

Grażyna Stojak

ORCID: 0000-0002-7503-7356
(Uniwersytet Rzeszowski, Polska)

Architektura galicyjskich dworców kolejowych (na wybranych przykładach drugorzędnych linii kolejowych)

W artykule zajęto się przemianami, jakie zachodziły w architekturze drugorzędnych stacji kolejowych na obecnym Podkarpaciu, m.in.: w Rozwadowie, Tarnobrzegu, Mielcu, Zbydniowie, Nadbrzeziu, Nisku, Strzyżowie, Czudcu, Boguchwale. Badaniami objęto dworce na liniach: Dębica – Nadbrzezie z odnogą do Rozwadowa, a także Jasło – Rzeszów.

Na podstawie analizy planów została scharakteryzowana m.in. struktura przestrzenna poczekalni, pomieszczeń restauracyjno-barowych dla podróżnych, kas, mieszkań pracowniczych. Podjęto próbę nakreślenia przekształceń wewnątrz stacji kolejowych pod kątem ich funkcji użytkowych. Na przykładzie stacji w Rozwadowie zaprezentowano m.in. plany budowy łaźni natryskowych dla wycofującego się wojska z frontu w 1916 r. W tekście zajęto się również próbą ukazania ekonomicznego znaczenia tzw. linii gospodarczych dla rozwoju obecnego Podkarpacia i warunków podróżowania koleją po liniach drugorzędnych.

Słowa kluczowe: stacja, kolej, Galicja, linia kolejowa Dębica – Nadbrzezie, linia kolejowa Jasło – Rzeszów

I. Drugorzędne linie kolejowe z Dębicy do Nadbrzezia i Rozwadowa

1. Tytułem wprowadzenia

Po I rozbiórze Rzeczypospolitej Obojga Narodów w 1772 r. jej tereny południowo-wschodnie weszły w skład imperium habsburskiego pod nazwą Królestwo Galicji i Lodomerii. Przynależność tych krain do monarchii Habsburgów nie była od początku przesądzona. Dopiero wydarzenia polityczne, takie jak: kolejne rozbiory, wojny napoleońskie oraz postanowienia kongresu wiedeńskiego w 1815 r. ostatecznie ukształtowały granice Królestwa Galicji i Lodomerii z siedzibą Namiestnictwa we Lwowie.

W ramach reform wprowadzanych przez cesarza Józefa II Habsburga w 1784 r. Galicję i Lodomerię włączono w austriacki obszar celny, co w połączeniu z wprowadzonym ostrym systemem protekcyjnym spowodowało szereg ograniczeń i zakazów w handlu zagranicznym. W przypadku Galicji dotyczyło to handlu z ośrodkami gospodarczymi na terenie ziem polskich, tych nieobjętych jeszcze zaborami, a wkrótce potem już znajdujących się pod zaborami: pruskim i rosyjskim. Spadło znaczenie dróg wiodących z południa na północ, a wzrosło znaczenie dróg prowadzących z zachodu na wschód, które miały zapewnić powiązanie Galicji ze stolicą państwa i jego centralnymi obszarami¹.

Galicja odznaczała się dużym zacofaniem pod każdym względem, przede wszystkim ekonomicznym i gospodarczym. Charakteryzowało ją duże rozdrobnienie gospodarstw rolnych, brak przemysłu i rozwiniętego systemu handlowego, nieliczne i zaniedbane drogi. Poważnym mankamentem był brak inwentaryzacji infrastruktury gospodarczej, budowlanej oraz komunikacyjnej. Władze w Wiedniu były świadome strategicznego znaczenia Galicji w razie konfliktu zbrojnego z Rosją. Rząd wiedeński racjonalnie umiał także ocenić wagę sprawnej komunikacji i widział konieczność wprowadzenia szybkich zmian. Mobilizująca w tym względzie była możliwość konfliktu zbrojnego i konieczność szybkiego przetrzutu wojsk, a także uczestnictwo w procesie zjednoczenia Galicji z resztą ziem monarchii. To właśnie pod kątem polityki obronnej monarchii habsburskiej, a także z uwzględnieniem możliwości budżetowych rządu wiedeńskiego formowały się decyzje o inwestowaniu w rozwój kolei żelaznej na terenie Austro-Węgier, w tym również Galicji.

2. Sieć drogowa

Wszystkie drogi na obszarze Galicji podzielone były na dwa zasadnicze rodzaje: drogi państwowe, zwane również rządowymi, i samorządowe. Ponadto te ostatnie dzieliły się na krajowe, powiatowe, gminne i dojazdy kolejowe².

Dróg państwowych było 8, w tym m.in.: Trakt Cesarski od Białej do Lwowa, Trakt Węgierski od Przełęczu Dukielskiej do Przemyśla, Trakt Karpacki od Nowego Sącza do Chyrowa (obecnie na Ukrainie). Do dróg krajowych zaliczono m.in. drogi: z Sanoka do Przemyśla, z Rzeszowa do Sandomierza, z Gorlic do Bardejova (na Słowacji), z Jarosławia do Bełżca.

¹ 200 lat Centralnej Administracji Drogowej – Monografia drogownictwa na Podkarpaciu, cz. 2, <https://www.gddkia.gov.pl/pl/aprint/32371/200-lat-Centralnej-Administracji-Drogowej-Monografia-drogownictwa-na-Podkarpaciu-cz2> [dostęp 6.10.2019].

² Tamże.

Na przełomie XVIII i XIX w. spadła intensywność budowy dróg bitych, działania w drogownictwie skierowano na utrzymanie w dobrym stanie dróg istniejących. Istotnym czynnikiem spowalniającym tempo budowy dróg lądowych była m.in. budowa linii kolejowych w Galicji, które miały poważny wpływ na przeobrażenie stosunków społeczno-ekonomicznych oraz rozwój komunikacji. W budowę sieci dróg kolejowych, a następnie w zarządzanie ich znaczną częścią został zaangażowany kapitał prywatny, który zasiliał spółki akcyjne jako samodzielne, prywatne przedsiębiorstwa kolejowe³.

3. Koleje żelazne

W dniu 27 września 1825 r. nastąpiło uroczyste otwarcie pierwszej linii kolejowej w Anglii, którą uruchomiono pomiędzy miastami Stockton a Darlington. Była ona syntezą wysiłku twórczego wielu uczonych i ich wynalazków, które następnie zostały zespolone w jedną, udoskonaloną maszynę przez J. Stephensona⁴. Na terenie monarchii austriackiej pierwsze linie kolejowe uruchomiono w drugiej połowie lat 30. XIX w. Już 4 marca 1836 r. dokumenty koncesyjne otrzymała kolej na trasie Wiedeń – Bochnia z odnogami do Brna, Ołomuńca, Opawy, Dworów i Wieliczki⁵. Natomiast 17 listopada 1837 r. uroczystie otwarto odcinek z Floridsdorf pod Wiedniem do Wagram, pozostający w zarządzie Cesarsko-Królewskiego Wyłącznie Uprzywilejowanego Towarzystwa Akcyjnego Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda⁶ (k.k. privilegierte Kaiser Ferdinands Nordbahn – KFNB).

Na terenie Galicji jeszcze przed 1846 r. przesądzono o budowie kolei żelaznej ze Skupienia i Myślenic do Krakowa, z odnogą do Szczakowej. Uroczystego otwarcia dokonano 13 października 1847 r.⁷ W naszym regionie (na Podkarpaciu) pierwsza linia kolejowa powstała w latach 1856–1861. Była to linia wybudowana przez C.K. Uprzywilejowane Towarzystwo Akcyjne Galicyjskiej Kolei Karola Ludwika (k.k. privilegirte Galizische Carl Ludwig-Bahn), pozostające pod zarządem ks. Leona Sapiehy (1805–1878) – marszałka Sejmu Galicji i Lodomerii. Linia kolejowa z Krakowa do Lwowa stanowiła wielkie osiągnięcie inwestycyjne i budowlane, a jej koncesjonariuszami byli liczni ziemianie z tego obszaru. Trasa kolei przebiegała równoleżnikowo z zachodu na

³ S. Szuro, *Informator statystyczny do dziejów społeczno-gospodarczych Galicji. Koleje żelazne w Galicji w latach 1847–1914*, Kraków 1997, s. 1.

⁴ A. Pawłowski, *Powstanie i rozwój kolejnictwa w Anglii*, „Inżynier Kolejowy” [Warszawa] 1926, nr 8–9, s. 202.

⁵ S. Szuro, dz. cyt., s. 33.

⁶ Tamże, s. 34.

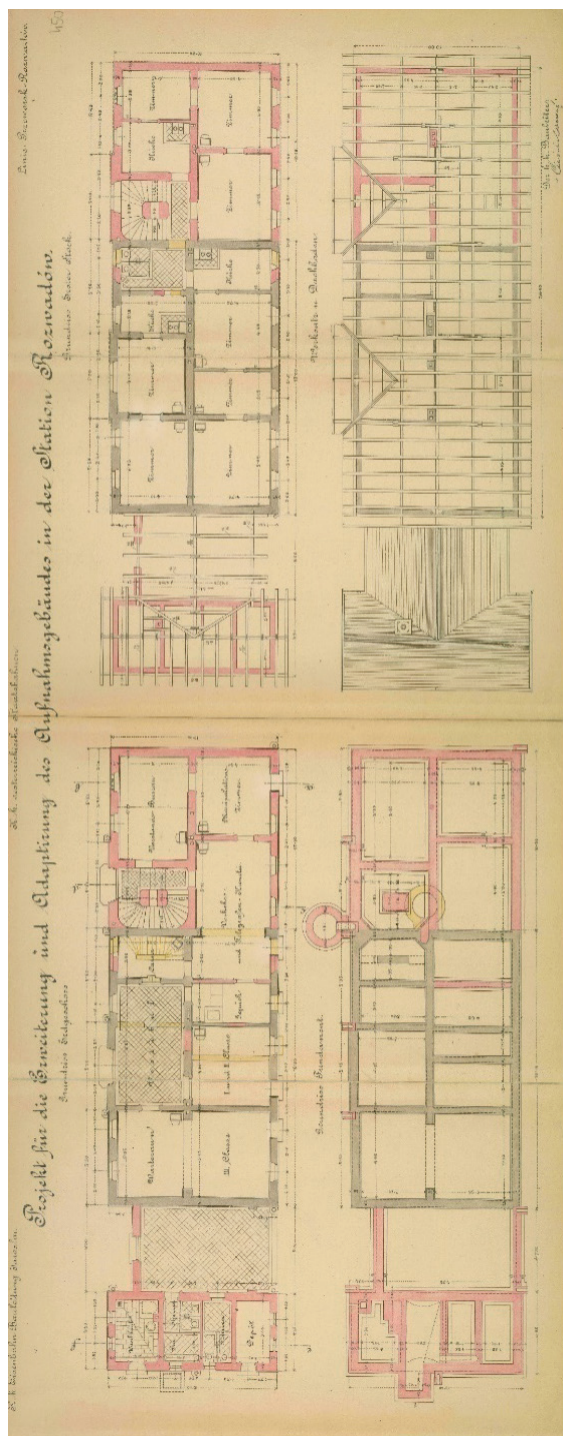
⁷ G. Stojak, *Stacja kolejowa Rozwadów. Akta galicyjskie C.K. Ministerstwa Kolei Żelaznych. Kwerenda w Archiwum głównym Akt Dawnych w Warszawie*, Stalowa Wola 2017, s. 10.



Ryc. 1. Mapa linii kolejowych w Galicji pod koniec XIX w.

Źródło: Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie, Zespół nr 310 (C.K. Ministerstwo Kolei Żelaznych).

- — linie istniejące
- — projektowana linia kolejowa Przeworsk–Rozwadów
- — trasy alternatywne – z Jarosławia, z Rzeszowa



Ryc. 2. Projekt rozbudowy i adaptacji budynku poczekalni na stacji Rozwadów. Data zatwierdzenia projektu – 25 kwietnia 1899 r.

Źródło: Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie, Zespół nr 310 (C.K. Ministerstwo Kolei Żelaznych).

Opis usytuowania poszczególnych rysunków na planszy projektowej:

Rzut poziomy parteru – w lewym górnym rogu planszy.

Rzut poziomy pierwszego piętra – w prawym górnym rogu planszy.

Rzut poziomy fundamentów – w lewym dolnym rogu planszy.

Wieżba dachowa i poddasze – w prawym dolnym rogu planszy.

Uwaga: wszystkie elementy, które miały być nowo wzniesione lub dobudowane, zaznaczone są na projekcie czerwonym atramentem (w wersji drukowanej jasnoszarym), a istniejące – na czarno/szaro.

wschód z Krakowa przez Bochnię, Tarnów, Dębicę, Jarosław, Przemyśl, Gródek do Lwowa. Kolejne odcinki połączenia kolejowego uruchamiano cyklicznie: w 1856 r. na odcinku Kraków – Dębica, w 1858 r. na odcinku Dębica – Rzeszów, w 1859 r. na odcinku Rzeszów – Przeworsk, w 1860 r. na odcinku Przeworsk – Przemyśl, zaś w 1861 r. kolej dotarła do Lwowa⁸.

16 grudnia 1884 r. otwarto Galicyjską Kolej Transwersalną (k.k. Galizische Transversalbahn) przebiegającą od Czadca (obecnie na Słowacji) przez Zwardoń, Żywiec, Stróże, Jasło, Zagórz, Krościenko, Chyrów, Stryj, Stanisławów do Husiatyna (obecnie odcinek od Krościenka do Husiatyna na Ukrainie). Budowana w latach 1882–1884 linia połączyła już istniejące trasy i stanowiła alternatywę dla Kolei Galicyjskiej im. Karola Ludwika.

W 1890 r. oddano do użytku linię z Rzeszowa do Jasła, łączącą wyżej wymienione linie kolejowe.

Były to trasy aktywizujące gospodarczo raczej południową część Galicji, natomiast dla ożywienia gospodarczego północnej części Galicji położonej pomiędzy Wisłą a Sanem, a także dla komunikacji z Królestwem Kongresowym wybudowano najpierw linię kolejową z Dębicy do Nadbrzezia w 1887 r., w 1900 r. z Przeworska do Rozwadowa. Kolejnym połączeniem była linia Lublin – Kraśnik – Rozwadów, którą otworzono w 1915 r.⁹

4. Stacja Rozwadów

W dniu 29 grudnia 1886 r. została wydana koncesja na budowę lokalnej linii kolejowej z Dębicy do Nadbrzezia z odnogą do Rozwadowa¹⁰. Budowa trasy postępowała błyskawicznie i na tej linii otwarcie ruchu do Rozwadowa nastąpiło już 10 października 1887 r., a kilka tygodni później otwarto ruch na odcinku z Tarnobrzega do Nadbrzezia¹¹.

Rozwój ruchu pasażerskiego i towarowego wymusił rozbudowę obiektów stacyjnych. Pierwotny niewielki, sześćoosiowy z jednym ryzalitem budynek dworcowy nie zapewniał należytej obsługi pasażerów, a zwłaszcza pasażerów III klasy, których było najwięcej. Ponadto to właśnie ta grupa przysparzała najwięcej zysków z ruchu pasażerskiego. W roku 1899 rozpoczęto prace związane z przebudową i rozbudową budynku o część biurowo-mieszkalną oraz przybudówkę mieszczącą sanitariaty. Wydzielono największe pomieszczenia na poczekalnię III klasy, a poczekalnię dla pasażerów I i II klasy umieszczono w jed-

⁸ S. Szuro, dz. cyt., s. 54.

⁹ G. Stojak, *Kolejowym szlakiem – przez Rozwadów, w stulecie polskiej niepodległości*, Stalowa Wola 2018, s. 22–27.

¹⁰ G. Stojak, *Stacja kolejowa Rozwadów...*, s. 12.

¹¹ Tamże, s. 13.

nym obszernym pomieszczeniu, z podziałem na dwie części dla poszczególnych klas. Na I piętrze rozbudowanego budynku zlokalizowano mieszkanie. Budynek zyskał cztery osie z drugim ryzalitem i przybudówkę mieszczące zaplecze sanitarno-socjalne (ryc. 2).

Rozbudowano także budynek mieszkalny i lokomotywnię oraz wykonano obrotnicę. Bryła budynku mieszkalnego po tej przebudowie nie uległa zmianie do dnia dzisiejszego, jedynie wskutek kolejnych rozbudów budynku dworcowego zostały one połączone w jeden ciąg budynków kolejowych. W następnych latach budynek dworcowy wzbogacono o cztery osie. Nastąpiło to poprzez likwidację parterowej przybudówki sanitariatów oraz przedłużenie w tym miejscu budynku, którego architekturę utrzymano w tym samym stylu. Na kolejnym etapie rozbudowy połączono parterowym łącznikiem budynek mieszkalny z budynkiem dworca i stan taki utrzymał się do chwili obecnej.

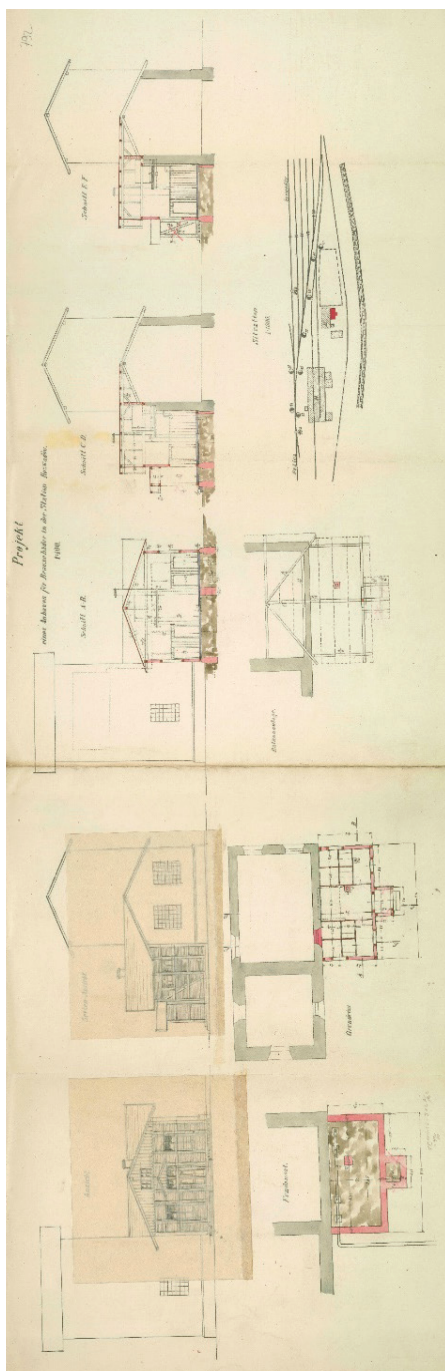


Ryc. 3. Stacja Rozwadów – stan obecny

Źródło: fot. Paweł Zajączkowski.

Przykładami dostosowywania obiektów kolejowych do aktualnej sytuacji politycznej są zachowane plany rozbudowy w okresie I wojny światowej węzła kolejowego w Rozwadowie. Była to inwestycja kosztowna, zaplanowana z rozmachem, o dużej skali przedsięwzięcia, pod nazwą: Wojskowy Dworzec Kolejowy. Plan rozbudowy pochodził z 1916 r. i nie został zrealizowany.

Drugim przykładem planowanej inwestycji, aczkolwiek w dużo mniejszej skali przedsięwzięcia, jest projekt „Dobudówki do kąpeli natryskowych” pochodzący z maja 1918 r. Ta skromna w swoim gabarycie inwestycja miała duże znaczenie dla zachowania właściwego stanu sanitarnego dużej liczby zdemobi-



Ryc. 4. Projekt dobudówki do kapieli natryskowych na stacji Rozwadów, maj 1918 r.

Źródło: Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie, Zespół nr 310 (C.K. Ministerstwo Kolei Żelaznych).

Skala plansz projektowych 1 : 100 – wszystkie plansze z wyjątkiem planu sytuacyjnego.

Plan sytuacyjny w skali 1 : 1000 (prawy dolny róg planszy projektowej).

Opis usytuowania poszczególnych rysunków na planszy projektowej:

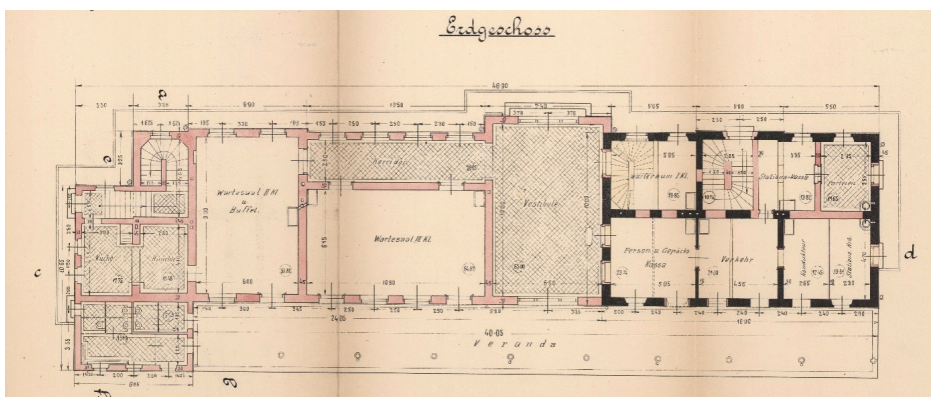
- Widok (*Ansicht*) – w lewym górnym rogu planszy projektowej.
- Widok z boku (*SeitenAnsicht*) – w lewym górnym rogu planszy projektowej, po prawej stronie, obok widoku wejścia do dobudówki natryskowej.
- Przekrój A-B (*Schnitt A-B*) – po prawej stronie, u góry planszy projektowej.
- Przekrój C-D (*Schnitt C-D*) – po prawej stronie, u góry planszy projektowej.
- Przekrój E-F (*Schnitt E-F*) – po prawej stronie, u góry planszy projektowej.
- Fundamenty (*Fundament*) – w lewym dolnym rogu planszy projektowej.
- Rzut poziomy (*Grundriss*) – w lewym dolnym rogu planszy projektowej, obok fundamentów.
- Ułożenie belek (*Balkenanlage*) – w prawym dolnym rogu planszy projektowej, obok planu sytuacyjnego.

Uwaga: wszystkie elementy i budynki, które miały być nowo wzniesione lub dobudowane, zaznaczone są na projekcie czerwonym atramentem (w wersji drukowanej jasnoszary), a istniejące – na czarno/szaro.

lizowanych żołnierzy przemieszczających się przez dworce i trakty komunikacyjne pod koniec wojny, w tym przez stację w Rozwadowie.

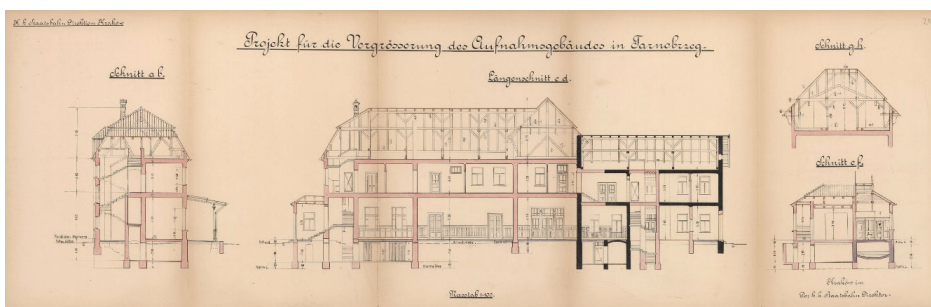
5. Stacja Tarnobrzeg

Projekt powiększenia budynku stacyjnego w Tarnobrzegu został zatwierdzony 5 lipca 1912 r. Budynek uległ gruntownej przebudowie – niemal trzykrotnemu powiększeniu (ryc. 5, ryc. 6).



Ryc. 5. Plan parteru z projektu przebudowy – powiększenia i adaptacji budynku poczekalni na stacji w Tarnobrzegu

Źródło: Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie, Zespół nr 310 (C.K. Ministerstwo Kolei Żelaznych).



Ryc. 6. Projekt powiększenia budynku poczekalni na stacji Tarnobrzeg z 1912 r.

Źródło: Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie, Zespół nr 310 (C.K. Ministerstwo Kolei Żelaznych).

Skala 1 : 100. Plansza zawiera cztery rysunki projektowe, są to kolejno – od lewej strony:
Przekrój poprzeczny a–b (*Schnitt a–b*).
Przekrój podłużny c–d (*Langschnitt c–d*).

Przekrój poprzeczny więźby dachowej g–h (*Schnitt g–h*) – po prawej stronie u góry.
Przekrój poprzeczny parteru i piwnic e–f (*Schnitt e–f*) – po prawej stronie u dołu.

Uwaga: wszystkie elementy i detale oraz części budynku, które miały być nowo wzniesione, dobudowane lub przebudowane, zaznaczone są na projekcie czerwonym atramentem (w wersji drukowanej jasnoszarym), zaś istniejące – na czarno/szaro.

W rozbudowanej części na parterze umieszczono poczekalnię III klasy, poczekalnię II klasy z bufetem i jego zapleczem kuchennym oraz sanitariaty, natomiast I piętro budynku w całości przeznaczone zostało na cele mieszkalne.



Ryc. 7. Dworzec kolejowy w Tarnobrzegu, rok 1913

Źródło: <https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=stacje&id=5267&ed=0&okno=galeria-&photoid=36382> [dostęp: 30.10.2020].

Dworzec w Tarnobrzegu przetrwał do naszych czasów, a jedyną wyraźną zmianą, jaką możemy zauważyć, jest wymiana pokrycia dachowego z dachówki ceramicznej na faliste płyty azbesto-cementowe, powszechne w czasach rozwiniętego PRL-u (ryc. 7a).

Bolesną rzeczą jest stan techniczny budynku, który obecnie nie jest eksploatowany. Zamknięty na głucho, niszczeje, nie jest ogrzewany. Żeliwne elementy i detale są narażone na rozkradanie. Podróżni w oczekiwaniu na pociąg przesiadają w wiatach na peronach, nie mając dostępu do żadnych toalet.

Tarnobrzeg stawał się także dużym węzłem kolejowym, z dużą liczbą zatrudnionych osób, którym należało zapewnić odpowiednie warunki do pracy i odpowiednie mieszkania. Dlatego projektowano również budynki mieszkalno-biurowe (ryc. 8, ryc. 9).



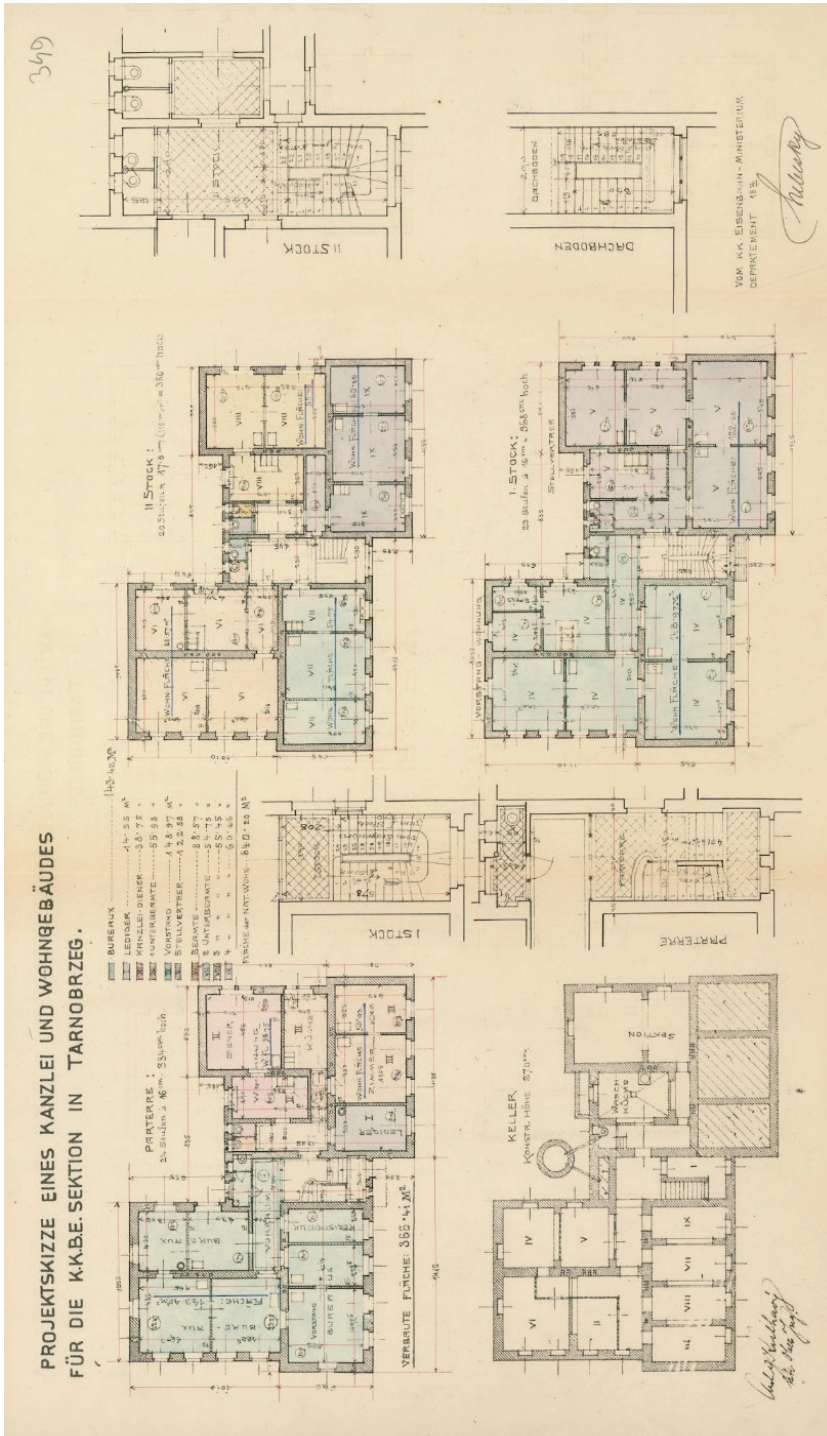
Ryc. 7a. Dworzec kolejowy w Tarnobrzegu, stan zachowania z początku listopada 2018 r.

Źródło: fot. Grażyna Stojak.



Ryc. 7b. Detal – widoczna data rozbudowy dworca

Źródło: fot. Grażyna Stojak.



Ryc. 8. Projekt wstępny budynku kancelarii i budynku mieszkalnego na stacji w Tarnobrzegu

Źródło: Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie, Zespół nr 310 (C.K. Ministerstwo Kolei Żelaznych).

Opis zagospodarowania budynku (ryc. 8)

Parter (*Parterre*):

- 24 stopnie po 16 cm = 384 cm wysokości (*24 Stufen a 16 cm = 384 cm hoch*).
- Powierzchnia zabudowy – 366,41 m² (*Verbaute Fläche*).
- 6 pomieszczeń biurowych (*6 Bureaux*).
- Przedpokój wspólny (*Vorraum*).
- Ewidencja (*Registratur*).
- Mieszkanie nr I – kawalerka
 - Powierzchnia mieszkalna – 14,55 m² (*Lediger I*),
 - Skład lokalu: pokój.
- Mieszkanie służbowe nr II (*Diener-Wohnung II*)
 - Powierzchnia mieszkalna – 38,75 m² (*Wohn. Fläche*),
 - Skład lokalu: pokój z kuchnią.
- Mieszkanie nr III (*Wohnung III*)
 - Powierzchnia mieszkalna – 55,93 m² (*Wohn. Fläche*),
 - Skład lokalu – 2 pokoje z kuchnią.
- Część biurowa jest wydzielona od części mieszkalnej i ma osobne wejścia z klatki schodowej. W wyodrębnionych częściach znajdują się ubikacje: w części biurowej jedna, w części mieszkalnej dwie przypisane do poszczególnych mieszkań.

I piętro (*I Stock*):

- 20 stopni po 16 cm = 368 cm wysokości (*23 Stufen a 16 cm = 368 cm hoch*).
- Mieszczą się tu dwa mieszkania oznaczone numerami: IV–V.
- Mieszkanie nr IV – mieszkanie naczelnika stacji (*Vorstand Wohnung*).
 - Powierzchnia mieszkalna – 148,97 m² (*Wohn. Fläche*).
 - Skład lokalu: 4 pokoje, kuchnia ze spiżarką i służbówką, przedpokój i jednooczkowa ubikacja.
- Mieszkanie nr V – mieszkanie dla zastępcy naczelnika stacji (*Stellvertreter*).
 - Powierzchnia mieszkalna – 122,58 m² (*Wohn. Fläche*).
 - Skład lokalu: 4 pokoje, kuchnia, przedpokój, komórka i jednooczkowa ubikacja.

II Piętro (*II Stock*):

- 20 stopni po 17,5 cm = 350 cm wysokości (*20 stufen a 17,5 cm (115 cm br) = 350 cm hoch*).
- Mieszczą się tu cztery mieszkania oznaczone numerami: VI–IX.
- Mieszkanie nr VI
 - Powierzchnia mieszkalna – 88,57 m² (*Wohn. Fläche*),
 - Skład lokalu: 2 pokoje, kuchnia ze spiżarką i przedpokój.
- Mieszkanie nr VII
 - Powierzchnia mieszkalna – 54,75 m² (*Wohn. Fläche*),
 - Skład lokalu: 2 pokoje z kuchnią.
- Mieszkanie nr VIII
 - Powierzchnia mieszkalna – 55,45 m² (*Wohn. Fläche*),
 - Skład lokalu: 2 pokoje z kuchnią.
- Mieszkanie nr IX
 - Powierzchnia mieszkalna – 60,65 m² (*Wohn. Fläche*),
 - Skład lokalu: 2 pokoje z kuchnią.

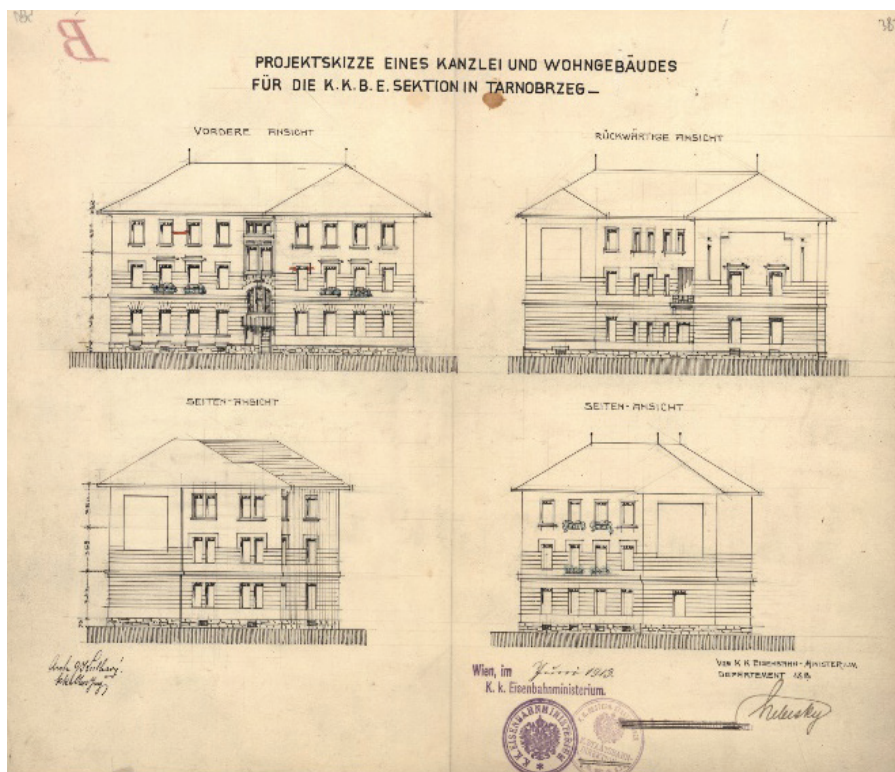
Dla każdego mieszkania przypisano jedną zewnętrzną, jednooczkową ubikację z wejściem z korytarza.

Piwnice (*Keller*):

- Konstr. Höhe (wysokość konstrukcyjna) – 270 cm.
- Dla każdego mieszkania jest przydzielona piwnica, określona numerem od I do IX. Ponadto znajduje się tu pralnia (*Wasch-küche*) i piwnica służbowa.

Zestawienie wszystkich powierzchni:

- Biura – 143,42 m² (Bureaux).
- Kawalerka – 14,55 m² (Lediger).
- Pomieszczenia służbowe kancelarii – 38,75 m² (Kanzlei – Diener).
- Niżsi urzędnicy – 55,93 m² (1 Unterbeamte).
- Mieszkanie naczelnika stacji – 148,97 m² (Vorstand).
- Mieszkanie zastępcy naczelnika stacji – 122,58 m² (Stellverter).
- Urzędnicy – 88,57 m² (Beamte).
- Niżsi urzędnicy – 54,75 m² (2 Unterbeamte).
- Niżsi urzędnicy – 55,45 m² (3 Unterbeamte).
- Niżsi urzędnicy – 60,65 m² (4 Unterbeamte).
- Powierzchnia mieszkań – 640,20 m² (*Fläche der Nat. Wohn.*).

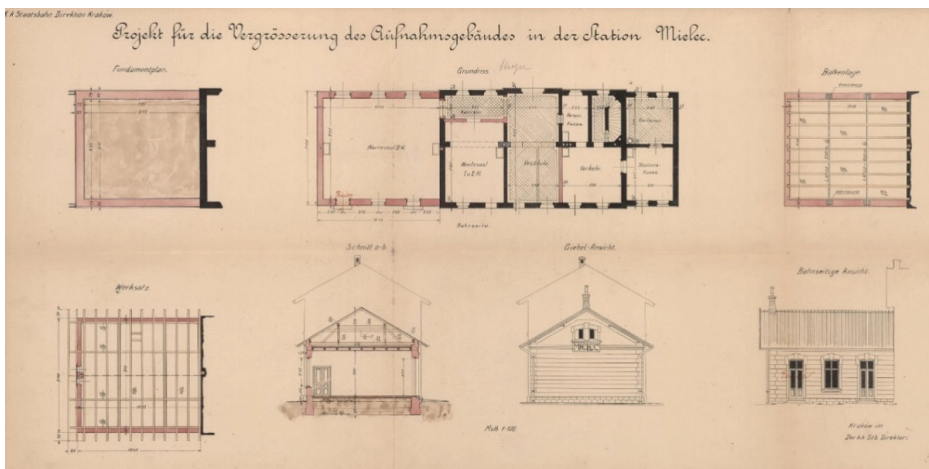


Ryc. 9. Elewacje budynku kancelarii i budynku mieszkalnego na stacji w Tarnobrzegu – projekt wstępny

Źródło: Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie, Zespół nr 310 (C.K. Ministerstwo Kolei Żelaznych).

6. Stacja Mielec

Tutaj także powiększono budynek stacyjny o poczekalnię III klasy, jednakże nie była to rozbudowa, która w znaczącym stopniu zmieniłaby bryłę budynku. Według zatwierdzonego projektu w dniu 17 stycznia 1912 r., wykonano parterową, trzysiosową przybudówkę (ryc. 10).



Ryc. 10. Projekt powiększenia budynku poczekalni na stacji Mielec

Źródło: Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie, Zespół nr 310 (C.K. Ministerstwo Kolei Żelaznych).

Projekt zawiera:

Górny rząd – od lewej:

Rzut poziomy fundamentów (*Fundamentplan*).

Rzut poziomy parteru (*Grundriss*).

Belkowanie stropu (*Balkenlage*).

Dolny rząd – od lewej:

Rzut więźby dachowej (*Werksatz*).

Przekrój poprzeczny a–b (*Schnitt a–b*).

Widok z boku (*Giebel Ansicht*).

Widok od strony peronów (*Bahnseitige Ansicht*).

Uwaga: wszystkie elementy i detale oraz części budynku, które miały być nowo wzniesione, dobudowane lub przebudowane, zaznaczone są na projekcie czerwonym atramentem (w wersji drukowanej jasnoszarym), zaś istniejące – na czarno/szaro.

W tym stanie obiekt przetrwał do okresu międzywojennego (ryc. 11).

Natomiast patrząc na obecną bryłę przebudowanego budynku, można zastanawiać się, ile ze starej substancji pozostawiono artefaktów podczas przebudowy. Wymaga to jednak badań architektonicznych, które nie były prowadzone (ryc. 12).



Ryc. 11. Stacja w Mielcu – okres międzywojenny

Źródło: <https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=stacje&id=5399&ed=0&okno=galeria-&photoid=30964> [dostęp: 30.10.2020].

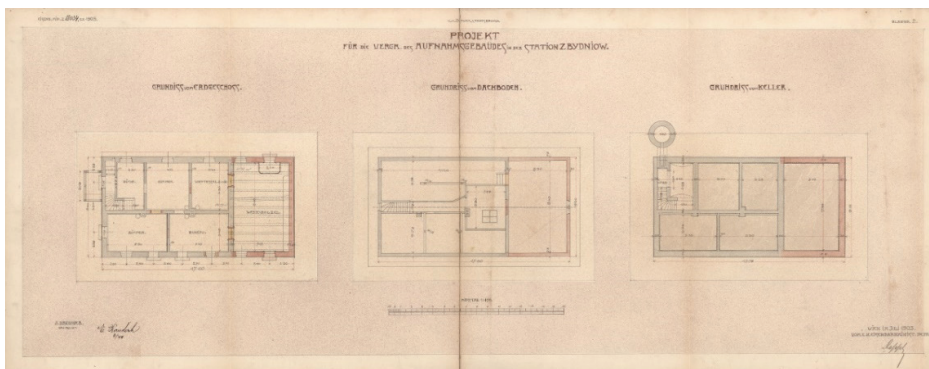


Ryc. 12. Stacja w Mielcu – stan obecny

Źródło: fot. Grażyna Stojak.

7. Stacje: Zbydniów i Grębów

Obie stacje kolejowe: w Zbydniowie i w Grębowie, należą do mniejszych gabarytowo. Tej wielkości budynki stacyjne były rozbudowywane i przekształcane w zależności od potrzeb użytkowych. Budynek w Zbydniowie początkowo był obiektem czteroosiowym, nakrytym dwuspadowym dachem. Zgodnie z projektem zatwierdzonym w lipcu 1903 r. przedłużono go o kolejne dwie osie (ryc. 13).



Ryc. 13. Projekt powiększenia budynku poczekalni na stacji Zbydniów

Źródło: Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie, Zespól nr 310 (C.K. Ministerstwo Kolei Żelaznych).

Projekt zawiera trzy rysunki (barwione) – od lewej:

Rzut poziomy parteru.

Rzut poziomy poddasza.

Rzut poziomy piwnic.

Skala 1 : 100.

Rozbudowa budynku stacji kolejowej była wymuszona uzyskaniem pomieszczenia przeznaczonego na poczekalnię III klasy (*Wartesaal III Cl.*). Na rzucie planowane pomieszczenie oznaczono kolorem czerwonym (w wersji drukowanej jasnoszarym). Po rozbudowie na parterze znajdują się następujące pomieszczenia:

- Kuchnia (*Küche*).
- 2 pokoje (*2 Zimmer*).
- Biuro (*Bureau*).
- Poczekalnia I i II klasy (*Wartesaal I und II Cl.*).
- Poczekalnia III klasy (*Wartesaal III Cl.*).

Budynek w takiej bryle architektonicznej przetrwał I wojnę światową; na zdjęciu widoczny jest jego stan sprzed 1939 r. Na pokryciu dachowym można zauważyć linię odznaczającą przedłużoną część budynku (ryc. 14).



Ryc. 14. Stacja Zbydniów przed 1939 r.

Źródło: <https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=stacje&id=5127&ed=0&okno=galeria-&photoid=28934> [dostęp: 30.10.2020].

Jednakże, jak widać na kolejnej ilustracji (ryc. 15), do chwili obecnej budynek podlegał dalszym przekształceniom, nie tracąc jednak charakterystycznego stylu galicyjskiej architektury kolejowej. Budynek zyskał podcień z drewnianymi kolumnami, a po zmianie pokrycia dachowego nie widać już linii oddzielającej dobudowaną część.



Ryc. 15. Stacja Zbydniów – stan obecny, listopad 2018 r.

Źródło: fot. Grażyna Stojak.

Budynek stacyjny w Grębowie nie uległ rozbudowie i można powiedzieć, że przetrwał w dobrym stanie do naszych czasów. Z uwagi na zmiany gospodarcze na kolei przestał pełnić swą funkcję, podobnie jak wiele innych tego typu małych obiektów. Został sprywatyzowany i dzisiaj to prywatny obiekt mieszkalny (ryc. 16, ryc. 17).



Ryc. 16. Stacja Grębów – stan przed 1915 r.

Źródło: <https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=stacje&id=622&e-d=0&okno=galeria&photoid=157991> [dostęp: 30.10.2020].



Ryc. 17. Stacja Grębów – stan obecny, listopad 2018 r.

Źródło: fot. Grażyna Stojak.

8. Stacja Nadbrzezie (obecnie Sandomierz)

W czasach galicyjskich linia kolejowa z Dębicy kończyła się na stacji Nadbrzezie – obecnie jest to prawobrzeżna część Sandomierza. Budynek dworca miał prostą prostopadłościenną bryłę nakrytą dwuspadowym dachem i w takim stanie przetrwał niemal do końca II wojny światowej (ryc. 18).



Ryc. 18. Stacja Sandomierz (dawniej Nadbrzezie) w latach 1939–1944

Źródło: <https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=stacje&id=623&ed=0&okno=galeria&photoid=134407> [dostęp: 30.10.2020].

Obecne obiekty stacyjne w Sandomierzu to dość powszechny biurowo-przystankowy styl architektoniczny lat 70.–80. XX w. (ryc. 19).



Ryc. 19. Stacja Sandomierz – stan z listopada 2018 r.

Źródło: fot. Grażyna Stojak.

II. Linia kolejowa nr 106: Rzeszów - Jasło

1. Tytułem wprowadzenia

Linie kolejową z Rzeszowa do Jasła wybudowano – jak pisze Ludwik Wierzbicki – „kosztem skarbu państwa na podstawie ustawy o kolejach lokalnych”¹², oddano zaś do użytku 12 października 1890 r.¹³ Łączyła ona linię kolejową Karola Ludwika, biegnącą z Krakowa do Lwowa, z Transwersalną linią kolejową, wychodzącą ze Zwardonia do Husiatyna. Skądinąd w kolejnych latach było jeszcze kilka koncepcji połączenia tych dwóch równoleżnikowych linii kolejowych, m.in. doliną Sanu lub w kierunku Przełęczy Dukielskiej. Do dziś przetrwały tylko ślady tych zamierzeń w postaci budynku dworca kolejowego w Brzozowie i nazwy ul. Kolejowa na starych fotografiach Dukli. Zrealizowano jedynie połączenie trasą z Przemyśla do Chyrowa przez Ustrzyki Dolne, Sanok, a następnie przez Przełęcz Łupkowską na Węgry.

Jednak do ważnych linii kolejowych o charakterze gospodarczym należała linia kolei lokalnych z Jasła do Rzeszowa. Linia kolejowa Rzeszów – Jasło była także pozytywnym skutkiem wieloletnich starań o budowę nowych linii pasażerskich i towarowych, które wychodziłyby z Rzeszowa. Starania te miały także istotne znaczenie dla rozwoju samego miasta, a tym samym przebudowy oraz unowocześnienia infrastruktury dworcowej. Pomimo że była to linia drugorzędna, to dla miejscowości bezpośrednio przy niej położonych miała duże znaczenie ze względu na połączenie komunikacyjne takich miasteczek galicyjskich, jak Boguchwała, Strzyżów, Czudec, Jasło, z innymi liczącymi się szlakami kolejowymi Galicji. Wpływało to na rozwój gospodarczy oraz przemysłowy tych miejscowości, a także umożliwiało wprowadzenie zasadniczych zmian w lokalnym handlu.

Jednak to nie szczytne cele, takie jak rozwój gospodarczy czy dążenie do ożywienia przemysłowego związanego z wydobyciem ropy naftowej na tych ziemiach, przyświecały podjęciu decyzji o budowie linii kolejowej Jasło – Rzeszów. Powodem tej decyzji były cele militarne i systematyczne pogarszanie się wzajemnych relacji pomiędzy Rosją a Austrią¹⁴. Linia ta została wybudowana w bardzo krótkim czasie. Jak pisze J. Machowski: „Prace budowlane rozpoczęto 23 września 1889 roku, a niespełna rok później, 19 września 1890 roku,

¹² L. Wierzbicki, *Rozwój kolei żelaznych w Galicji od roku 1847 włącznie do roku 1890*, Lwów 1907, s. 70.

¹³ D. Opaliński, *Kolej [w:] Encyklopedia Rzeszowa*, red. Z. Budzyński i in., Rzeszów 2004, s. 230.

¹⁴ G. Stojak, *Dworzec kolejowy w Czudcu jako materialny dokument linii kolejowej Jasło – Rzeszów [w:] Miasteczko galicyjskie. Tożsamość i możliwości rozwoju na przykładzie Błażowej, Czudca, Głogowa Małopolskiego i Sokołowa Małopolskiego*, red. R. Mazur, Rzeszów 2019, s. 66.

całym odcinkiem z Jasła do Rzeszowa przejechał pierwszy pociąg roboczy”¹⁵. W wyniku budowy tej linii stacja kolejowa w Rzeszowie stała się węzłem kolejowym, który pozostawał w zarządzie krakowskiej Dyrekcji Ruchu.

Linia ta nadal istnieje jako czynne połączenie i obecnie jest stale modernizowana. Mimo upływu czasu zachowały się oryginalne budynki stacyjne. Są to następujące historyczne stacje i przystanki.

2. Rzeszów Staroniwa

Stacja kolejowa w Rzeszowie Staroniwie jest budynkiem wzniesionym w tradycyjnym stylu galicyjskiej architektury kolejowej. Było to budownictwo jednolite dla wszystkich stacji na tej linii, wsparte na wzorcach tyrolskich. Stacja kolejowa jest jednopiętrowym budynkiem, z dwuspadowym dachem z naczółkami, obecnie pokrytym blachą trapezową. Od strony torów pomiędzy dwiema przybudówkami bocznymi zamontowany jest podcień z pulpitowym dachem podpartym sześcioma żeliwnymi kolumnami seryjnie odlanymi w krakowskiej fabryce Zieleniewskiego, charakterystycznymi dla tej epoki w kolejnictwie (ryc. 20). Od strony ulicy elewacja frontowa w środkowej części rozczłonkowana jest ryzalitem, który nakryty został osobnym dwuspadowym dachem z naczółkiem, z wykończeniami drewnianymi (ryc. 21).



Ryc. 20. Rzeszów Staroniwa, widok od strony torów – stan współczesny

Źródło: fot. Grażyna Stojak.

¹⁵ T. Machowski, *Stacja kolejowa w Strzyżowie nad Wisłokiem w latach 1890–1914*, „Strzyżowski Rocznik Muzealny” 2018, t. IV, s. 128–129.



Ryc. 21. Rzeszów Staroniwa – front

Źródło: fot. Grażyna Stojak.

3. Stacja kolejowa w Boguchwale

Jest to budynek niemal identyczny jak obiekt w Rzeszowie Staroniwie. Jest tylko skrócony po jednej osi po obu stronach środkowego ryzalitu. Zmniejszony o jedną oś jest także ryzalit zarówno na elewacji od strony torów, jak i od strony placu dworcowego. Powyższe zmiany spowodowały, że skrócony jest także podcień. Tym samym liczbę kolumn zredukowano o jedną, do pięciu (ryc. 22, ryc. 23).



Ryc. 22. Stacja Boguchwała – widok od strony torów

Źródło: fot. Grażyna Stojak.



Ryc. 23. Stacja Boguchwała – widok od strony podjazdu

Źródło: fot. Grażyna Stojak.

4. Przystanek Wiśłoczanka

Jest to niewielki budynek na planie litery „L” z dwuspadowym dachem pokrytym dachówką. W elewacji fontowej widnieje niewielki podcień z dwiema murowanymi kolumnami wspierającymi dach budynku.

5. Przystanek Babica

To także prosty budynek, podobnie jak poprzednia stacja wzniesiony na planie w kształcie litery „L” z dwuspadowym dachem pokrytym dachówką. Przy elewacji równoległej do torów widnieje podcień z drewnianymi kolumnami, najprawdopodobniej dobudowany w okresie późniejszym niż sam budynek.

6. Stacja kolejowa w Czudcu

Jest to budynek będący niemal bliźniaczym rozwiązaniem jak stacja kolejowa w Boguchwale. Jednakże o ile tamten jest w dobrym stanie technicznym, to ten obecnie jest ruiną. Został przedstawiony w monograficznym artykule *Dworzec kolejowy w Czudcu jako materialny dokument linii kolejowej Jasło – Rzeszów* opracowanym przez autorkę niniejszego studium¹⁶ (ryc. 24, ryc. 25). Obiekt jest wpisany do rejestru zabytków pod nr A 1272 z 3 października 2014 r.

¹⁶ G. Stojak, *Dworzec kolejowy w Czudcu...*, s. 65–78.



Ryc. 24. Stacja Czudec, widok od strony torów – stan z lutego 2019 r.

Źródło: fot. R. Kowal.



Ryc. 25. Stacja Czudec, widok od strony podjazdu – stan z lutego 2019 r.

Źródło: fot. R. Kowal.

7. Stacja kolejowa w Strzyżowie

Budynek identyczny jak w Czudcu i Boguchwale. Został opracowany przez J. Machowskiego w monograficznym artykule *Stacja kolejowa w Strzyżowie nad Wisłokiem w latach 1890–1914*¹⁷.



Ryc. 26. Stacja Strzyżów, widok od strony torów – stan z marca 2019 r.

Źródło: fot. Grażyna Stojak.



Ryc. 27. Stacja Strzyżów, widok od strony podjazdu – stan z marca 2019 r.

Źródło: fot. Grażyna Stojak.

¹⁷ T. Machowski, dz. cyt., s. 126–140.

8. Stacja kolejowa Dobrzechów

Jest to jeszcze ciągle bardzo ładny budynek na planie wydłużonego prostokąta z ryzalitem w środku. Dach dwuspadowy kryty dachówką.

9. Przystanek Kalembina

Budynek niemal identyczny jak w Wisłoczance. Różnica tylko w sposobie połączenia części ryzalitowej z częścią główną budynku.

10. Stacja kolejowa we Frysztaku

To budynek identyczny jak w Czudcu, Boguchwale i Strzyżowie, jednak został zniszczony podczas II wojny światowej (ryc. 28).



Ryc. 28. Stacja we Frysztaku – widok od strony torów

Źródło: <https://www.atlaskolejowy.net/photo/albums/podkarpackie/2239/00.jpg> [dostęp: 30.10.2020].

11. Przystanek Przybówka

To budynek w stylu galicyjskiej architektury kolejowej. Obok starszej, stylowej części dobudowano nową, mieszczącą nastawnię. W starej części dwukolumnowy podcień z typowymi żeliwnymi kolumnami stosowanymi na galicyjskich stacjach kolejowych.

12. Przystanek Wojaszówka

Był to obiekt identyczny jak w Kalembinie, tylko zamiast 2 kolumn murenych miał typowe kolumny żeliwne. Rozebrany przed rokiem 2008.

13. Stacja kolejowa w Jaśle

Stare fotografie (ryc. 29, ryc. 30) uwidaczniają dworzec w Jaśle, który był budynkiem typowym dla galicyjskiej architektury kolejowej z czasów ostatniej dekady XIX w. Zbudowany został na planie wydłużonego prostokąta z trójosiowym ryzalitem pośrodku elewacji, zaś od strony torów wzbogacony został wielokolumnowym podcieniem pomiędzy bocznymi przybudówkami. Od strony elewacji frontowej miał dwa monumentalne w wyrazie ryzality. Nakryty był dwuspadowym dachem z naczółkami i pokryty dachówką.

Niestety, nie dotrwał do naszych czasów. W jego miejscu powstał nowy obiekt z wielokolumnowym podcieniem od strony torów (ryc. 31) i bezstylową elewacją z drugiej strony. Całość obecnego dworca ma nawiązywać do nowoczesności (ryc. 32).



Ryc. 29. Jasło – budynek dworca, rok 1911

Źródło: <https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=stacje&id=597&ed=0&okno=galeria&photoid=36384> [dostęp: 30.10.2020].



Ryc. 30. Jasło – budynek dworca, rok 1916

Źródło: <https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=stacje&id=597&ed=0&okno=galeria&photoid=89375> [dostęp: 30.10.2020].



Ryc. 31. Jasło – budynek dworca od strony torów, rok 2018

Źródło: fot. Dawid Jastrzębski.



Ryc. 32. Jasło – budynek dworca, rok 2018

Źródło: fot. Dawid Jastrzębski.

Podsumowanie

Analizując rodzaje obiektów dworcowych na linii Rzeszów – Jasło, uważamy pewną jednorodność w zależności od wielkości budynku i możemy je podzielić na cztery grupy:

1. Obiekty duże – Rzeszów Staroniwa, Boguchwała, Czudec, Strzyżów, Frysztak, Jasło. Cztery z nich: Boguchwała, Czudec, Strzyżów, Frysztak są identyczne, natomiast dwa pozostałe: Rzeszów Staroniwa i Jasło są ich tylko wydłużoną w proporcjach wersją tego samego planu.
2. Małe stacje w miejscowościach: Dobrzechów, Przybówka, mają jedynie elementy tradycyjnego budownictwa kolejowego.
3. Przystanki kolejowe, w tym trzy: Wisłoczanka, Kalembina, Wojaszówka, zostały wybudowane według takiego samego projektu, zaś dwa pozostałe: Zwiężczyca i Babica – nie odbiegają stylowo od pozostałych. Najprawdopodobniej były budowane w tym samym okresie, gdy powstawała linia kolejowa.

Aczkolwiek wszystkie stacje ulegały mniejszym lub większym przekształceniom, to linia kolejowa Jasło – Rzeszów jest czytelnym i interesującym materialnym dokumentem technicznego rozwoju dzisiejszego Podkarpacia. Konstruowanie tej linii przyczyniło się do rozwoju gospodarczego, przemysłowego i handlowego regionu. Z tego powodu linia kolejowa Rzeszów – Jasło powinna być chroniona jako zabytek techniki, zaś poszczególne stacje należy odnowić i objąć indywidualną ochroną konserwatorską poprzez wpis do rejestru zabytków. Są to cenne przykłady architektury kolejowej opartej na wzorcach tyrolskich, przekształcone dla potrzeb lokalnej miejscowości, bezcenne relikty minionych czasów, które stanowią istotny wkład do dziedzictwa kulturowego techniki i mogą odgrywać istotną rolę w turystyce kulturowej.

Bibliografia

Opracowania i archiwalia

- 200 lat Centralnej Administracji Drogowej – Monografia drogownictwa na Podkarpaciu, cz. 2, <https://www.gddkia.gov.pl/pl/aprint/32371/200-lat-Centralnej-Administracji-Drogowej-Monografia-drogownictwa-na-Podkarpaciu-cz2> [dostęp 6.10.2019].
- Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie, Zespół nr 310 (C.K. Ministerstwo Kolei Żelaznych). Machowski T., *Stacja kolejowa w Strzyżowie nad Wisłokiem w latach 1890–1914*, „Strzyżowski Rocznik Muzealny” 2018, t. IV, s. 128–129.
- Opaliński D., *Kolej* [w:] *Encyklopedia Rzeszowa*, red. Z. Budzyński i in., Rzeszów 2004, s. 230.
- Pawłowski A., *Powstanie i rozwój kolejnictwa w Anglii*, „Inżynier Kolejowy” [Warszawa] 1926, nr 8–9, s. 202.

- Stojak G., *Dworzec kolejowy w Czudcu jako materialny dokument linii kolejowej Jasło – Rzeszów* [w:] *Miasteczko galicyjskie. Tożsamość i możliwości rozwoju na przykładzie Błażowej, Czudca, Głogowa Małopolskiego i Sokółowa Małopolskiego*, red. R. Mazur, Rzeszów 2019.
- Stojak G., *Kolejowym szlakiem – przez Rozwadów, w stulecie polskiej niepodległości*, Stalowa Wola 2018.
- Stojak G., *Stacja kolejowa Rozwadów. Akta galicyjskie C.K. Ministerstwa Kolei Żelaznych. Kwerenda w Archiwum Głównym Akt Dawnych w Warszawie*, Stalowa Wola 2017.
- Szuro S., *Informator statystyczny do dziejów społeczno-gospodarczych Galicji. Koleje żelazne w Galicji w latach 1847–1914*, Kraków 1997.
- Wierzbicki L., *Rozwój kolei żelaznych w Galicji od roku 1847 włącznie do roku 1890*, Lwów 1907.

Netografia

<https://www.bazakolejowa.pl> [dostęp: 30.10.2020]

The architecture of Galician railway stations (as illustrated by selected branch railway lines)

Summary

The article discusses the transformations in the architecture of branch railway lines in the territory of the contemporary Podkarpacie, including Rozwadów, Tarnobrzeg, Mielec, Zbydniów, Nadbrzezie, Nisko, Strzyżów, Czudec and Boguchwała. The research covers the stations in the following lines: Dębica – Nadbrzezie with the branch to Rozwadów, but also Jasło – Rzeszów. On the basis of the analysis of plans, the present study characterises e.g. the spatial structure of waiting rooms, bars and restaurants for the travellers, ticket offices, employees' accommodation. The author attempts to outline the transformation of the interiors of railway stations from the perspective of their utilitarian role. As illustrated by the station in Rozwadów, the article presents e.g. plans of the creation of shower baths for the retreating soldiers from the front in 1916. The text also attempts to show the economic significance of the so-called economic lines, for the development of the contemporary Podkarpacie and to present the conditions of travelling by rail in branch lines.

Key words: station, railway, Galicia, Jasło-Rzeszów railway line, Dębica-Nadbrzezie railway line