

# Jerzy Żywicki

---

## Artur Bernhardt i parczewska hala targowa

---

Radzyński Rocznik Humanistyczny 13, 101-108

---

2015

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.



**Jerzy Żywicki**

Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie

## **Artur Bernhardt i parczewska hala targowa**

Kilkanaście lata temu, 22 maja 1998 roku, w rejestrze „A” zabytków nieruchomości województwa lubelskiego pod numerem A-291 umieszczono halę targową z Parczewa. Budowle takiego jak ona przeznaczenia należą do obiektów rzadko spotykanych w rejestrach zabytków. W województwie lubelskim oprócz niej można w nim znaleźć jedynie włodawski zespół kramów zwany „Czworobokiem” oraz krasnostawskie jatki miejskie. I choć świadczy to niewątpliwie o unikatowości parczewskiej budowli, to trudno znaleźć informacje na jej temat w istniejących publikacjach. Podobnie jest z jej autorem. Jego nazwisko jest znane, a zarazem nikt nie próbował ustalić kim on był. Wypełnienie obu luk jest celem tego artykułu. Parczewska hala targowa usytuowana jest na płycie dawnego rynku (dziś: Plac Wolności), przy jego północno-wschodniej pierzei. Została zbudowana w latach 1937-1938 roku według projektu inżyniera Artura Bernhardta z Włodawy<sup>1</sup>. Prace przy niej rozpoczęto bez wymaganego przepisami pozwolenia wojewódzkich władz budowlanych. Stanisław Bednarski - ówczesny burmistrz Parczewa - usprawiedliwiał to „względami sanitarnymi”, a dokładniej potrzebą zastąpienia nowoczesnym obiektem „starych budek różnej wielkości i kształtów szpecących miasto”<sup>2</sup>. Argumentacja burmistrza okazała się przekonująca dla władz wojewódzkich, które zatwierdzając 2 marca 1938 roku projekt hali zalegalizowały trwające już przy niej prace. Nie omieszkało jednak napomnieć, że na przyszłość podobne samowole budowlane nie będą tolerowane, a nawet przytyków wobec samego obiektu. „Stwarzanie faktu dokonanego uniemożliwia przy zatwierdzeniu projektu wprowadzenia zmian i uzupełnień, mających na celu zachowanie przepisów prawa budowlanego, zwłaszcza gdy chodzi o usytuowanie

<sup>1</sup> Archiwum Państwowe w Lublinie (dalej APL), Urząd Wojewódzki Lubelski (1919-1939) (dalej: UWL), Wydział Komunikacyjno-Budowlany (dalej: WKB), sygn. 2643: *Projekt hali targowej w Parczewie*.

<sup>2</sup> Tamże, k. 9.

budynku i architektoniczne opracowanie, które w danym wypadku nie stoi na wysokości zadania” - pouczał inż. Stanisław Piotrowski – kierownik Oddziału Budowlanego w Wydziale Komunikacyjno-Budowlanym Urzędu Wojewódzkiego w Lublinie<sup>3</sup>.

Pierwotny plan Zarządu Miejskiego w Parczewie zakładał budowę hali kosztem 18416,70 złotych<sup>4</sup>. Był to jednak plan „oszczędnościowy”, według którego miała mieć ona kryty papą dach, pozbawione tynków elewacje itd. Ostatecznie zdecydowano się na realizację obiektu znacznie droższego, którego budowę oszacowano na 33 tysiące złotych<sup>5</sup>. Koszt ten obejmował:

- a) budowę hali mającej pomieścić 33 lokale sklepowe z pustaków (ściany) oraz drewna (wieżba dachowa),
- b) pokrycie dachu blachą ocynkowaną,
- c) wymurowanie z cegły czterech ścian wewnętrznych („w celu wzmocnienia całej budowli”),
- d) wykonanie pozostałych, wewnętrznych ścian działowych z bali sosnowych,
- e) budowę kominów wylotowych („dla możliwości ustawienia w każdym lokalu piecyków żelaznych lub kaflowych”),
- f) wykonanie drewnianych okiennic,
- g) obustronne otynkowanie budowli zaprawą wapienną,
- h) zainstalowane zegara wieżowego.

Koszt budowy hali miał być pokryty ze środków własnych Zarządu Miejskiego w Parczewie (15521,25 zł), a także z czynszu opłaconego z góry – na okres od jednego do czterech lat – przez dzierżawców lokali sklepowych (17478,75 zł). Spośród trzydziestu trzech lokali znajdujących się w hali, dwadzieścia trzy przypadło kupcom żydowskim, dziesięć chrześcijańskim.

Kształt parczewskiej hali targowej nawiązuje do dawnych jatek i kramów rynkowych, a nawet do średniowiecznych sukiennic znanych z miast lokowanych na prawie niemieckim. Zbudowano ją jako bardzo mocno wydłużoną, parterową budowlę, na planie prostokąta (52 x 10,75 m) skierowanego dłuższymi bokami na północny-wschód oraz południowy-zachód. Otrzymała prostopadłościenną bryłę nakrytą płaskim dwuspadowym dachem z wydatnymi okapami nad elewacjami wzdłużnymi. Nad jej częścią środkową umieszczono niewielką, czworoboczną i uskokową wieżyczkę zegarową, nakrytą namiotowym daszkiem. Na osi, nad którą wznosi się wieżyczka zegarowa, umieszczono poprzeczne przejście. Wnętrze hali wypełniały dwa ciągi sklepów dostępnych bezpośrednio z ulicy. Do 32 sklepów wchodziło się od strony dłuższych boków budowli (po 16 z każdej strony w układzie: osiem sklepów - poprzeczne przejście - osiem sklepów), do jednego od strony boku krótszego (północno-zachodniego). Sklepy miały identyczną powierzchnię (5 x 3 m). Jedynie sklep z wejściem w elewacji północno-zachodniej był nieco większy od pozostałych, a sklepy po jego bokach nieco mniejsze. Otwory wejść i okien były prostokątne, a okna zaopatrzone w okiennice.

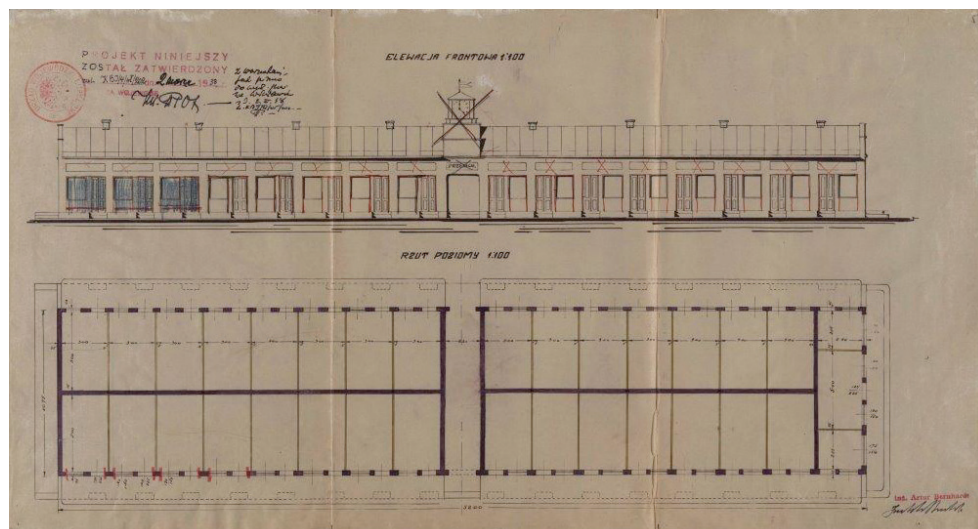
---

<sup>3</sup> Tamże, k. 10.

<sup>4</sup> Tamże, k. 8.

<sup>5</sup> Tamże.

Fot. 1. Projekt hali targowej w Parczewie.



Źródło: APL, UWL, K-B, sygn. 2643. Fot. Pracownia Reprograficzna APL.

Parczewska hala zachowała do dziś swój pierwotny charakter i przeznaczenie, ale jej dzisiejszy wygląd odbiega nieco od pierwotnego. Brak jest przede wszystkim poprzecznego przejścia, zamurowanego po II wojnie światowej. Dach pokrywa gont bitumiczny, a okna pozbawione są drewnianych okiennic. Zmieniła się również liczba sklepów, a tym samym wewnętrzne podziały budowli oraz ilość otworów. Aktualnie całość prezentuje się jako skromna budowla o modernistycznym charakterze i wielkości dopasowanej do wymiarów rynku.

Artur Kazimierz Bernhardt – projektant hali – nie był architektem a inżynierem dróg i mostów, kierownikiem Powiatowego Zarządu Drogowego we Włodawie<sup>6</sup>. Jednak szereg faktów z jego biografii świadczy o tym, że miał okazję zaznajomić się z problematyką dotyczącą budownictwa.

Urodził się 1 grudnia 1893 roku w Stanisławowie (dziś Iwano-Frankiwnsk na Ukrainie), w rodzinie rzymskokatolickiej. Jego matką była Eugenia Ludwika z Jaworskich Bernhardt (ur. 1874), ojcem Emil Bernhardt (ur. 1863) - profesor szkoły średniej. Wykształcenie zdobył we Lwowie. Ukończył tam najpierw szkołę powszechną, funkcjonującą przy seminarium nauczycielskim, a następnie siedmioletnią szkołę realną, w której w 1911 roku uzyskał maturę. We wrześniu 1911 podjął studia na Politechnice we Lwowie, na wydziale lądowym.

<sup>6</sup> APL, UWL, Wydział Ogólny, osobowe, sygn. 79. Z tego źródła czerpiemy wszystkie informacje o bohaterze tego artykułu.

Z powodu wojny światowej, studia te zostały przerwane w lipcu roku 1914... - pisał o sobie (w trzeciej osobie - sic!) w *Curriculum Vitae* z 27 lutego 1937 roku - ...W czasie inwazji rosyjskiej, w kwietniu 1915 roku zaangażowany został do Zarządu Dóbr Piórkowicze (obok Kowla) do wykonywania zdjęć geodetycznego obszaru Dworskiego, przeznaczonego do odwodnień, - skąd jednak po dwu miesiącach pracy, polecili mu władze rosyjskie, - jako poddanemu austriackiemu, przy przesunięciu się frontu, bezzwłocznie wyjechać do Kijowa, a następnie do Rostowa nad Donem [...] W Rostowie pracował w przedsiębiorstwach budowlanych w charakterze technika budowlanego na stanowisku Kierownika robót, i tak z ramienia firmy *Żeliezobeton* wykonał dwie wieże ciśnień na stacji kolejowej Batajsk, oraz cały szereg drobnych obiektów z żelazobetonu wzdłuż linii kolejowej Rostów-Władykaukaz. Następnie pracował w charakterze konstruktora przy rozbudowie fabryki aeroplanów i samochodów w Rostowie o firmowym brzmieniu *Aksaj*.

W grudniu 1918 roku powrócił do Lwowa [...] zgłosił się na ochotnika do służby w wojsku polskim - do 5. pułku artylerii polowej, skąd po siedmimiesięcznej służbie frontowej zwolniono go w dniu 4 VIII 1919 r. przez co umożliwiono mu kontynuowanie przerwanych studiów na Politechnice we Lwowie.

W roku szkolnym 1919/20 zapisał się na wspomnianą politechnikę, gdzie studiował do końca 1920 r., to jest do chwili gdy nastąpiła druga, trzymiesięczna przerwa, spowodowana inwazją bolszewicką. W lipcu 1920 r. zgłosił się bowiem do armii ochotniczej; otrzymał przydział do kolumny samochodowej, przy 5. dywizji piechoty. Po służbie frontowej od lipca do września włącznie został zwolniony z wojska [...] W roku szkolnym 1920/21 kontynuował studia na Politechnice i dnia 15 IV 1921 r. uzyskał absolutorium, poczym do końca lipca 1921 r. pełnił funkcję asystenta przy katedrze budowy mostów.

Dnia 21 IV 1921 r. zawarł związek małżeński z panną Heleną Gurawską. Przez cały okres od uzyskania absolutorium aż do zdania egzaminu dyplomowego, t. j. do dnia 15 IV 1926 r. pracował w przedsiębiorstwach budowlanych, takich jak: *Towarzystwo Agrarno-Osadnicze*, *Biuro Inżynierskie Tres. Inż. Paweł Rehorowski*, wszystkie z siedzibą we Lwowie, - wykonując pomiary geodetyczne, prace konstrukcyjne, oraz samodzielne kierownictwo przy budowach Rafinerii *Fanto* w Ustrzykach Dolnych, - Warsztatach Samolotowych Centralnych Zakładów Lotniczych w Dęblinie, oraz Lotniska w Skniłowie.

Po zdaniu dyplomu, do którego przygotowywał się równoległe z pracą w przedsiębiorstwach, otworzył sobie samoistny warsztat pracy, t.j. opierając się na Firmie Rolindustria we Lwowie przyjmował Kierownictwa, stawianych przez tą ostatnią obiektów przemysłowych dla Rolnictwa, - a w szczególności stawianych młynów, gorzelni, olejarni, elektrowni, oraz zakładów wodnych, będących popędem dla przemysłu. Z Kierownictw przeszedł do przedsiębiorstwa i powyższe obiekty przyjmował na własne wykonanie.

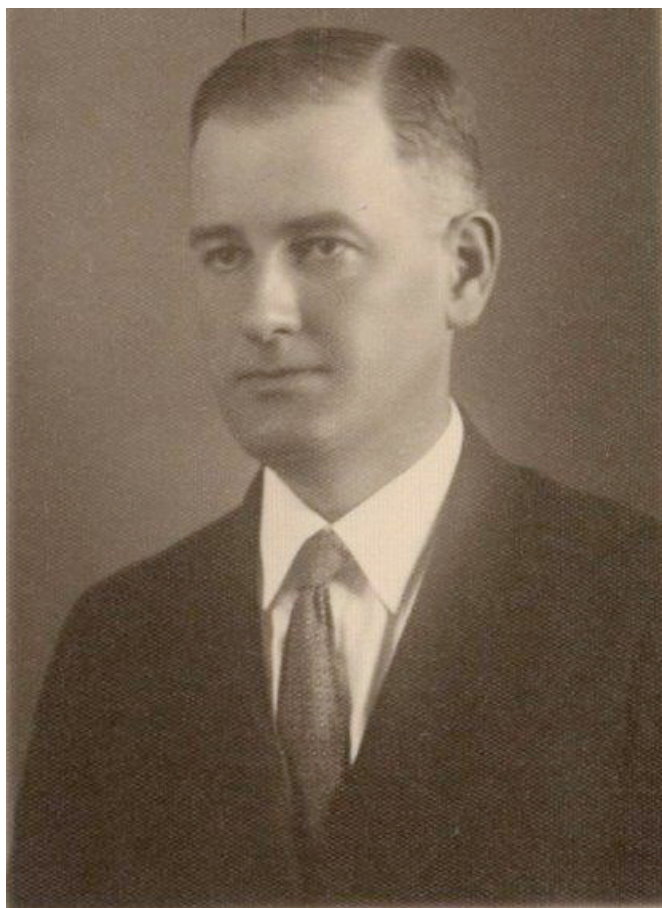
Załamaniem się koniunktury młynarskiej i ciężkie położenie rolnictwa - zmusiło go do wykonywania obiektów w przedsiębiorstwie i w tym celu nawiązał stosunki z Dyrekcją Kolejową w Stanisławowie, Lwowie i z 6. Okręgowym Urzędem Budownictwa we Lwowie, gdzie z przetargów otrzymał roboty: Magazyn kolejowy na stacji Mikulińce-Strusów, Kanalizacja koszar 13. d. a. k. w Kamionce Strumiłowej, droga dojazdowa do koszar 12. p.a.p. w Złoczowie, kanalizacja koszar 6. p. lotniczego w Skniłowie, ładownia dla bydła tranzytowego w stacji Śniatyń-Załucze, obniżenie niwelaty stacji kol. Werba, oraz ostatecznie kanaliza-

cja w koszarach 1. p. a. m. w Stryju. Powyższe obiekty wykonał ku zadowoleniu Władz od sierpnia 1929 do końca 1933 roku.

Powyższe roboty pod względem technicznym wypadły bez najmniejszych zarzutów. Z powodu nader ciężkiej sytuacji przemysłu w sezonie 1933 r. żadnych przedsięwzięć nie brał, jedynie objął kierownictwo nad wykonaniem konstrukcji Żelazobetonowych budowy krytej pływalni Miejskiego Komitetu Wychowania Fizycznego i Przystosowania Wojskowego we Lwowie.

Od dnia 1 VI 1934 r. pełni funkcję urzędnika kontraktowego najpierw w Urzędzie Katastralnym w Kołomyi, następnie (od 1 XI 1934 r.) w Powiatowym Zarządzie Drogowym we Włodawie.

Fot. 2. Artur Bernhardt na fotografii z lat 30.



Źródło: APL, UWL, Wydział Ogólny, osobowe, sygn. 79. Fot. Pracownia Reprograficzna APL.

Fot. 3 i 4. Hala targowa w Parczewie – stan obecny. Fot. J. Żywicki 2013.



Co jeszcze wiemy o autorze parczewskiej hali? Na egzaminie dyplomowym na Politechnice Lwowskiej na wniosek Komisji Wydziału Komunikacyjnego otrzymał nagrodę – „za projekt mostu żelazo-betonowego łukowego”. Dobrze znał język niemiecki, słabiej francuski oraz ukraiński. Miał córkę Aleksandrę (ur. 1923). Przed pierwszą wojną światową podróżował do Włoch, Austrii i Niemiec; podczas wojny poznał tereny południowej Rosji. Jego służba wojskowa była dłuższa niż wynika to z przedstawionego powyżej *Curriculum Vitae*. Z ankiety personalnej Bernharda z 1934 roku wiemy bowiem, że w 1918 roku przez trzy miesiące służył w armii generała Kaledina (w jednostce zajmującej się remontami mostów „na linii Morozowskaja-Carycyn”), a w 1919 roku jako ochotnik brał udział w walkach w obronie Lwowa. We Włodawie jego poprzednikiem na posadzie kierownika Powiatowego Zarządu Drogowego był inż. Jan Horwatt. We Włodawie Bernhardt mieszkał przy ul. Korolowskiej 3. Z danych zawartych w książeczce wojskowej Bernhardta dowiadujemy się, że miał 176 cm wzrostu, ciemne włosy, oczy i brwi, proporcjonalny nos i usta oraz owalną, gładko ogoloną twarz. Można do tego dodać jeszcze uwagi z akt personalnych, w których charakteryzowany był jako urzędnik uprzejmy, opatrzany, a przede wszystkim „służbowo bardzo lojalny”.



## Summary

### **Artur Bernhardt and Parczew market hall**

The market hall in Parczew was constructed in 1937-1938 based on engineer Artur Bernhardt's design. In 1998 it was entered into the cultural heritage register of Lublin voivodeship as a non-movable object under A-291 number. Buildings of such purpose are hardly ever recorded in heritage registers. Although it undoubtedly proves the hall's uniqueness, finding references about it in existing publications is extremely difficult. There is a similar problem with the designer. Although his name is relatively renowned, no one has ever tried to gain any insight into his biography. This article fills both gaps about the hall's history and designer's past.