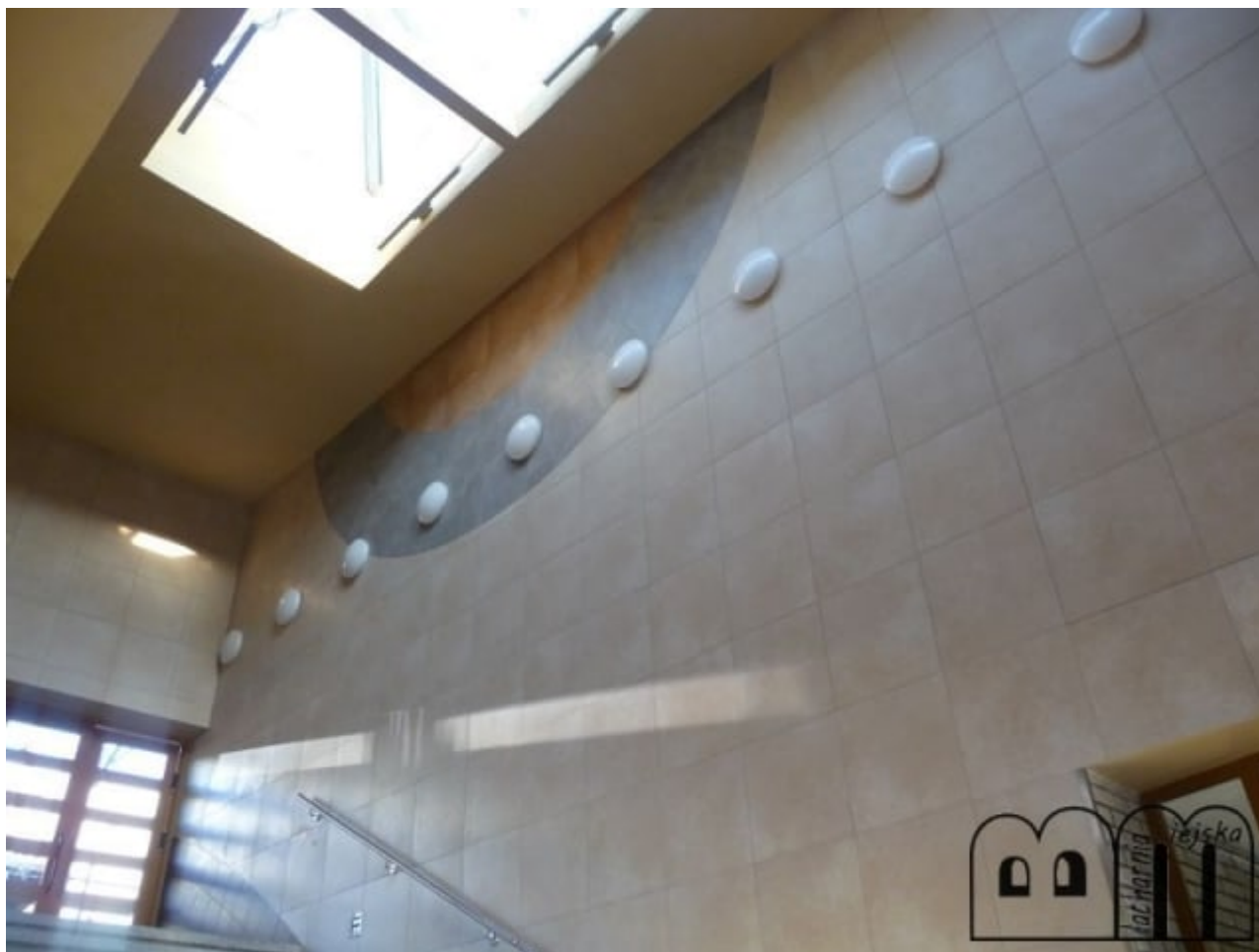




*Zdjęcia 16, 17, 18, 19 - Windy.*

Pozostał świetlik nad schodami prowadzącymi na peron 1, który bardzo mi się podobał. Widać był za wysoko i tutaj nikt niczego na szczęście nie ruszał. Tylko po co te koła pod nim, znów nie wiem. To chyba jakiś rebus dla owiedzających dworzec.





*Zdjęcia 20, 21 - Świetlik.*

Modernizacja zabytkowego dworca PKP to był jeden z najlepszych projektów jakie udało się zorganizować w ostatniej dekadzie naszego miasta. Bez względu na to, kto i kiedy przypisuje sobie prawa do tego pomysłu, cieszy fakt, że po tylu latach obiekt, o którym słyszałem na wykładach z historii modernizmu, znów zachwyca nie tylko sympatyków architektury, lecz ludzi, dla których został pierwotnie wybudowany. Sam projekt należy ocenić w dwóch perspektywach. Ta pierwsza, zewnętrzna - nic tylko usiąść i palce lizać. Zawartość już niestety mniej udana, nie dopilnowana, mniej zachwyca, bez polotu i smaku, wprowadza lekkie zakłopotanie wśród odwiedzających to miejsce. Widać brak pomysłu i przypadkowość. Cóż czasu i błędów nie cofniemy. Trzeba się cieszyć z tego co mamy, a na oceny w jedną czy drugą stronę nadejdzie jeszcze czas. Martwi brak działań menadżerskich ze strony gospodarza obiektu aby dworzec znów zatętnił życiem.

Parę lat temu miałem przyjemność przebywania w podobnym skalą obiekcie w Irlandii, gdzie kolej miejska nie jest w dzisiejszych czasach zbyt popularna i raczej odchodzi do lamusa. Obiekt trochę inny niż nasz będziński, ale właśnie utrzymujący ten klimat, o którym w całym tym poście się rozpisuję. Wcale nie potrzeba wielkich inwestycji aby miejsce codziennego użytku, stało się przy okazji ciekawym miejscem spotkań dla ludzi

niekoniecznie korzystających z samego dworca. Obiekt, o którym piszę to dworzec kolejowy w Cobh. Przechodził podobne problemy, w części dworca stworzono muzeum historyczne, ulokowano kawiarenkę, miejscową policję. Obiekt odżył.



*Zdjęcie 22 - Dworzec w Cobh, Irlandia (zdjęcia zapożyczone).*

### **TERAŹNIEJSZOŚĆ 2019**

Dworzec niestety świeci pustkami. Pomijam straty finansowe gospodarza. 1 najemca w postaci biura nieruchomości tuż przy kasie biletowej d..... nie urywa. Dzielnie trzyma się biblioteka, która dość sprytnie oddziela zapomniany świat dworca od reszty miasta. A może jest swego rodzaju zasłoną wstydu. Mała scena teatru TDZ raczkuje, czy pozostanie na stałe trudno przewidzieć, gdyż są problemy z adaptacją pomieszczeń. Miejmy nadzieję, że uda się je rozwiązać i pojawią się w okresie letnim spektakle na otwartym powietrzu dla dzieci. Do akcji weszło ostatnio PKP. Niestety... Nie wiem czy zwróciliście uwagę, ale kilka miesięcy temu rozpoczęto remont peronów, który właśnie niedawno dobiegł do końca. Na pierwszy ogień poszły stare przęsła z siatki pomiędzy filarami podtrzymującymi dach, które zostały wymienione na nowe "dość masywne" przęsła stalowe. Wykonano zadanie schodów zewnętrznych. Uzupełniono również wszelkie ubytki w filarach i ścianie szczytowej oddzielającej perony od reszty miasta. Nałożono nowy tynk. Wprowadzono kolor. Wypłowiła, stonowaną żółć, (do której zdążyliśmy się już przyzwyczaić) wymieniono na niepasującą do niczego gołębią szarość (zamiast nawiązać kolorem choćby do osadzonej w 2012 drewnopodobnej stolarki w budynku dworca, nawiązano do pistacjowo-miętowej kamienicy za dworcem), którą odseparowano perony od pozostałej części dworca. Efekt oceńcie sami. Obiekt pod kuratelą Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, jako forma ochrony wynikająca z mpzp. Brzmi jak żart. Od dłuższego czasu mam wrażenie, że "gwałcą" Nam zabytki w Będzinie. XXI wiek.



*Zdjęcie 23, 24, 25 - Widok na peron nr 2*



*Zdjęcie 26, 27, 28- Zadaszenie schodów zewnętrznych*



*Zdjęcie 29 - Fragment filara*



*Zdjęcie 30 - Ściana szczytowa peronu*







*Zdjęcie 31 - Kolorystyka przed remontem*

wyświetleń: 737

Share this:

WhatsApp

Print