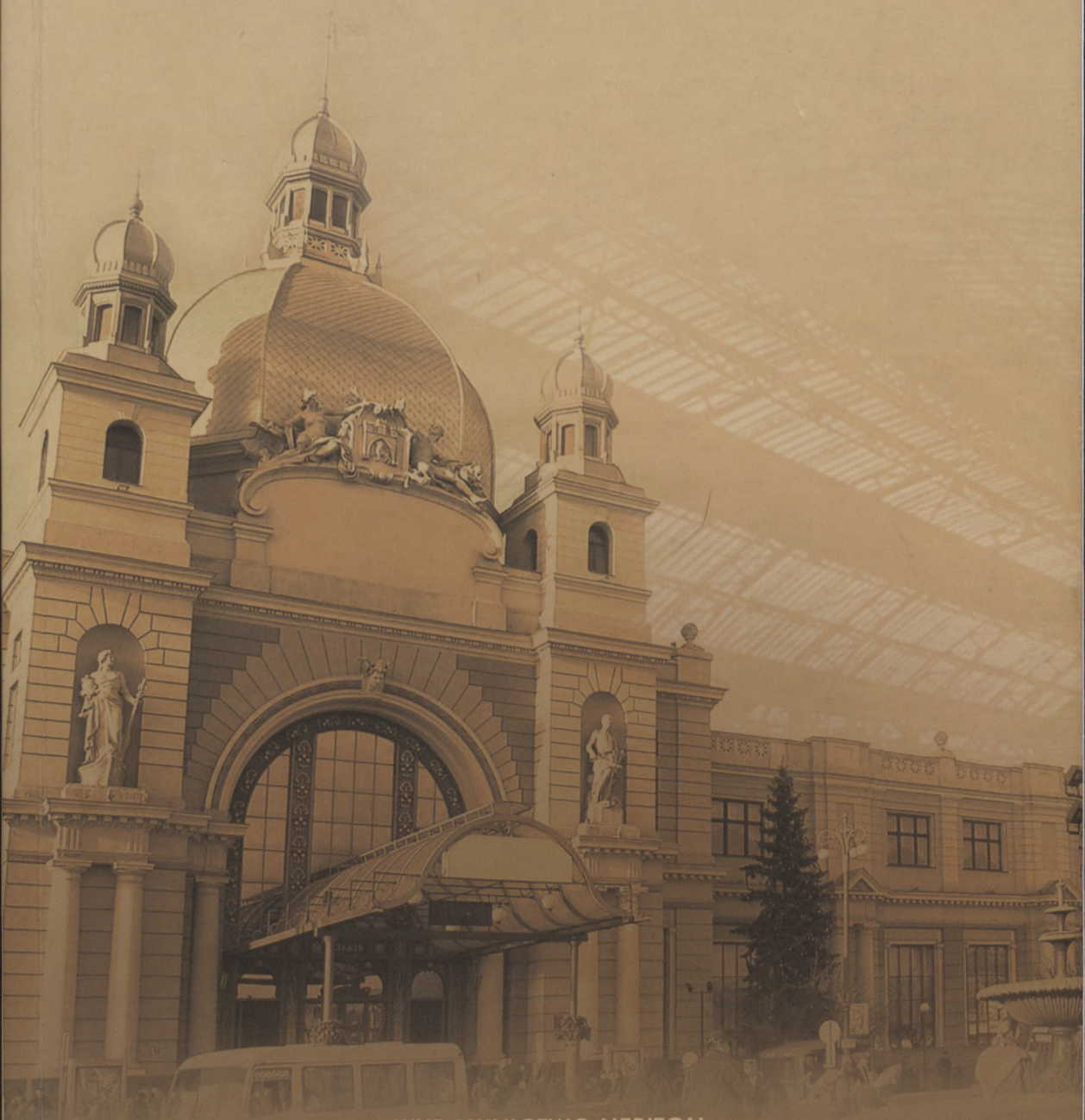


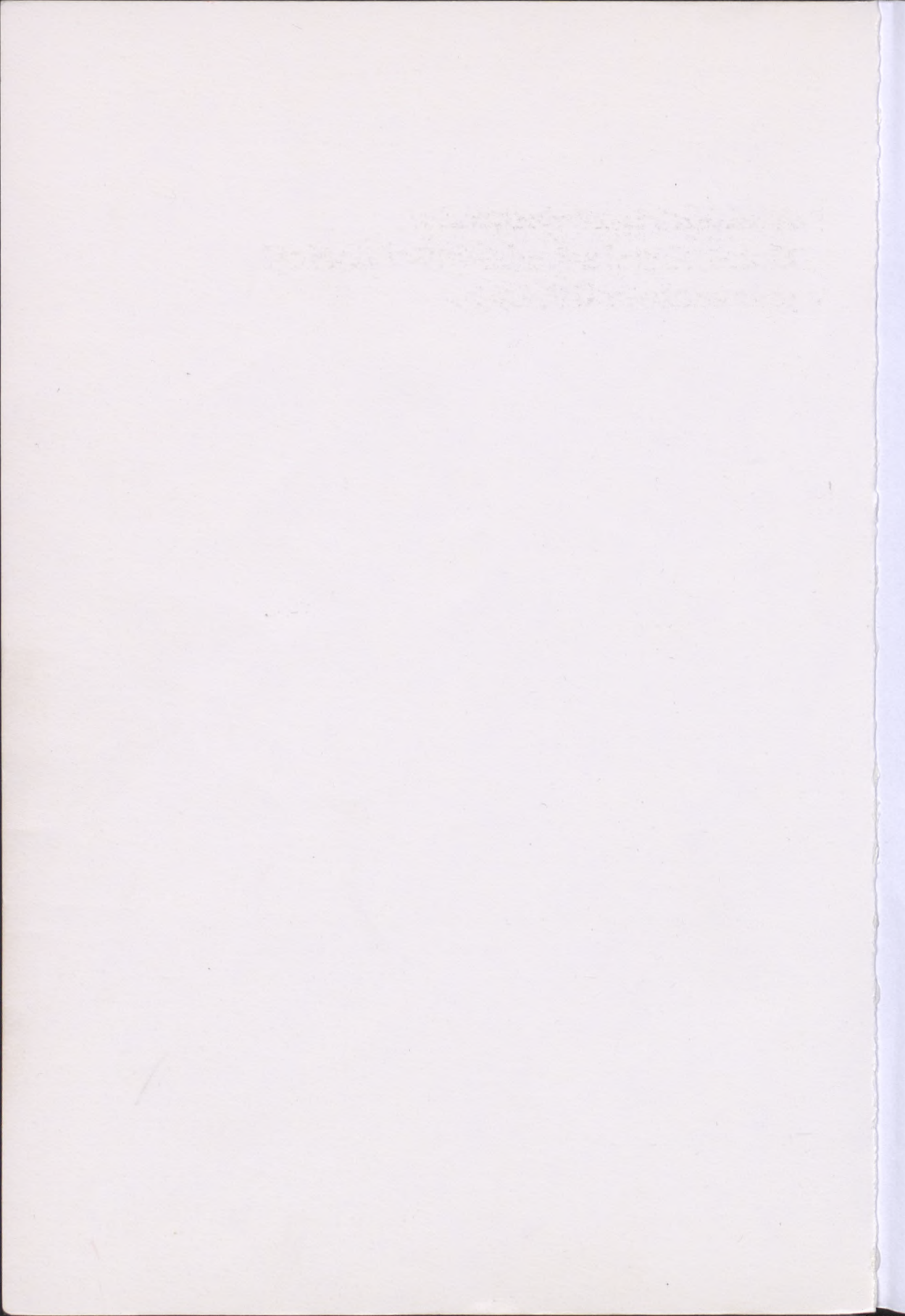
Biblioteka  
Główna  
UMK Toruń

1044523

# Architektura dworców Kolei Karola Ludwika w Galicji w latach 1855–1910



WYDAWNICTWO NERITON



Marta Rymar

**Architektura dworców  
Kolei Karola Ludwika w Galicji  
w latach 1855–1910**

WYDAWNICTWO NERITON

WARSZAWA 2009

8

Architektura dworców  
Kolei Karola Ludwika w Galicji  
w latach 1855-1910

*Mojemu Mężowi Mirkowi*

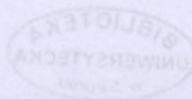
Marta Rymar

# Architektura dworców Kolei Karola Ludwika w Galicji w latach 1855–1910

Wstęp	9
Analiza wybranych źródeł	16
1. Historia budowy Kolei Karola Ludwika na obszarze Galicji	27
1.1. Powstanie i rozwój sieci kolejowej w Galicji	27
1.2. Powstanie i rozwój sieci kolejowej w Galicji i Krakowie	27
2. Rozwój infrastruktury i architektury kolejowej w Galicji	27
2.1. Powstanie transportu kolejowego	27
2.1.1. Torowiska kolejowe	27
2.1.2. Budownictwo kolejowe i szkolnictwo	27
2.1.3. Sieć trakcyjna i sygnalizacja	27
2.2. Obiekty architektoniczne	27
2.2.1. Wieże i kłose	27
2.2.2. Parowozownie, wagonownie, magazyny kolejowe	27
2.2.3. Mosty kolejowe	27
2.2.4. Tunele kolejowe	27
2.3. Dworce kolejowe	27
2.3.1. Architektura i inżynieria	27
2.3.2. Typy dworców	27
2.3.3. Dworce w Galicji, 1850–1910	27
2.3.4. Budynek dworcowy i budynki przyległe	27
2.3.5. Układ pomieszczeń i ciągów komunikacyjnych	27
2.4. Projekty i realizacje architektoniczne w Galicji	27
2.4.1. Przemiany urbanistyczne	27
2.4.2. Urbanistyka i architektura	27

WYDAWNICTWO NERITON

WARSZAWA 2009



Redakcja, korekta i indeksy  
*Ewa Bazyl*

Projekt okładki  
*Mirosław Rymar*

Opracowanie graficzne  
*Małgorzata Świerzyńska*

Ilustracja na okładce:  
Dworzec lwowski; fot. Marta Rymar, 2006

© Copyright by Marta Rymar  
© Copyright by Wydawnictwo Neriton

ISBN 978-83-7543-089-9

Tytuł dotowany przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego

Wydawnictwo Neriton  
Wydanie I, Warszawa 2009  
Rynek Starego Miasta 29/31, 00-272 Warszawa  
tel. (22) 831-02-61 w. 26  
www.neriton.apnet.pl  
neriton@ihpan.edu.pl  
Nakład 500 egzemplarzy  
Objętość 32,5 arkusza wydawniczego

Druk i oprawa Fabryka Druku



1044523  
E. 2657 14p

# Spis treści

<b>Wstęp</b> . . . . .	9
<b>Analiza wybranych źródeł</b> . . . . .	16
<b>1. Historia budowy Kolei Karola Ludwika na tle rozwoju sieci kolejowych w Galicji</b> . . . . .	29
1.1. Powstanie i rozwój sieci kolei austro-węgierskich . . . . .	29
1.2. Powstanie kolei w Galicji i Krakowie . . . . .	37
<b>2. Rozwój infrastruktury i architektury kolejowej w XIX w.</b> . . . . .	47
2.1. Powstanie transportu kolejowego . . . . .	47
2.1.1. Tory kolejowe . . . . .	47
2.1.2. Parowóz . . . . .	49
2.1.3. Sieć trakcyjna i sygnalizacyjna . . . . .	52
2.2. Obiekty architektoniczne . . . . .	54
2.2.1. Wieże ciśnień . . . . .	54
2.2.2. Parowozownie, wagonownie, nastawnie kolejowe . . . . .	55
2.2.3. Mosty kolejowe . . . . .	56
2.2.4. Tunele kolejowe . . . . .	59
2.3. Dworce kolejowe . . . . .	60
2.3.1. Architekci i inżynierowie . . . . .	60
2.3.2. Typy dworców kolejowych . . . . .	61
2.3.3. Dworce tymczasowe, 1850–1855. . . . .	65
2.3.4. Bryła zewnętrzna budynków . . . . .	65
2.3.5. Układ pomieszczeń i ciągów komunikacyjnych . . . . .	70
2.4. Projekty i realizacje architektoniczne w latach 1855–1910 . . . . .	71
2.4.1. Przemiany w architekturze dworców (szata architektoniczna) . . . . .	72
2.4.2. Ideologiczna podstawa architektury dworców . . . . .	73

2.4.3.	Układ funkcjonalny pomieszczeń dworca . . . . .	73
2.4.4.	Dworce Linii Karola Ludwika – inspiracje i nawiązania . . .	76
<b>3.</b>	<b>Dworzec we Lwowie</b> . . . . .	80
3.1.	Pierwszy pociąg Linii Karola Ludwika – „Jarosław” . . . . .	80
3.2.	Projekt i budowa pierwszego budynku dworca lwowskiego . . . .	81
3.2.1.	Zespół pierwszego dworca lwowskiego . . . . .	85
3.2.2.	Bryła zewnętrzna budynku . . . . .	86
3.2.3.	Hala peronowa pierwszego dworca lwowskiego – czy istniała? . . . . .	88
3.2.4.	Dekoracja architektoniczna pierwszego dworca lwowskiego .	90
3.3.	Dworzec lwowski w latach 1900–1910 . . . . .	91
3.3.1.	Pierwszy projekt rozbudowy dworca lwowskiego z 1899 r. .	93
3.3.2.	Drugi projekt rozbudowy dworca lwowskiego (1900 r.) . . .	96
3.3.3.	Budowa nowego dworca we Lwowie . . . . .	97
3.3.4.	Architektura głównego budynku – bryła zewnętrzna. . . . .	99
3.3.5.	Architektura hali peronowej . . . . .	106
3.3.6.	Lwów – opis wnętrza . . . . .	111
3.3.7.	Wpływ budowy dworca na ówczesny Lwów . . . . .	112
<b>4.</b>	<b>Dworzec w Bochni</b> . . . . .	116
4.1.	Budynek pierwszego dworca w Bochni z lat 1850–1900 . . . . .	116
4.1.1.	Bochnia – wygląd dworca . . . . .	116
4.1.2.	Bochnia – próba analizy wyglądu wnętrza pierwszego dworca . . . . .	118
4.2.	<b>Bochnia, lata 1900–1910</b> . . . . .	118
4.2.1.	Zmiany w bryle obiektu . . . . .	118
4.2.2.	Rozplanowanie wnętrza . . . . .	120
<b>5.</b>	<b>Dworzec w Tarnowie</b> . . . . .	121
5.1.	Dworzec w Tarnowie, lata 1850–1871 . . . . .	127
5.1.1.	Bryła i dekoracja architektoniczna . . . . .	129
5.1.2.	Infrastruktura i obiekty przydworcowe . . . . .	130
5.2.	Dworzec w Tarnowie, lata 1871–1910 . . . . .	131
5.2.1.	Architektura dworca . . . . .	132
5.2.2.	Wystrój wnętrza . . . . .	134
<b>6.</b>	<b>Dworzec w Rzeszowie</b> . . . . .	135
6.1.	Rzeszów, lata 1860–1880 . . . . .	135
6.2.	Rzeszów, lata 1880–1910 . . . . .	138



6.2.1. Forma architektoniczna . . . . .	140
6.2.2. Wystrój wnętrz . . . . .	142
<b>7. Dworzec w Jarosławiu . . . . .</b>	<b>144</b>
<b>8. Dworzec w Przemyślu . . . . .</b>	<b>147</b>
8.1. Przemyśl, lata 1855–1885 . . . . .	148
8.1.1. Przemyśl jako przykład architektury typowej dla pierwszych dworców kolejowych . . . . .	150
8.2. Przemyśl, lata 1885–1910 . . . . .	153
8.2.1. Wygląd dworca . . . . .	155
8.2.2. Analogie i nawiązania stylowe . . . . .	157
<b>9. Dworzec w Krakowie . . . . .</b>	<b>159</b>
<b>10. Dekoracje i wyposażenie dworców Linii Karola Ludwika na przy- kładzie obiektów w Przemyślu i we Lwowie . . . . .</b>	<b>164</b>
10.1. Dekoracja i wyposażenie dworca przemyskiego . . . . .	169
10.1.1. Symbolika w przedstawieniach malarskich . . . . .	170
10.1.2. Dekoracje malarskie i sztukaterie restauracji I klasy . . . . .	174
10.1.3. Wyposażenie sali restauracyjnej I klasy dworca w Przemyślu . . . . .	175
10.1.4. Ślusarka . . . . .	177
10.2. Dekoracja dworca lwowskiego . . . . .	177
10.2.1. Wystrój poczekalni dla I klasy . . . . .	178
10.2.2. Styl narodowy na przykładzie poczekalni klas II i III . . . . .	179
10.2.3. Dekoracja rzeźbiarska . . . . .	182
10.2.4. Ozdobne opracowanie stolarki i ślusarki . . . . .	185
10.2.5. Elementy technicznego wyposażenia dworca . . . . .	187
<b>11. Charakterystyka galicyjskich ogrodów przydworcowych . . . . .</b>	<b>188</b>
<b>12. Wpływ budowy dworców kolejowych na rozwój urbanistyczny miast galicyjskich . . . . .</b>	<b>194</b>
<b>13. Architekci, budowniczowie, inżynierowie i artyści pracujący przy budowie Linii Karola Ludwika . . . . .</b>	<b>206</b>
<b>14. Zakończenie . . . . .</b>	<b>219</b>
<b>Abstract . . . . .</b>	<b>222</b>
<b>Zusammenfassung . . . . .</b>	<b>224</b>

**Wybrana bibliografia** . . . . . 226

**Indeks osób** . . . . . 234

**Indeks geograficzny** . . . . . 240

**Spis ilustracji** . . . . . 245

## Wstęp

Celem niniejszej pracy jest omówienie historii kształtowania się formy architektonicznej oraz dekoracji dworców należących do Kolei Karola Ludwika w okresie autonomii galicyjskiej. Za ramy chronologiczne badań przyjąłam lata 1850–1910, obejmujące moment rozpoczęcia i zakończenia wszystkich etapów budowy dworców na odcinku Bochnia–Lwów. Niekiedy jednak, dla pełniejszego ujęcia niektórych zjawisk, szczególnie odnoszących się do kwestii polityczno-społecznych związanych z powstawaniem dróg żelaznych na terenie Monarchii, jak i samej Galicji, sięgnęłam do lat wcześniejszych. W pracy nie omówiłam w szczególności sposób dworca krakowskiego, ponieważ zgodnie z prawem koncesyjnym był on własnością Kolei Krakowsko-Górnośląskiej Cesarza Ferdynanda<sup>1</sup>.

Podjęty przeze mnie temat dotychczas nie był przedmiotem szerszych badań i opracowań naukowych. Oczywiście fakt budowy kolei żelaznych inspirował powstawanie wielu publikacji dotyczących zarówno ogólnych, jak i bardzo szczegółowych aspektów nawiązujących do dziejów kolejnictwa. Niestety literatura epoki przedstawiała zagadnienie, zawężając je do ram chronologicznych, w których powstawała, przez co ukazanie problemu było fragmentaryczne. Nie powstała również żadna monografia dotycząca historii kolejnictwa na terenie Galicji. Dworce kolejowe jako nieliczne obiekty użyteczności publicznej są pomijane w badaniach nad architekturą XIX stulecia. Dlatego też ta praca stanowi swoiste uzupełnienie luki w badaniach nad poznaniem kształtującego się XIX-wiecznego krajobrazu architektonicznego Europy Środkowo-Wschodniej.

Do analizy wybrałam najbardziej charakterystyczne dworce zarówno pod względem formy architektonicznej, jak i rozplanowania przestrzennego bryły. Są to obiekty, na podstawie których można prześledzić poszczególne etapy rozwoju nowego typu zabudowy miejskiej, zaczynając od momentu powstania pierwszych dworców o przeznaczeniu tymczasowym, po ich przebudowy, udoskonalenia

<sup>1</sup> Statut towarzystwa drogi żelaznej krakowsko-górnośląskiej, Wrocław 1844.

układu funkcjonalnego, aż po monumentalne, bogato dekorowane gmachy wzorowane na europejskiej zabudowie pałacowej. Rozprawa pod względem rzeczowym przedstawia najważniejsze zagadnienia związane z zachodzącymi przemianami architektonicznymi galicyjskich dworców kolejowych oraz zwraca uwagę na specyfikę tego typu budowli, łączących w sobie nowe technologie inżynieryjne z artystycznie kształtowaną formą architektoniczną, dekoracją rzeźbiarską i malarską.

W pracy przedstawiłam dworzec nie tylko jako obiekt architektoniczny, ale również jako miejsce, gdzie spotykały się wszystkie grupy społeczne, i gdzie jak w lustrze odbijała się socjalna rzeczywistość epoki. Starałam się pokazać dworzec jako jeden z głównych impulsów w procesie urbanizacji. Dworzec jako obiekt, wokół którego powstawały liczne hotele, restauracje i sklepy, miejsce, gdzie ozdobnie kształtowano zielen, dokładając starań, aby zapewnić podróżnym przyjemność z oczekiwania na pociąg czy też sprawną komunikację z centrum oraz z innymi dworcami w mieście. Dworzec jako forum wypowiedzi dla artystów, który dla impresjonistów, ekspresjonistów czy futurystów stał się synonimem przemiany świata. Bogato zdobione wnętrza w dekoracje stiukowe, szczególnie restauracje i poczekalnie, stanowiły ramy dla powstających malowideł. Doskonałym materiałem poznawczym są fasady budynków dworcowych, gdzie rozwijano programy ikonograficzne, alegorią nadając starym nowe atrybuty. Najczęściej umieszczano personifikacje rzek, dnia i nocy, poranka i wieczoru, handlu, przemysłu, a także herby miast i krajów.

Charakter poruszanej w niniejszej pracy problematyki zdecydował o zastosowaniu w jej konstrukcji układu rzeczowo-chronologicznego. Ze względu na złożoność wielu problemów nie udało mi się uniknąć nawiązania do tych samych kwestii. Specyfika bazy źródłowej odnoszącej się do poszczególnych zagadnień wymagała zastosowania różnych metod badawczych, wśród których przeważały tradycyjne formy analizy historycznej. Na kształt pracy duży wpływ miały przeprowadzone badania w archiwach zaboru austriackiego, które zaowocowały w bardzo ważne dla opracowania źródła. Dzięki temu książka jest oparta w większości na unikatowych dokumentach z II połowy XIX w., które zgodnie z informacjami uzyskanymi w tamtejszych archiwach po raz pierwszy zostaną wykorzystane w pracy badawczej. Cenne informacje dotyczące tematu pochodzą z mało rozpoznanych jak dotąd archiwów wiedeńskich oraz węgierskich<sup>2</sup>. Jedne z ciekawszych zbiorów, obejmujących lata 1890–1910, zachowały się w archiwach lwowskich<sup>3</sup>. Przeprowadzone badania zaowocowały w odnalezieniu twórców zarówno

<sup>2</sup> Allgemeines Verwaltungsarchiv, Wiedeń (dalej: AV); Archiv der Republik, Wiedeń (dalej: AR); Finanzarchiv, Haus-, Wiedeń (dalej: FH); Hof- und Staatsarchiv, Wiedeń (dalej: HS), Hofkammerarchiv, Wiedeń (dalej: HW); Magyar Államvasutak, Budapeszt (dalej: MÁV).

<sup>3</sup> Centralny Derżawnyj Istorycznyj Archiw Ukrainy u Lwowi (dalej: CDIAU); Derżawnyj Archiw Lwivskojij Oblasti (Archiwum Państwowe Obwodu Lwowskiego); Zespół Akt Budowlanych

wyposażenia wnętrz, założeń malarstwa ściennego, jak i projektów architektonicznych i inżynierskich. W odniesieniu do niektórych problemów zastosowałam metody badań terenowych bezpośrednio na obiektach. Ponadto uzupełnienie pracy stanowi katalog fotograficzno-rysunkowy obiektów dworcowych, którego celem jest pokazanie ich w różnych fazach swojego istnienia, od momentu powstania poprzez burzliwy okres przebudów, aż po dzień dzisiejszy. Katalog prezentuje fotografie, rysunki oraz materiały archiwalne, tj. plany budowlane, projekty architektoniczne, ryciny, pocztówki czy stare fotografie z lat 1850–1910.

Pracę można podzielić na trzy główne części. W pierwszej części został omówiony proces budowy galicyjskiej Linii Karola Ludwika na tle wydarzeń politycznych oraz społecznych zachodzących w ówczesnej Monarchii Austro-Węgierskiej. Historia budowy wielkich dworców kolejowych rozpoczyna się w I połowie XIX w. W tym czasie sytuację polityczną obszaru dawnej Rzeczypospolitej określiły rozbiory z lat 1772, 1793 i 1795, a następnie nowy porządek ustalony po kongresie wiedeńskim w 1815 r.<sup>4</sup> Kraj podzielono między Austrię, Prusy i Rosję. Dla Galicji był to okres intensywnie postępujących zmian nie tylko pod względem politycznym, ale również dzięki rewolucji przemysłowej i demograficznej, rozwojowi cywilizacyjnemu i technologicznemu, powszechnej industrializacji i urbanizacji. Obecne znaczenie nazwy Galicja utrwaliło się za czasów panowania austriackiego, przy czym pełna nazwa tej prowincji brzmiała Galicja i Lodomeria. Jest to nazwa ziemi halickiej i włodzimierskiej. Oba człony pochodzą od zlatynizowanych nazw średniowiecznych stolic książęcych: Galicja – od Halicza, zaś Lodomeria – od Włodzimierza Wołyńskiego<sup>5</sup>. Pierwsze wzmianki pojawiające się na określenie krainy książąt ruskich i węgierskich pod nazwą Galicja można znaleźć stosunkowo późno, bo dopiero w kronice zakonu trynitarzy z 1753 r.<sup>6</sup> Utworzoną w 1815 r. na kongresie wiedeńskim, pod opieką państw zaborczych, Rzeczpospolitą Krakowską wcielono w 1846 r. w granice Galicji<sup>7</sup>.

Dla Galicji, jak i całej Europy wiek XIX przyniósł najwięcej znaczących realizacji. Powstające nowe obiekty użyteczności publicznej, jakimi są dworce kolejowe, miały jedną cechę wspólną – niemal wszystkie były monumentalne. W dużym mieście dworzec miał być okazały, ale pojęcia „duże” dokładnie nie

---

Miasta Lwowa; Zespół materiałów pracowników Politechniki Lwowskiej; Zespół materiałów studentów Politechniki Lwowskiej.

<sup>4</sup> *Historia Polski 1764–1864*, red. S. Kieniewicz, W. Kula, t. 2, cz. 1, Warszawa 1958, s. 71–80, 358, 361.

<sup>5</sup> S. Grodzki, *Zarys ustroju politycznego Galicji*, w: *Galicja i jej dziedzictwo*, t. 1: *Historia i polityka*, red. W. Bonusiak, J. Buszko, Rzeszów 1994, s. 17–31

<sup>6</sup> Ks. Maryan, *Hypomnema Ordinis Sanctissimae Trinitatis*, Warszawa 1753, s. 32.

<sup>7</sup> *Dzieje Krakowa. Kraków w latach 1796–1918*, red. J. Bieniarzówna, J. Małecki, J. Mitkowski, Kraków 1994, s. 177.

charakteryzowano. Dla Warszawy, która w 1835 r. liczyła ok. 130 tys. mieszkańców, inż. Bobiński zaprojektował ogromny budynek odbiegający od skali całego miasta<sup>8</sup>. W Galicji sytuacja polityczna pozwoliła na podjęcie podobnych działań dopiero kilkanaście lat później, monumentalne gmachy kolejowe powstały w Krakowie, Tarnowie, Rzeszowie, Przemyślu czy Lwowie. Wspomniane obiekty, oprócz dworca krakowskiego, należały do Kolei Karola Ludwika. Niektóre z nich zaliczano do grupy czołowych dzieł architektonicznych Monarchii Austro-Węgierskiej. Jeszcze przed I wojną światową niemal wszystkie budynki (oprócz drugiego dworca lwowskiego) były dziełami architektury austriackiej, realizowanymi w warunkach polskich.

Główny ciężar pracy spoczywa na rozdziałach związanych z omówieniem rozwoju architektonicznego oraz opisie dekoracji wybranych dworców. Budowa najstarszej infrastruktury kolejowej magistrali galicyjskiej przypada na lata 1850–1865<sup>9</sup>. Jest to okres trudny do przeanalizowania, na co ma wpływ szczątkowa liczba zachowanych materiałów archiwalnych, których istnienie potwierdziłoby rzeczywisty wygląd oraz rozmieszczenie pierwszej zabudowy. Prace budowlane przypadają na okres, kiedy kolej galicyjska należała jeszcze do państwa, a względy finansowe w znacznym stopniu wpływały na szybkie uruchomienie drogi żelaznej<sup>10</sup>. W tym momencie sprawy zabudowy dworcowej zostały odłożone na drugi plan. Zaistniała sytuacja wynikała przede wszystkim z chęci czerpania jak najszybszych korzyści ekonomicznych i gospodarczych z dość kosztownej budowy nowej linii<sup>11</sup>. W efekcie jako pierwsze powstawały obiekty w większości o przeznaczeniu tymczasowym i spełniały funkcje wyłącznie czysto użyteczne. Nie posiadały one żadnych walorów artystycznych. Były po prostu schronieniem dla podróżnych oraz spełniały rolę biur dla pracowników stacji. Po 1865 r. kończy się etap dworców tymczasowych i rozpoczyna era dworców stałych, które w tym okresie funkcjonowały już we wszystkich ważniejszych miejscowościach<sup>12</sup>.

Wszystkie plany budowlane powstawały w Wiedniu w Büro für Hochbau k.k. General-Direktion der Österreichischen Staatbahnen<sup>13</sup>. W fazie projektowania istotnym elementem była odpowiednia szata architektoniczna i plastyczna,

<sup>8</sup> J. A. Mrozek, *Architektura rewolucji przemysłowej*, w: *Sztuka Świata*, t. 8, Warszawa 1994, s. 191.

<sup>9</sup> *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie*, red. H. Strach, t. 1, cz. 1, Wien–Leipzig 1897, s. 87; L. Wierzbicki, *Rozwój sieci kolei żelaznych w Galicji od roku 1847 włącznie do roku 1890*, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1907, R. 25, nr 21 z 10 XI, s. 309.

<sup>10</sup> S. Szuro, *Informator statystyczny do dziejów społeczno-gospodarczych Galicji. Koleje żelazne w Galicji w latach 1847–1914*, Kraków 1997, s. 9.

<sup>11</sup> *Ibidem*.

<sup>12</sup> L. Wierzbicki, *op. cit.*, 310; W. Komorowski, A. Sudacka, *Architektura Linii Kolejowej Karola Ludwika*, „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki” 1995, t. 40, z. 2, s. 129–147.

<sup>13</sup> *Geschichte der Eisenbahnen...*, s. 83.

nadająca dworcem monumentalność oraz elegancję. Towarzystwa kolejowe prześcigały się w różnego typu rozwiązaniach, każde starało się wznieść gmach jak najokazalszy, będący symbolem potęgi i splendoru. Aby uzyskać zamierzony efekt, konieczna stała się współpraca dwóch środowisk – inżynierów i architektów – wymuszona po części rozwojem nowych technologii, zwłaszcza w sferze elementów konstrukcyjnych.

Przedstawione w pracy obiekty prezentowały się bardzo okazale, w dekoracji przeważały motywy nawiązujące do zabudowy pałacowej i warownej. Masywne, kubiczne bryły o wydłużonych korpusach, budowano z dwu- bądź trzypiętrowych pawilonów połączonych między sobą parterowymi łącznikami. Mimo wielu podobieństw, każdy z obiektów posiadał zarówno indywidualne, charakterystyczne tylko dla niego cechy, jak i zbliżony zasób form architektonicznych. Przez co na Linii Karola Ludwika nie było dwóch jednakowych dworców, każdy z nich miał indywidualne formy. Dworzec bocheński, bardziej zwarty niż następujące po nim dworce, zwieńczono urozmaiconym dachem „alpejskim”, co zbliża go do architektury kurortów (styl „szwajcarski”). Dworzec w Tarnowie formy stylowe miał bardziej uniwersalne. Był długim, niskim budynkiem, z bryłą kulminującą w partii środkowej (wszakże prawie bez akcentów wertykalnych), z wejściem od strony podjazdu z miasta, flankowanym pawilonowymi przedsionkami *all'antica* i z obszerną wiatą (werandą) od strony torów. Delikatna, wyważona i na swój sposób elegancka artykulacja i dekoracja fasad zbliżała budynek do dzieł tyleż neorenesansowych, co klasycystycznych. Dla przykładu dworzec w Dębicy powtarzał układ dworca bocheńskiego, był jednak od niego masywniejszy, a jego ryzality stanowiły niemal kopie kształtu budynku wzniesionego dla personelu kolejowego na stacji tarnowskiej. Od trzech wyżej opisanych różnił się dworzec w Rzeszowie. Jego zwarta bryła, z dachem o małych spadkach, nawiązywała wyraźnie do wczesnych neorenesansowych budowli monachijskich (np. Staatsbibliothek Friedricha von Gärtnera, 1832–1843)<sup>14</sup>, a przez te obiekty do wczesnonowożytnej architektury florenckiej. Monumentalną bryłę, mimo stosunkowo niewielkich rozmiarów, miał też dworzec w Jarosławiu – tutaj zaakcentowano optyczną przewagę ryzalitu środkowego nad bocznymi. W dworcach bocheńskim, dębickim, a zwłaszcza rzeszowskim, są widoczne refleksy tzw. stylu arkadowego, czyli *Rundbogenstil*, charakterystycznego dla romantycznej fazy historyzmu i dość powszechnie stosowanego w budownictwie kolejowym I połowy XIX w. we wschodnich krajach niemieckich, pozostających pod wpływem środowisk architektonicznych Monachium i Berlina<sup>15</sup>. W dworcach wznoszonych na wschód od Rzeszowa elewacje zaczęto ożywiać schodkowymi gzymsami podokapowymi

<sup>14</sup> W. Komorowski, A. Sudacka, *op. cit.*, s. 134.

<sup>15</sup> *Ibidem*.

i mocniej różnicowano bryłę, co widać także w zespole zabudowy stacji w Przemysłu, a co znalazło kontynuację w ukształtowaniu dworca lwowskiego.

Budynek dworca jako całość był założeniem doskonale przemyślanym nie tylko pod względem rozwiązań architektonicznych, ale również kompleksowych aranżacji dekoracji plastycznych. Do dziś zachowały się całe programy ikonograficzne zarówno malarskie, jak i rzeźbiarskie, zdobiące wnętrza oraz fasady budynków. Znakomitym przykładem może być hol główny dworca przemyskiego, którego dekoracje doskonale odzwierciedlają ducha epoki. Założenia malarskie stanowią tu spójny zespół ikonograficzny, poczynając od scen rodzajowych, a kończąc na licznych przedstawieniach alegorycznych. Temat przewodni to alegorie rozwoju przemysłu, techniki oraz nauki. Spośród wielu przedstawień są prezentowane m.in. alegorie transportu morskiego, architektury, kolei czy elektryczności. Przy dekoracji obiektów dworcowych pracowało wielu znanych artystów i architektów, takich jak Feliks Wygrzywalski, Jan Talaga, Tadeusz Obmiński, Alfred Zachariewicz czy Władysław Sadłowski. Oprócz dekoracji malarskich lub rzeźbiarskich do naszych czasów przetrwała również oryginalna stolarka, sztuka-terie lub nawet częściowo wyposażenie.

Ostatnia część pracy dotyczy kształtowania terenów przydworcowych, którymi były założenia ogrodowe oraz wpływu, jaki miała budowa kolei na rozwój urbanistyczny miast. Jeżeli chodzi o założenia ogrodowe, to chciałam pokazać, że dworce to nie tylko bryła architektoniczna, ale również pięknie kształtowana zielen zarówno parkowa, jak i ogrodowa, która stanowiła nieodłączny element uwzględniany w większości projektów kolejowych. Ogrodowe otoczenie pierwszych dworców kolejowych było czymś tak oczywistym, że jego ślady można odnaleźć nawet we wczesnym słownictwie określającym główny budynek stacyjny. W niniejszej pracy poddałam analizie głównie projekty ogrodów, ale również typy roślin używanych w kompozycjach zieleni oraz ich funkcje ochronne.

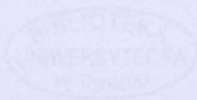
Analizując wpływ, jaki miała budowa kolei na rozwój urbanistyczny miast, zwróciłam uwagę na fakt, iż dworzec, jak zresztą i cała kolej, był – oprócz wojska i przemysłu – najistotniejszym czynnikiem miastotwórczym Galicji w dobie autonomii. Jego obecność w przeważającej liczbie ośrodków wpływała korzystnie na rozwój układów przestrzennych miast w okresie autonomii. Szybkiemu procesowi urbanizacji podlegały tereny niezajęte dotąd przez budownictwo, a leżące pomiędzy zwartą zabudową miejską i stacją. Samorzutnie lub też na bazie starych traktów rozwinęła się nowa sieć drożna, łącząca tereny przydworcowe z miastem. Obszar stacyjny, wraz z upływem czasu, stawał się nierzadko nowym centrum, wokół którego skupiało się życie towarzyskie, gospodarcze i kulturalne. Obecność stacji poza obrębem miasta mobilizowała władze lokalne do podjęcia starań zmierzających do włączenia tego terenu w granice administracyjne ośrodków miejskich. Zdawano sobie również sprawę, że tym samym wzrasta prestiż i atrakcyjność



miasta, jego dochody z tytułu płaconych podatków oraz powstają miejsca pracy, które z kolei przyciągają nowych osiedleńców.

Prace badawcze nad architekturą galicyjskich dworców Kolei Karola Ludwika nie zostałyby w pełni zrealizowane, gdyby nie pomoc i przychylność wielu osób oraz pracowników instytucji naukowych. Dlatego w pierwszej kolejności szczególne słowa podziękowania pragnę skierować do Profesora Jerzego Malinowskiego, za osobiste zaangażowanie i wsparcie, za wskazówki oraz wielką życzliwość i zachętę do wyteżonych badań, dzięki którym mogłam opracować podjęty temat. Dziękuję również za udzielenie bardzo cennych merytorycznych wskazówek i pomoc w dotarciu do materiałów archiwalnych, niezbędnych, by niniejsza publikacja powstała w takiej formie. Pragnę podziękować dyrektorom i pracownikom placówek naukowych z Polski, Austrii, Ukrainy, Słowacji, Czech i Węgier. Dziękuję za pomoc w dotarciu do cennych dla tematu opracowań. Wyrażam też wdzięczność tym wszystkim osobom, które ułatwiły mi pracę badawczą.

Na koniec pragnę podziękować mojemu mężowi Mirosławowi, córkom Patrycji i Marysi oraz najbliższej rodzinie za wyrozumiałość, wsparcie i nieocenioną pomoc.



## Analiza wybranych źródeł

Architektura dworców kolejowych Linii Karola Ludwika to temat o bardzo szerokim zakresie badawczym. Jest to trasa komunikacyjna o długości 533 km, na której znajduje się zespół niemal 2 tys. obiektów budowlanych o różnorodnej wielkości i przeznaczeniu, poczynając od dworców dużych i małych, poprzez parowozownie i inne budynki techniczne, a także budynki mieszkalne, wiadukty, mosty i tunele, aż do najmniejszych domków dróżników. Obiekty te nie doczekały się do tej pory żadnego syntetycznego opracowania. Oczywiście fakt budowy kolei żelaznych inspirował powstawanie wielu opracowań dotyczących zarówno ogólnych, jak i bardzo szczegółowych aspektów nawiązujących do dziejów kolejnictwa. Niestety literatura epoki przedstawiała zagadnienie, zawężając je do ram chronologicznych, w których powstawała, przez co ukazanie problemu było fragmentaryczne. Nie powstała również żadna monografia dotycząca historii kolejnictwa na omawianym terenie Galicji.

### Stan badań na temat rozwoju infrastruktury kolejowej

Zagadnienie związane z architekturą dworców kolejowych jest bardzo wąskim tematem. Za jednego z najbardziej znanych badaczy w tym zakresie uznaje się Carrolla L. V. Meeksa, który jako pierwszy zebrał i opracował wnikliwe kompendium na temat rozwoju architektury dworców kolejowych na świecie<sup>1</sup>. W swojej pracy omawia sztandarowe przykłady budowlane dworców kolejowych, poczynając od pierwszych bardzo prostych i oszczędnych w formie rozwiązań dworców angielskich, kończąc na śmiałych, bardzo rozbudowanych projektach europejskich. Meeks dotarł również do wielu cennych XIX-wiecznych źródeł zarówno publikowanych, jak i archiwalnych, obejmujących omawiane przez niego obiekty z siedmiu krajów świata. Tematem architektury dworców kolejowych zajął się

<sup>1</sup> C. L. V. Meeks, *The Railroad Station. An architectural History*, New Heaven 1956.

również węgierski badacz Mihály Kubinszky, który zawęził obszar badań głównie do Europy Zachodniej. W swoich pracach dokonuje analizy budowy dróg żelaznych, a wraz z nią obiektów z obszaru Austrii<sup>2</sup>. Autor publikuje również szereg artykułów oraz pozycji zwartych związanych z kolejami węgierskimi, w większości skupiając się na architekturze dworca w Budapeszcie<sup>3</sup>. Na temat kolei węgierskich powstała pozycja jubileuszowa wydana przez Dyрекcję Kolei Węgierskich na 150-lecie powstania<sup>4</sup>. Jest to materiał wartościowy, głównie pod względem zamieszczonych tam ilustracji archiwalnych.

Fascynacja koleją na obszarze Europy przejawia się szeregiem publikacji traktujących temat w różnych aspektach, poczynając od analiz przebiegu tras kolejowych, zabudowy stacji, poprzez zestawienia statystyczne i ekonomiczne związane z ich funkcjonowaniem. Znacząca była zarówno I, jak i II połowa XIX w. kiedy podejmowano próby stworzenia syntetycznych opracowań tematu. Powstają pierwsze prace omawiające przebieg budowy linii kolejowych, analizy planów budowlanych czy konstrukcji architektonicznych z terenów Austrii, Niemiec, Anglii i Francji<sup>5</sup>.

Podczas budowy dróg żelaznych na terenie naszego kraju najwięcej informacji można znaleźć w prasie codziennej oraz specjalistycznej<sup>6</sup>. Na bieżąco powstają opracowania instruktarzowe dotyczące zasad budowy dróg żelaznych czy założeń dworcowych<sup>7</sup>. W 1844 r. Alexander Cetner poddaje rozważaniom sposoby

<sup>2</sup> M. Kubinszky, *Bahnhöfe Europas*, Stuttgart 1986; *idem*, *Bahnhöfe in Österreich. Architektur und Geschichte*, Wien 1986; M. Kubinszky, F. Horváth, Z. Kiss, T. Vörös, *The Architecture and the Hungarian Railway*, Budapest 1999.

<sup>3</sup> M. Kubinszky, G. Gombár, *Bahnhöfe in Ungarn 1846–1988*, Wien 1989.

<sup>4</sup> *Die Ungarische Eisenbahn in Bildern*, red. I. Mezei, Budapest 1996.

<sup>5</sup> G. Stürmer, *Geschichte der Eisenbahnen*, Bromberg 1876; W. Flattich, *Der Eisenbahn-Hochbau der Königl. privaten Sudbahn-Gesellschaft*, Vienna 1873–1877; F. Whishaw, *Analysis of Railways*, London 1837; S. Brees, *Railway Practice, a Collection of Working Plans and Practical Details of Construction in the Public Works of the Most Celebrated Engineers*, London 1837; G. D. Dempsey, *The Practical Railway Engineer*, London 1847; J. Weale, *Ensamles of Railway Making*, London 1843; *idem*, *Iron Roofs of Recent Construction*, London 1859; P. Chabat, *Bâtimens de chemins de fer*, Paris 1862–1866; L. Benouville, *Encyklopedie de l'architecture et de la construction*, Paris 1889–1892; J. Stockklauser, *Dampfbetrieb in Alt-Österreich 1837–1918*, Wien 1989; G. Hauser, *Neueste Eisenbahn und Post-Reisekarte von Mittel-Europa*, Nürnberg 1857.

<sup>6</sup> „Czas” 1843–1890, „Tygodnik Lwowski” 1860–1879, „Gazeta Krakowska” 1844–1847, „Pogon” 1900–1910, „Architekt” 1907; S. Szczepanowski, *Kolej Karola Ludwika i nasza polityka komunikacyjna*, „Ekonomista Polski”, Lwów 1890, t. 1.

<sup>7</sup> E. C. Biot, *Pismo podręczne dla budującego drogi żelazne*, przeł. K. Górski, Warszawa 1842; *Bericht über das Project der galizischen Eisenbahn*, Lemberg 1842; P. W. Bartieniew, *Stacje i węzły kolejowe*, Warszawa 1952; J. Heilpern, *Zasady projektowania dworców kolejowych*, „Przegląd Techniczny” 1902, t. 11, nr 31, s. 15–21; *Instrukcja dla inżyniera głównego Dróg żelaznych Warszawsko-Wiedeńskiej i Warszawsko-Bydgoskiej*, Warszawa 1880; „Ruch konstrukcyjny, inżynieria, budownictwo cywilne, przemysłowe i rolnicze” 1879, R. 1, nr 17.

zdobycia funduszy na budowę linii galicyjskich mających poprowadzić kolej do Lwowa<sup>8</sup>. Podobny temat porusza Jan Gnoiński w 1897 r., tyle że rozważania dotyczyły kolejnego etapu budowy lokalnych sieci galicyjskich<sup>9</sup>. Natomiast problemy, z jakimi borykał się Senat Wolnego Miasta Krakowa, związane z budową linii krakowsko-górnośląskiej, opisuje w 1954 r. Juliusz Demel<sup>10</sup>. Autor wyjaśnia również etymologię słowa „dworzec”, jak też omawia pierwszy etap budowy dworca krakowskiego. Jedno z najwcześniejszych źródeł dotyczących analiz budowy drogi żelaznej łączącej Warszawę z Wiedniem opracował Stanisław Wysocki<sup>11</sup>. W jego ślady poszedł Henryk Hilchen, który w 1912 r. opublikował historię powstania jednego z najbardziej znanych odcinków kolejowych w Polsce<sup>12</sup>. Omówieniem tego zagadnienia z obszaru Królestwa Polskiego zajmują się m.in. Antoni Wrotnowski, Ryszard Kołodziejczyk czy Stanisława Zamkowska<sup>13</sup>.

W II połowie XX w. pojawiają się opracowania historyczne oparte w większości na istniejących już źródłach pisanych. Lata 50. XX w. są okresem niewnoszącym wiele w pogłębienie zagadnienia. Na podstawie badań archiwalnych czy terenowych bezpośrednio na obiektach nie powstają żadne pozycje, które mogłyby wnieść nowe fakty do tematu. W następnym trzydziestoleciu rozwój sieci kolejowych na terenie kraju przedstawiają m.in. S. Koziarski, T. Lijewski czy M. Pisarski<sup>14</sup>. Ukazuje się również kilka publikacji jubileuszowych upamiętniających otwarcie pierwszych dróg kolejowych w naszym kraju<sup>15</sup>.

Dopiero od II połowy lat 70. XX w. pojawiają się opracowania, których treść została pogłębiona o szerszy aspekt badawczy. Stanisław Koziarski omawia problematykę rozwoju kolei na Śląsku, jak również dokonuje analizy powstawania

<sup>8</sup> A. Cetner, *Mysł o założeniu przez akcje żelaznej kolei w Galicji*, Lwów 1844.

<sup>9</sup> J. Gnoiński, *Kilka słów o zadaniach sejmu w sprawie dróg i kolei lokalnych*, Lwów 1897.

<sup>10</sup> J. Demel, *Początki kolei żelaznej w Krakowie*, Kraków 1954.

<sup>11</sup> S. Wysocki, *Droga żelazna Warszawsko-Wiedeńska*, „Tygodnik Ilustrowany” 1859, t. 1, nr 14, s. 26–33.

<sup>12</sup> H. Hilchen, *Historia drogi żelaznej warszawsko-wiedeńskiej i krakowskiej*, Warszawa 1912.

<sup>13</sup> A. Wrotnowski, *Drogi żelazne w Królestwie Polskim*, „Biblioteka Warszawska”, Warszawa 1876, t. 1; R. Kołodziejczyk, *Warszawsko-Wiedeńska droga żelazna*, Warszawa 1962; *Studia do dziejów kolei w Królestwie Polskim (1840–1914)*, red. R. Kołodziejczyk, Warszawa 1970; *idem*, *Początki kolei żelaznych w Królestwie Polskim ich rola w rozwoju kapitalizmu*, w: *Między feudalizmem a kapitalizmem. Studia z dziejów gospodarczych i społecznych*. Prace ofiarowane Witoldowi Kuli, red. R. Czepulis-Rastenis i in., Warszawa 1976, s. 312–324; S. Zamkowska, *Odbudowa i funkcjonowanie kolei polskich 1944–1949*, Warszawa 1984.

<sup>14</sup> T. Lijewski, S. Koziarski, *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 1995; M. Pisarski, *Koleje polskie 1842–1972*, Warszawa 1974.

<sup>15</sup> S. Poźniak, *150 lat kolei na ziemiach polskich*, Warszawa 1995; *XXV lat DOKP Kraków*, praca zbiorowa, Kraków 1972; L. Mazan, *150 lat dróg żelaznych w Galicji 1847–1997*, Warszawa 1997; M. Pisarski, *Koleje polskie 1842–1972...*; M. Jerczyński, S. Koziarski, *150 lat kolei na Śląsku*, Opole–Wrocław 1992; M. Jerczyński, S. Koziarski, A. Paszke, *150 lat Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*, Warszawa 1995; *130 lat bydgoskiej kolei. Na żelaznym szlaku*, Bydgoszcz 1979.

dróg żelaznych na terenie całej Polski<sup>16</sup>. W Warszawie Tomasz Grygiel opracował dworzec Kolei Warszawsko-Kaliskiej, natomiast w innym ośrodku akademickim – jakim jest Wrocław – Janusz Dobesz podejmuje próbę interpretacji architektury tutejszego Dworca Głównego<sup>17</sup>. Na Uniwersytecie Mikołaja Kopernika w Toruniu Zygmunt Kruszelnicki dokonuje analizy historycznej pierwszego dworca toruńskiego<sup>18</sup>.

W XX w. pojawia się wiele pozycji instruktarzowych do budowy stacji oraz węzłów kolejowych<sup>19</sup>. W tym miejscu należy wspomnieć o skryptach powstających w celu kształcenia kadry kolejowej, jak i budowniczych obiektów technicznych czy kolejowych budowli architektonicznych<sup>20</sup>.

Wydawane są również opracowania posesyjne, ukazują się liczne artykuły w pismach specjalistycznych, omawiające architekturę XIX i XX w., w których autorzy, analizując zagadnienia z zakresu architektury miejskiej czy rozplanowania przestrzennego miast, bazują również na założeniach stacyjnych czy wybitnych realizacjach architektury dworcowej tamtych lat<sup>21</sup>. Interesujących analiz dokonuje m.in. J. Roguska, omawiając XIX-wieczne dworce budowane w Królestwie Polskim<sup>22</sup>. W 2006 r. ukazuje się monografia dworców wrocławskich, która stanowi bogaty materiał źródłowy dla tematu<sup>23</sup>.

<sup>16</sup> S. Koziański, *Rozwój historyczny sieci kolejowej na Górnym Śląsku*, Katowice 1990; *idem*, *Sieć kolejowa Polski w latach 1842–1918*, Opole 1993.

<sup>17</sup> T. Grygiel, *Dworzec Kolei Warszawsko-Kaliskiej w Warszawie*, „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki” 1985, z. 3; J. Dobesz, *Próba interpretacji architektury Dworca Głównego we Wrocławiu*, w: *Z dziejów sztuki śląskiej*, red. Z. Świechowski, Warszawa 1978, s. 383–417.

<sup>18</sup> Z. Kruszelnicki, *Z dziejów ikonografii najstarszego dworca kolejowego w Toruniu*, „Acta Universitatis Nicolai Copernici. Nauki Humanistyczno-Społeczne. Zabytkoznawstwo i Konserwatorstwo” 1987, z. 12 (164), s. 151–174.

<sup>19</sup> J. Heilpern, *Zasady projektowania dworców kolejowych...*; P. Bartieniew, *Stacje i węzły kolejowe...*; W. Grobicki, *Wskazówki do projektowania stacji kolejowych*, Warszawa 1957; T. Mazurek, *Budownictwo komunikacyjne. Budynki kolejowe, budynki komunikacji miejskiej*, Łódź–Warszawa 1962.

<sup>20</sup> B. Cywiński, *Organizacja i technika transportu kolejowego*, Warszawa 1951; *idem*, *Drogi żelazne*, Warszawa 1956; B. Cywiński, L. Paszkiewicz, *Drogi i urządzenia kolejowe*, Warszawa 1955; A. Romanowicz, *Dworce i przystanki kolejowe*, Warszawa 1970.

<sup>21</sup> *Obiekty kolejowe. Układy przestrzenne, architektura, elementy techniki*. Materiały Sesji Naukowej zorganizowanej przez Wyższą Szkołę Finansów i Zarządzania w Białymstoku, red. W. Czarnecki, M. Proniewski, Białystok 2005; T. Grygiel, *Florenckie quattrocento w architekturze polskiej XIX i XX wieku. Z dziejów recepcji wczesnorenansowych pałacu florenckiego*, „Biuletyn Historii Sztuki” 1986, R. 48, nr 1, 457–466.

<sup>22</sup> J. Roguska, *Środowisko architektoniczne Warszawy na przełomie XIX i XX w. (1890–1914)*, „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki” 1974, z. 2; *eadem*, *Z dziejów kształtowania się masowej architektury użytkowej. Dworce w Królestwie Polskim*, w: *Architektura i urbanistyka w krajobrazie historycznym Królestwa Polskiego 1815–1914*. Materiały Sesji Naukowej, zorganizowanej przez Stowarzyszenie Konserwatorów Zabytków w Radziejowicach w dniach od 6 do 8 maja 1989, Warszawa 1992, s. 219–231.

<sup>23</sup> *Wrocławskie dworce kolejowe*, red. M. Zwierz, Wrocław 2006.

## Bibliografie

Jedna z najstarszych bibliografii związanych z historią kolejnictwa została opracowana w 1935 r. przez niemieckiego badacza Maxa Möltzla<sup>24</sup>. Zawiera ona spis powstałych do lat 30. XX w. artykułów, periodyków oraz opracowań zwartych związanych z tematem. Należy również zwrócić uwagę na pozycję wydaną drukiem przez Uniwersytet Harvardzki w 1946 r., w której znajdują się wszystkie ważniejsze prace dotyczące budowy dworców, jak i samej kolei z Wysp Brytyjskich oraz Europy Zachodniej<sup>25</sup>. W tym samym roku Katherine McNamara przedstawiła dorobek badań związanych z wpływem budowy dróg żelaznych na urbanistyczne rozplanowanie miast<sup>26</sup>. Przeglądu literatury na temat kolei austriackich do 1918 r. dokonał Bernhard Neuner<sup>27</sup>. Opracowanie zostało wydane w trzech częściach. W pierwszej autor skoncentrował się głównie na finansach, statystykach i organizacji budowy kolei. Druga to zaplecze stacyjne, rozkład infrastruktury, projekty, natomiast trzecia część omawia budowniczych, projektantów oraz przedsiębiorstwa kolejowe.

W literaturze krajowej ukazała się jedynie monografia miesięcznika „Inżynier Kolejowy” z lat 1924–1939, którą można traktować fragmentarycznie, odnosząc treść głównie do funkcjonowania kolei od strony technicznej<sup>28</sup>. Ponadto nie została opublikowana żadna bibliografia przedstawiająca stan badań na temat rozwoju kolejnictwa, a wraz z nim architektury kolejowej na ziemiach polskich.

## Ustawy i rozporządzenia

Dynamiczny rozwój transportu kolejowego na terenie Monarchii spowodował wydanie przez rząd odpowiednich aktów prawnych regulujących warunki powstania oraz funkcjonowania kolei w całym zaborze austriackim. Nowe prawo dotyczyło również towarzystw i przedsiębiorstw kolejowych funkcjonujących na

<sup>24</sup> M. Möltzel, *Aus der Frühzeit der Eisenbahnen mit einer Bibliographie*, Berlin 1935.

<sup>25</sup> *The Pioneer Period of European Railroads*, Boston 1946.

<sup>26</sup> K. McNamara, *Railroads in the City Plan, a Bibliography*, Cambridge 1946.

<sup>27</sup> B. Neuner, *Bibliographie der österreichischen Eisenbahnliteratur von den Anfängen bis 1918. Bd 1 Allgemeins – Periodika – Geschichte – Recht – Verwaltung – Finanz – und Tarifwesen – Verkehrsdiens – Technik – Organisationen – Internationales – Belletristik – Musikstücke*, Wien 2002; *idem, Bibliographie der österreichischen Eisenbahnliteratur von den Anfängen bis 1918, Bd. 2: Einzelne Bahnen – Projekte – Eisenbahnatlantent und Karten – Stationsverzeichnisse – Kursbücher – Eisenbahnführer – Verkehrsgeographie*, Wien 2002; *idem, Bibliographie der österreichischen Eisenbahnliteratur von den Anfängen bis 1918, Bd. 3: Quellen – Biographische Notizen – Abbildungen – Index mit 200 Abbildungen*, Wien 2002.

<sup>28</sup> E. Assbury, *Inżynier Kolejowy 1924–1939*, „Prace Prezydium, Zespołów i Komisji. Rada Piśmiennictwa Technicznego”, z. 1, s. 32–34.

terenie Galicji. Publikowane przez Wiedeń akty prawne odnoszące się do budowy i działania kolei żelaznej na terenie Galicji można podzielić na dwie grupy: dekrety cesarskie i ustawy regulujące działalność kolei oraz dokumenty koncesyjne poszczególnych linii. Przepisy prawne były drukowane przez administrację centralną Monarchii w formie zbiorów ustaw i rozporządzeń. Jedne z pierwszych ukazały się w Wiedniu w 1849 r. i dotyczyły całej monarchii habsburskiej<sup>29</sup>. Wydawnictwo zawierało wszystkie ustawy i rozporządzenia centralne oraz przepisy wykonawcze ze spisem treści w celu ułatwienia szukania interesujących czytelnika informacji. Akty ukazywały się kolejno w postaci zeszytów, które z kolei składały się na roczniki. Sejm Krajowy Galicji również przyjął ustawy poświęcone kolejom galicyjskim. Były to głównie akty dotyczące dofinansowania budowy poszczególnych odcinków<sup>30</sup>. Prawo regulowało zasady przewozu ludzi, zwierząt, zaprzęgów, bagaży i materiałów towarowych<sup>31</sup>. Ustalono również warunki związane z zabudową terenu stacji zarówno techniczną, jak i architektoniczną. Akty obejmowały ogół norm regulujących stosunki prawne odnośnie wznoszenia, przebudowy i rozbudowy budynków oraz budowli technicznych<sup>32</sup>. W 1844 do użytku publicznego podano Statut Towarzystwa Kolei Krakowsko-Górnośląskiej, natomiast w 1858 r. ukazały się akta koncesyjne oraz statuty Kolei Karola Ludwika<sup>33</sup>. Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości Kolej Karola Ludwika została przejęta przez skarb państwa polskiego. Utworzono Ministerstwo Kolei Żelaznych, które wydawało dzienniki urzędowe regulujące funkcjonowanie kolei państwowych<sup>34</sup>.

## Zasoby archiwalne, źródła niepublikowane

Większość mojego opracowania opiera się na analizie materiałów archiwalnych, takich jak plany architektoniczne budynków, ilustracje dworców czy plany

<sup>29</sup> *Reichs- Gesetz- und Regierungsblatt fur das Kaiserthum Oesterreich*, Wiedeń 1849.

<sup>30</sup> *Dziennik ustaw i rozporządzeń dla kraju koronnego Galicji Lodomerii wraz z Wielkim Księstwem Krakowskim*, R. 1849–1853, Lwów 1849–1855; *Dziennik rządowy dla okręgu administracyjnego Namiestnictwa we Lwowie*, R. 1854–1859, Lwów 1856–1859; *Dziennik Rządu Krajowego dla okręgu administracyjnego krakowskiego*, R. 1854–1859, Lwów 1854–1860; *Dziennik ustaw i rozporządzeń dla Królestwa Galicji i Lodomerii wraz z Wielkim Księstwem Krakowskim*, R. 1866–1918, Lwów 1866–1918; S. Szuro, *op. cit.*

<sup>31</sup> *Rozporządzenie dotyczące się przewozu osób, pakunków, zwierząt i zaprzęgów na kolei żelaznej krakowsko-górnośląskiej*, Wrocław 1847; *Urządzenie względem przesyłania ciężarów koleją żelazną krakowsko-górnośląską*, Wrocław 1847.

<sup>32</sup> Cz. Krawczak, *Prawo budowlane na ziemiach polskich od połowy XVIII wieku do 1939 roku*, Poznań 1975.

<sup>33</sup> *Koncesje i statuta c.k. uprzywilejowanej kolei galicyjskiej Karola Ludwika*, Wiedeń 1858; *Statut towarzystwa drogi żelaznej krakowsko-górnośląskiej...*

<sup>34</sup> *Dziennik Urzędowy Ministerstwa Kolei Żelaznych*, 1918–1924.

miast. Jedne z cenniejszych materiałów ilustrujących rozwój architektury dworców na ich pierwszym etapie budowy pochodzą z archiwów wiedeńskich oraz lwowskich<sup>35</sup>. Archiwalia z lat 1850–1891, dotyczące rozbudowy galicyjskiej Linii Karola Ludwika, rząd austriacki przekazał Polsce po I wojnie światowej. Niestety cała dokumentacja spłonęła, podczas trwającego powstania w 1944 r., w siedzibie Archiwum Głównego Akt Dawnych (dalej: AGAD) w Warszawie<sup>36</sup>. Dokumentacja późniejsza z lat 1892–1918 zachowała się, gdyż ówczesnie znajdowała się w archiwum kolei państwowych. Obecnie w całości jest przechowywana w AGAD w Warszawie<sup>37</sup>.

Ważnym źródłem badawczym są mapy katastralne przechowywane w poszczególnych oddziałach Archiwum Państwowego lub w zbiorach kartograficznych Biblioteki Narodowej, na podstawie których można dokonać szczegółowych analiz rozbudowy infrastruktury kolejowej<sup>38</sup>.

Dla pracy duże znaczenie mają również prace niepublikowane, powstające z reguły na zamówienie Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków albo władz miejskich. Są to studia historyczne lub historyczno-konserwatorskie związane z rozwojem miasta bądź bezpośrednio z zabudową stacją<sup>39</sup>.

## Stan badań na temat historii budowy galicyjskiej Kolei Karola Ludwika

Pierwsze informacje podane drukiem, dotyczące dróg żelaznych łączących Wiedeń z Galicją, pojawiły się już w 1836 r. w broszurze opracowanej i opublikowanej w Wiedniu przez D. Bretschneidera, w której autor omawia projekt drogi żelaznej prowadzącej z Wiednia przez Bochnię, Lwów, aż do granic Mołdawii<sup>40</sup>. Od tej pory ukazuje się wiele źródeł drukowanych, w których można

<sup>35</sup> CDIAU; DALO, Zespół Akt Budowlanych miasta Lwowa, zob.: Zespół materiałów pracowników Politechniki Lwowskiej, Zespół materiałów studentów Politechniki Lwowskiej; Archiwum Politechniki Lwowskiej (dalej: APLw); AV; AR; FH; MÁV.

<sup>36</sup> J. Bugajski, *Galicyjskie akta c.k. ministerstwa kolei i ich opracowania*, „Archeion” 1974, t. 60.

<sup>37</sup> AGAD w Warszawie, zespół c.k. *Eisenbahnministerium*.

<sup>38</sup> *Zbiór Kartograficzny*, mapy katastralne z lat: 1849, 1879, 1888, 1892, 1903, 1909; *Akta miasta Rzeszowa*, Archiwum Państwowe w Rzeszowie (dalej: APRz); mapy katastralne z lat: 1865, 1875, 1895, Magistrat m. Przemyśla, Ks. 598, Archiwum Państwowe w Przemyślu (dalej: APP), Zbiory Kartograficzne, Biblioteka Narodowa.

<sup>39</sup> E. Kopczyk, *Dzieje kolei południowej 1918–1997* (rękopis); M. Ziębińska, *Dworzec kolejowy Przemyśl. Dokumentacja historyczna wykonana na zlecenie DOKP w Krakowie*, Lublin 1974.

<sup>40</sup> D. Bretschneider, *Das Project der Wiener–Bochnia Eisenbahn in technischer, kommerzieller und finanzieller Hinsicht betrachtet*, Wien 1836.



znaleźć głównie informacje statystyczne dotyczące funkcjonowania oraz budowy kolei. Jedną z najcenniejszych jest publikacja wydana staraniem Ministerstwa Kolei w Wiedniu w 1897 r.<sup>41</sup> Na podstawie zawartych w niej informacji można przeanalizować poszczególne etapy budowy Kolei Karola Ludwika, jak i wszystkich dróg żelaznych budowanych w tym czasie na terenie Monarchii Austro-Węgierskiej. Pozycja składa się z pięciu tomów podzielonych tematycznie, poczynając od spraw stricte historyczno-statystycznych, poprzez budowę (wybranych) zespołów stacyjnych, infrastruktury technicznej (takiej jak tory kolejowe, przekładnie, bocznice itp.), po konstrukcję parowozów, wagonów sypialnianych czy rodzajów biletów przewozowych. Dodatkowo tekst został wzbogacony o unikatowe ryciny przedstawiające omawiane w pracy nieistniejące już obiekty z ich najwcześniejszego etapu budowy<sup>42</sup>.

Analizując literaturę epoki, nie można pominąć J. Osieckiego, który w 1858 r. omówił przebieg prac zarówno przygotowujących, jak i wykonawczych związanych z budową dróg żelaznych Galicji na tle rozgrywających się wydarzeń politycznych<sup>43</sup>. W publikacji autor umieścił treść aktów koncesyjnych z 3 marca 1857 r. oraz 21 marca 1858 r., dotyczących bezpośrednio warunków budowy galicyjskiej Kolei Karola Ludwika, jak również statut towarzystwa zarządzającego tym odcinkiem kolei.

Jedne z ważniejszych informacji w tej sprawie przekazał Ludwik Wierzbicki – dyrektor Kolei Lwowskich, autor pierwszego dworca lwowskiego oraz jeden z głównych budowniczych infrastruktury na Linii Karola Ludwika. Były to relacje z przebiegu budowy linii, które opublikował w kilku częściach w 1907 r. na łamach „Czasopisma Technicznego”<sup>44</sup>.

„Czasopismo Techniczne”, „Inżynier kolejowy” czy „Architekt” stają się forum wypowiedzi, analiz dla współczesnych badaczy tematu. Rozważań nad efektywnością funkcjonowania kolei austriackich, ich reorganizacją oraz historią

<sup>41</sup> *Geschichte der Eisenbahnen...*

<sup>42</sup> H. Strach, *Geschichte der Eisenbahnen Österreich-Ungarns von den ersten Anfängen bis zum Jahre 1867*, w: *Geschichte der Eisenbahnen...*, s. 73–503; I. Konta, *Geschichte der Eisenbahnen Österreichs vom Jahre 1867 bis zur Gegenwart*, Bd. 1/2, w: *Geschichte der Eisenbahnen...*, 1–426; *Österreichische Statistisches Handbuch*, Jg. 1867; *Statistische Nachrichten über die Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie für das Betriebsjahr 1879–1893*. Bearbeitet und herausgegeben vom statistischen Departament im k.k. Handels-Ministerium in Wien und vom königlich-ungarischen statistischen Landesbureau in Budapest, Wien 1882–1895; *Österreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1903–1913*. Bearbeitet im k.k. Eisenbahnministerium, Jg. 1912, Wien 1900–1915 (tomy nie-numerowane).

<sup>43</sup> J. Osiecki, *Koleje żelazne w Galicji i stosunek tychże do kolei w Polsce i Rosji*, Wiedeń 1858.

<sup>44</sup> L. Wierzbicki, *Rozwój sieci kolei żelaznych w Galicji od roku 1847 włącznie do roku 1890*, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1907, R. 25, nr 21 z 10 XI, nr 22 z 25 XI, nr 23 z 10 XII i nr 24 z 24 XII.

działalności, w tym Kolei Karola Ludwika, dokonuje m.in. A. W. Krüger, a za nim J. Skwarczyński i H. Suchanek<sup>45</sup>.

Wiele ważnych informacji zostało zawartych w XIX w. w prasie codziennej zarówno austriackiej, jak i lokalnej wydawanej w poszczególnych miejscowościach Galicji, przez które przebiegała linia<sup>46</sup>.

## Stan badań na temat architektury galicyjskiej Kolei Karola Ludwika

Zagadnienie architektury dworców Linii Karola Ludwika do tej pory nie stanowiło tematu szczegółowych badań. Literatura dotycząca samej architektury dworców galicyjskiej Kolei Karola Ludwika jest bardzo uboga. Do tej pory opracowaniem tematu w zakresie analiz architektoniczno-historycznych zajęli się jedynie Waldemar Komorowski i Aldona Sudacka, wykonując w 1988 r. dla Muzeum Kolejnictwa w Warszawie niewydane studium poświęcone najstarszej galicyjskiej linii kolejowej. Na jego podstawie autorzy opublikowali obszerny artykuł w kwartalniku „Architektura i Urbanistyka”, który jest jedynym wydaniem opracowaniem tematu<sup>47</sup>. Ponadto Komorowski dokonał analizy historycznej budowy dworca w Tarnowie, a także opracował studium historyczno-konserwatorskie tarnowskiego węzła kolejowego<sup>48</sup>. Publikacje Komorowskiego i Sudackiej stanowią punkt wyjścia podjęcia dalszych szczegółowych badań i dokonania szerszej analizy omawianego zagadnienia.

W literaturze często spotykamy drugi dworzec lwowski, poczynając od pierwszych analiz dokonywanych przez Wierzbickiego, poprzez ogólne opraco-

<sup>45</sup> A. W. Krüger, *Rys historyczny przejęcia austriackich kolei państwowych w obrębie Dyrekcji kolei państwowych w Krakowie przez Władze Polskie*, „Inżynier Kolejowy” 1928; *idem*, *Austriackie koleje państwowe w r. 1906*, „Czasopismo Techniczne” 1929; H. Suchanek, *Historia organizacji państwowych austriackich i niemieckich kolei, a zamierzenia reorganizacyjne w Polsce*, „Inżynier Kolejowy” 1926; J. Skwarczyński, *Rozwój sieci kolejowej pod zaborem austriackim*, „Inżynier Kolejowy” 1926.

<sup>46</sup> „Czas” 1843–1890, „Tygodnik Lwowski” 1860–1879, „Gazeta Krakowska” 1844–1847, „Pogoń” 1900–1910, „Kurier Przemyski” 1800–1896, „Głos Przemyski” 1899, „Echo Przemyskie” 1904; *Das Privilegium vom 1 Marz 1844*, w: *Krakau–Oberschl. Eisenbahn. Vier Documente*, Breslau 1848, s. 8–14; K. Skibiński, *Komunikacje. Drogi i koleje*, w: *Powszechna Wystawa Krajowa 1894 i siły produkcyjne kraju*, t. 4, z. 1, Lwów 1897, s. 32–35; *Österreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1903–1913*...

<sup>47</sup> W. Komorowski, A. Sudacka, *op. cit.*

<sup>48</sup> W. Komorowski, *Tarnowski węzeł kolejowy. Historia i architektura*, „Rocznik Tarnowski” 1991/1992; *idem*, *Studium historyczno-konserwatorskie tarnowskiego węzła kolejowego* (maszynopis), Tarnów 1995.

wania dotyczące architektury Lwowa, gdzie obiekt jest wymieniany przez wybitnych badaczy sztuki i architektury XIX i XX w., m.in. przez Jacka Purchlę, Jakuba Lewickiego czy Jurija Biriulowa, jako jeden z głównych przykładów rozwiązań secesyjnych tego okresu<sup>49</sup>. Duże znaczenie dla dokładniejszego poznania specyfiki gmachu drugiego dworca lwowskiego ma praca J. Lewickiego, który skupił się nie tylko na analizie architektonicznej gmachu, ale również przedstawił zastosowane tu nowinki budowlane, systemy konstrukcyjne, firmy budowlane, architektów czy artystów mających swój udział w jego powstaniu<sup>50</sup>. Znaczące dla tematu są badania J. Biriulowa, który omówił rozwój rzeźby lwowskiej od klasycyzmu po czasy II Rzeczypospolitej. Autor scharakteryzował twórczość wielu wybitnych artystów, w gronie których znaleźli się m.in. twórcy dekoracji rzeźbiarskich gmachu dworca lwowskiego<sup>51</sup>.

Okres secesji lwowskiej to temat wielu opracowań powstających na przestrzeni XX w. Duże zainteresowanie wśród badaczy wzbudzali architekci i budowniczości kształtujący wizerunek miasta. Jednymi z bardziej uznanych twórców tego okresu byli Alfred i Julian Zachariewiczowie, których działalność stanowiła przedmiot analiz autorów zarówno polskiego, jak i ukraińskiego pochodzenia<sup>52</sup>. Badania nad secesją lwowską prowadził również Igor Żuk, który dokładnie omówił życie i twórczość Zachariewiczów<sup>53</sup>. Autor przy współpracy Jacka Milera zorganizował w Warszawskim Oddziale Stowarzyszenia Architektów Rzeczypospolitej

<sup>49</sup> L. Wierzbicki *op. cit.*; M. Gutowski, B. Gutowski, *Architektura secesyjna w Galicji*, Warszawa 2001; J. Biriulow, *Secesja we Lwowie*, „Przegląd Wschodni” 1992/1993, t. 2; *idem*, *Secesja we Lwowie*, rec. M. Miśkowiec, „Rocznik Lwowski” 2000–2001; J. Purchła, *Architektura Krakowa i Lwowa w XIX w.*, w: *Architektura Galicji XIX–XX wieku*. Wybrane materiały Międzynarodowego Sympozjum 24–27 maja 1994 roku, poświęcone 150-leciu założenia Państwowego Uniwersytetu, red. B. Czerski, M. Kubelik, E. Hofer, Lwów 1996, s. 162–173; J. Purchła, *Wpływy wiedeńskie na architekturę Lwowa 1772–1918*, w: *Sztuka kresów wschodnich*, red. J. K. Ostrowski, t. 2, Kraków 1996, s. 263–282; J. Purchła, *Kraków i Lwów – galicyjskie ośrodki architektury około 1900*, w: *Sztuka około 1900 w Europie Środkowej. Centra i prowincje artystyczne*. Materiały międzynarodowej konferencji zorganizowanej w dniach 20–24 października, red. P. Krakowski, J. Purchła, Kraków 1997; J. Purchła, *Lwów i jego architektura w XIX wieku*, w: *Architektura Lwowa XIX wieku*, red. J. Purchła, Kraków 1997, s. 6–15; *idem*, *Wpływy Wiedeńskie na architekturę Lwowa 1772–1918*, w: *Architektura Lwowa XIX wieku...*, s. 263–282.

<sup>50</sup> J. Lewicki, *Między tradycją a nowoczesnością. Architektura Lwowa lat 1893–1918*, Warszawa 2005.

<sup>51</sup> J. Biriulow, *Rzeźba lwowska od połowy XVIII wieku do 1939 roku*, Warszawa 2007.

<sup>52</sup> B. Czerkies, I. Danczak, *Architekt Julian Zachariewicz w ukraińskiej i polskiej kulturze*, w: *Ochrona Wspólnego Dziedzictwa Kulturowego*, red. J. Kowalczyk, Warszawa 1993, s. 72–85.

<sup>53</sup> I. Żuk, *Architekci secesyjnego Lwowa*, w: *Architektura XIX i początku XX wieku*, red. T. Grygiel, Wrocław 1991, s. 181–187; I. Żuk, *Twórczość Alfreda Zachariewicza 1837–1898. Alfred Zachariewicz 1871–1937. Wystawa twórczości*. Katalog, styczeń 1996; *idem*, *Twórczość Alfreda Zachariewicza a historia architektury Lwowa*, w: *Sztuka i Historia*. Materiały sesji Stowarzyszenia Historyków Sztuki, Kraków, listopad 1988, red. M. Bielska-Łach, Warszawa 1992, s. 343–356.

Polskiej wystawę, gdzie przedstawił sylwetkę architektów. Kolejnym architektem współtworzącym dworzec lwowski był Jan Lewiński, którego postać została ukazana przez badaczy ukraińskich<sup>54</sup>.

Dla zgłębienia tematu architektury dworców bardzo duże znaczenie źródłowe mają powstające monografie architektów działających m.in. na terenie Galicji. W 1993 r. Wrocławskie Muzeum Architektury zorganizowało wystawę, na której zaprezentowano prace wybranych absolwentów Wydziału Architektonicznego Politechniki Lwowskiej<sup>55</sup>. W latach 1992–1993 ukazały się dwie monografie o Politechnice Lwowskiej, które zawierają wiele ciekawych informacji na temat specyfiki kształcenia architektów na tej uczelni, jak i również prezentację wybranych pracowników Politechniki<sup>56</sup>.

Omawiając architektów i budowniczych kolei galicyjskich nie można zapomnieć o opracowaniu Stanisława Łozy czy niepublikowanej pracy Andrzeja L. Nitscha, stanowiących doskonały materiał bibliograficzny tematu<sup>57</sup>.

Założenia stacyjne Kolei Karola Ludwika są wspomniane w książkach na temat rozwoju przestrzennego poszczególnych miast, przez które przebiega linia. Ważny materiał źródłowy stanowi praca poświęcona ikonografii i kartografii Lwowa, napisana przez Olgierda Czernerę. Autor omówił najważniejsze plany miejskie, które stanowią punkt wyjścia analiz na temat rozwoju przestrzennego miasta<sup>58</sup>. Kolejnym ważnym elementem są materiały wydane po wystawach organizowanych w muzeach krakowskich czy lwowskich, jak i w Międzynarodowym Centrum Kultury w Krakowie<sup>59</sup>.

J. Malczewski przedstawił rozwój przestrzenny Przemysła i Rzeszowa. W swoich opracowaniach naświetla, jaki wpływ na kształtowanie tych miast miała budowa linii kolejowej<sup>60</sup>. Podobne badania przeprowadziła I. Zajac, która dokonała

<sup>54</sup> O. Noga, *Projekt pomnika Iwanu Lewińskomu*, Lviv 1997.

<sup>55</sup> *Praojcowie i ojcowie. Dorobek polskich absolwentów Wydziału Architektonicznego Politechniki Lwowskiej*, red. katalogu I. Juszczykiewicz, O. Czerner, Wrocław 1994–1995.

<sup>56</sup> Z. Popławski, *Dzieje Politechniki Lwowskiej 1844–1945*, Wrocław 1992; *Politechnika Lwowska 1844–1945*, red. J. Boberski, S. M. Brzozowski, K. Dyba, Z. Popławski, J. Schroeder, R. Szewalski, J. Węgiński, Wrocław 1993.

<sup>57</sup> S. Łoza, *Architekci i budowniczowie w Polsce*, Warszawa 1954; A. L. Nitsch, *Leksykon architektów i budowniczych Polaków oraz cudzoziemców w Polsce działających* (maszynopis), Instytut Sztuki PAN, Warszawa 1975.

<sup>58</sup> O. Czerner, *Lwów na dawnej rycinie*, Wrocław 1997.

<sup>59</sup> *Widoki dawnego Lwowa i Krakowa*, wspólna wystawa Muzeum Historycznego Miasta Krakowa i Lwowskiego Muzeum Historycznego; *Architektura Lwowa XIX wieku (1872–1918)*, wystawa w Międzynarodowym Centrum Kultury, Kraków 1997.

<sup>60</sup> J. Malczewski, *Rozwój terytorialny i przestrzenny Przemysła od połowy XVIII w. do 1914 r.*, w: *Teka konserwatorska. Polska południowo-wschodnia*, Rzeszów 1991, s. 43–69; *idem*, *Rozbudowa miasta (w czasach autonomii galicyjskiej)*, w: *Dzieje Rzeszowa*, red. F. Kiryk, t. 2, Rzeszów 1998, s. 115–176; J. Malczewski, *Przemiany przestrzenne i rozbudowa z Rzeszowa w latach 1772–1914*,

analiz rozwoju zabudowy przemyskich przedmieść<sup>61</sup>. Ważny materiał źródłowy ilustrujący specyfikę zarządzania Rzeszowem przez władze miejskie, uchwalanie ważnych dla miasta decyzji, w tym wiele debat na temat doprowadzenia kolei do Rzeszowa, przekazał w swoim opracowaniu A. Codello<sup>62</sup>. W 1990 r. powstało studium historyczno-urbanistyczne dla miasta Rzeszowa, które jasno nakreśla jak postępował rozwój urbanistyczny miasta na przestrzeni wieków i w jakim kierunku została ukształtowana przestrzeń miejska po doprowadzeniu i otwarciu stacji kolejowej<sup>63</sup>. Temat ten podejmują również F. Kotuła oraz J. Szymczak-Hoff<sup>64</sup>. Analizą rozbudowy przestrzennej Tarnowa w czasach autonomii galicyjskiej zajmuje się także S. Potępa<sup>65</sup>. Artykuł D. Opalińskiego stanowi przyczynek do podjęcia szerszych badań nad tematem urbanizacji miast galicyjskich pod wpływem budowy dróg żelaznych<sup>66</sup>. Autor przedstawia dane statystyczne migracji ludności oraz pokazuje w jakim kierunku rozbudowywały się dzielnice przydworcowe.

## Prace popularnonaukowe, przewodniki

Wśród wydawnictw popularnonaukowych ważną rolę odgrywają przewodniki publikowane jeszcze w okresie międzywojennym, a niektóre nawet wcześniej. Jednym z bardziej znanych autorów jest Mieczysław Orłowicz, który w swoich opracowaniach omawia zabytki oraz ciekawe zakątki Lwowa oraz Galicji<sup>67</sup>. Autor

w: *Rozwój Rzeszowa na przestrzeni dziejów. Przyczynek do historii miasta*. Materiały na konferencję naukową organizowaną przez Zakład Urbanistyki i Architektury, Wydział Budownictwa i Inżynierii Środowiska Politechniki Rzeszowskiej, Rzeszów 1995, s. 8, 229–271; J. Malczewski, *Dzieje Rzeszowa do roku 1914*, Rzeszów 1985.

<sup>61</sup> I. Zając, *Rozwój zabudowy przemyskich przedmieści*, „Rocznik Historyczno-Archiwalny” 1995, t. 10.

<sup>62</sup> A. Codello, *Samorząd miasta Rzeszowa 1867–1914*, Lublin 1967.

<sup>63</sup> *Studium historyczno-urbanistyczne do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Rzeszowa*, t. 1, Rzeszów 1990, s. 138–139 (maszynopis w Archiwum Służby Ochrony Zabytków w Rzeszowie).

<sup>64</sup> F. Kotuła, *Tamten Rzeszów*, Rzeszów 1997; J. Szymczak-Hoff, *Życie towarzyskie i kulturalne Rzeszowa w dobie autonomii Galicji*, Rzeszów 1993.

<sup>65</sup> S. Potępa, *Rozwój przestrzenny Tarnowa w czasach autonomii galicyjskiej*, w: *Rozwój przestrzenny miast galicyjskich położonych między Dunajcem a Sanem w okresie autonomii galicyjskiej*. Materiały z sesji, Jasło 1999, s. 9–17.

<sup>66</sup> D. Opaliński, *Rola dworców kolejowych w rozwoju przestrzennym miast galicyjskich*, w: *Rozwój przestrzenny miast galicyjskich...*, s. 305–315.

<sup>67</sup> M. Orłowicz, *Ilustrowany przewodnik po Lwowie ze 102 ilustracjami i planem miasta*, Lwów–Warszawa 1925, reprint: Warszawa [ok. 1990]; reprint: Krosno 2004; *idem*, *Ilustrowany przewodnik po Galicji. Bukowinie, Spiszu, Orawie i Śląsku Cieszyńskim*, Lwów 1919, reprint: Krosno 2004.

wydał również przewodnik po Przemysłu i okolicy, w którym zawarł analizę najcenniejszych pod względem poznawczym, artystycznym i historycznym miejsc oraz budowli, w tym dworca przemyskiego<sup>68</sup>. Duże znaczenie dla tematu mają przewodniki kolejowe z początku XX w., zawierające opisy związane z wyposażeniem poszczególnych stacji w zaplecze restauracyjne czy hotelowe<sup>69</sup>.

W 1999 r. krakowskie Koleje Państwowe wydają informator z licznymi obiektami dworcowymi będącymi w ich zarządzie.<sup>70</sup>

## Postulaty badawcze

Przedstawiony stan badań odnosi się głównie do sztandarowych publikacji. Nie wymieniłam tu szeregu wzmianek prasowych, artykułów czy opracowań dotyczących strony technicznej budowy kolei, a które zawarłam w dalszej części pracy. Wskazane oraz scharakteryzowane pozycje nie wyczerpują problematyki zagadnienia galicyjskich dworców Kolei Karola Ludwika. Stanowią one przyczynek do dalszych badań i analiz tematu. Omówiona literatura jest wstępem do tematu, ponieważ w większości publikacji tematyka dworców galicyjskim jest wspomniana jedynie w sposób bardzo pobieżny i przypadkowy. Jeden z celów pracy to stworzenie monografii najbardziej znaczących i reprezentatywnych przykładów architektury dworcowej tego odcinka linii.

<sup>68</sup> *Idem*, *Ilustrowany przewodnik po Przemysłu i okolicy. Z planem miasta, mapką okolicy i 63 ilustracjami w tekście*, Lwów 1917, reprint: Krosno [ok. 2000].

<sup>69</sup> O. Obogi, *Illustrierter Führer auf den k.k. Österr. Staatsbahnen für die Strecken: Przemysł–Lemberg, Lemberg–Stryj–Ławoczne, Stryj–Dolina–Stanislaw, Dolina–Wygoda, Lemberg–Rawa Ruska–Sokal, Rawa Ruska–Bełzec / nach Anleitung der k.k. General Direktion der österr. Staatsbahnen verf. Und*, red. O. Obogi, Wien 1894; *idem*, *Illustrierter Führer auf den k.k. Österr. Staatsbahnen für die Strecken: Tarnów–Dębica–Rzeszów–Przemysł, Dębica–Rozwadów–Nadbrzezie, Rzeszów–Jasło, Stryżów–Jasło–Neu Zagórz, Zagórzany–Gorlice, Jaroslau–Rawa Ruska, Przemysł–Chyrów–Zagórz–Łupków, Chyrów–Drohobycz–Stryj, Drohobycz–Boryslaw / nach Anleitung der k.k. General Direktion der österr. Staatsbahnen verf. Und*, red. O. Obogi, Wien 1894; G. Smólski, *Illustrierter Führer auf den k.k. Österr. Staatsbahnen für die Strecken: Krakau–Sucha, Sucha–Saybusch–Zwardoń, Skawina–Oświęcim / nach Anleitung der k.k. General Direktion der österr. Staatsbahnen verf. Und*, red. G. Ritter von Smólski, Wien 1893.

<sup>70</sup> *Galicyjskie dworce kolejowe na obszarze działania Zakładu Nieruchomości PKP w Krakowie*, oprac. L. Bylina, Kraków 1999.

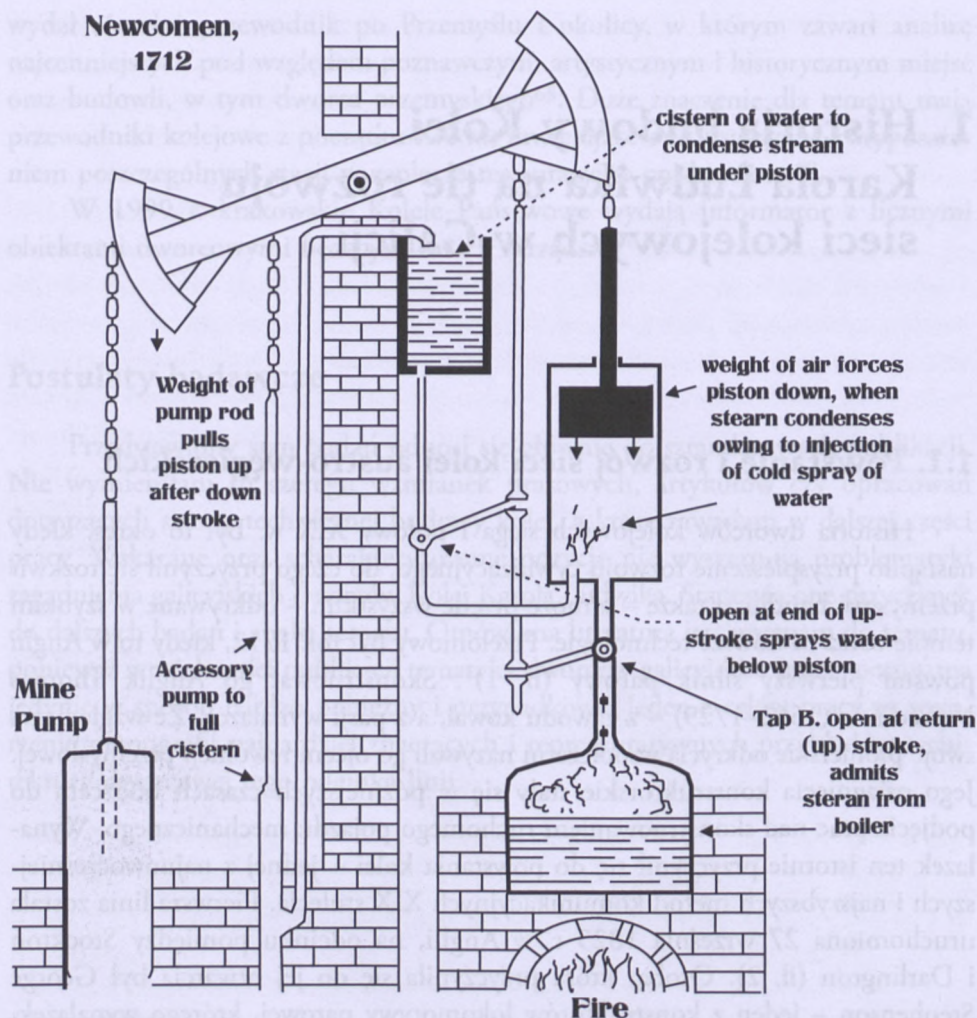
# 1. Historia budowy Kolei Karola Ludwika na tle rozwoju sieci kolejowych w Galicji

## 1.1. Powstanie i rozwój sieci kolei austro-węgierskich

Historia dworców kolejowych sięga I połowy XIX w. Był to okres, kiedy nastąpiło przyspieszenie rozwoju cywilizacyjnego, do czego przyczynił się rozkwit przemysłu i handlu, a także – a może przede wszystkim – odkrywane w szybkim tempie coraz to nowsze technologie. Przełomowy był rok 1712, kiedy to w Anglii powstał pierwszy silnik parowy (il. 1)<sup>1</sup>. Skonstruował go Anglik Thomas Newcomen (1663–1729) – z zawodu kowal, a z pasji wynalazca. Ze względu na swoje pionierskie odkrycia współcześni nazywali go ojcem rewolucji przemysłowej. Jego osiągnięcia konstruktorskie stały się w późniejszych czasach bodźcem do podjęcia prac nad skonstruowaniem ruchomego pojazdu mechanicznego. Wynalazek ten istotnie przyczynił się do powstania kolei – jednej z najnowocześniejszych i najszybszych metod komunikacyjnych XIX stulecia. Pierwsza linia została uruchomiona 27 września 1825 r. w Anglii, na odcinku pomiędzy Stockton i Darlington (il. 2). Osobą, która przyczyniła się do jej otwarcia był George Stephenson – jeden z konstruktorów lokomotywy parowej, którego wynalazek, coraz to bardziej unowocześniany, szybko rozpowszechnił się na terenie Europy i Ameryki Północnej (il. 3). Wraz z rozwojem sieci dróg kolejowych zaistniała konieczność stworzenia odpowiedniej infrastruktury, zapewniającej wygodę i komfort podróżowania, stąd też narodził się nowy rodzaj budynku użyteczności publicznej – dworzec kolejowy.

Na terenie Galicji, jak i całych Austro-Węgier na budowę i rozwój kolei żelaznych wpływ miała przede wszystkim polityka rządu wiedeńskiego. Rozwój kolejnictwa był uzależniony od sytuacji politycznej i obronnej Monarchii. Znamienny jest fakt, iż w budowę i zarządzanie resortem kolejowym w znacznej mierze był zaangażowany kapitał prywatny, zorganizowany w formie spółek akcyj-

<sup>1</sup> M. Csele, *The Newcomen Steam Engine*, [www.technology.niagarac.on.ca/people/mcsele/newcomen.htm](http://www.technology.niagarac.on.ca/people/mcsele/newcomen.htm) [2006].



**DIAGRAMMATIC VIEW OF NEWCOMEN'S ATMOSPHERIC OF FIRE ENGINE (1712)**

1. Pierwszy silnik parowy

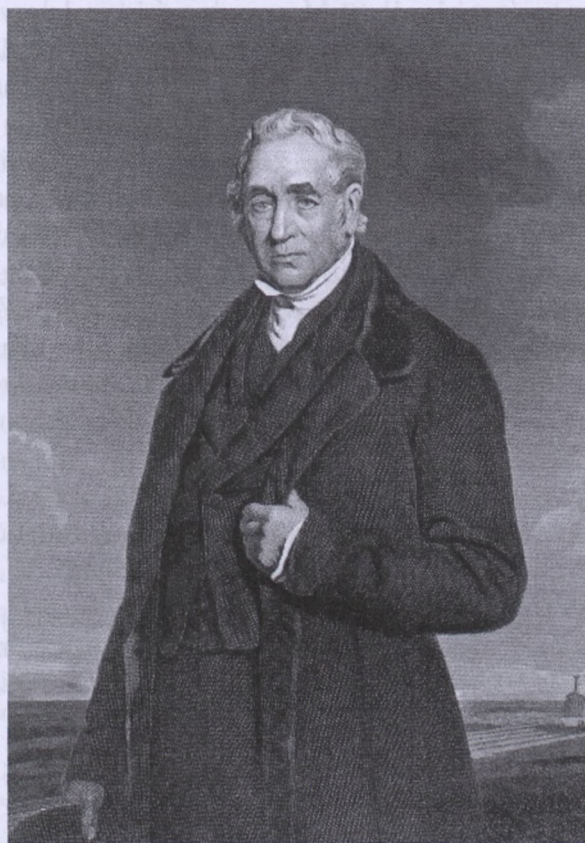
nych tworzących samodzielne przedsiębiorstwa kolejowe. Dokonując analizy działań rządu wiedeńskiego na rzecz budowy kolei, możemy wyszczególnić kilka okresów charakteryzujących się różnym stopniem włączania się administracji państwowej w rozwój tego środka transportu, a co za tym idzie – większym bądź mniejszym stopniem upaństwowienia poszczególnych linii kolejowych.

Projekty budowy linii kolejowej pomiędzy Galicją a Wiedniem sięgają lat 30. XIX w. Planowane przedsięwzięcie miało obejmować budowę drogi żelaznej,





2. Pierwsza linia kolejowa pomiędzy Stockton i Darlington



3. George Stephenson – jeden z konstruktorów lokomotywy parowej

biegnącej w poprzek monarchii austriackiej, łączącej wschodnią granicę państwa z wybrzeżem Adriatyku, przecinając Lwów, Przemyśl, Bochnię, Brno, Wiedeń i Ljublanę. Oświadczył to w swoim memoriale z 1836 r. prof. Franciszek Ksawery Ripl, mineralog z Instytutu Politechnicznego w Wiedniu, jeden z ekspertów powołanych do prac nad realizacją projektu<sup>2</sup>. Dokładnie omówił on warunki, jakie musi spełnić państwo, chcąc przeprowadzić planowaną sieć połączeń kolejowych oraz korzyści, jakie wynikną z tej inwestycji zarówno dla państwa, jak i jego obywateli. Początkowo pomysł ten nie został potraktowany poważnie. Uznano go za niemożliwy do realizacji, podobnie jak wiele innych XIX-wiecznych projektów technicznych. Tymczasem w 1831 r. do regularnej eksploatacji oddano kolej w USA, w 1832 r. we Francji, w 1835 r. w Belgii i Niemczech<sup>3</sup>. Wiedząc o tym, prof. Ripl uparcie propagował swój projekt, jednakże rząd wiedeński w tej sprawie zawzięcie milczał.

Pomimo niesprzyjającej postawy władz, starania prof. Ripła nie pozostały jednak bez pewnego odzewu. Otrzymaniem koncesji na budowę linii kolejowych zainteresował się bowiem największy z wiedeńskich bankierów – Salomon Rothschild. Miał zresztą ku temu istotne powody, zważywszy, że kolej miała przebiegać przez jego ziemie na Morawach, gdzie wydobywano rudy metalu i węgla<sup>4</sup>. Nie bez znaczenia pozostawał też fakt mocnego powiązania Rothschilda z kapitałem angielskim. Rząd brytyjski był zdecydowanie bardziej otwarty od austriackiego na wszelkie innowacje. Warto tu wspomnieć, że nawet tak spektakularne połączenie kolejowe jak droga żelazna z Anglii do Indii nie wydawało się Brytyjczykom nierealnym marzeniem. Przeciwnie, członkowie parlamentu angielskiego, zafascynowani pomysłem, zlecieli Ministerstwu Skarbu dokonanie szczegółowej analizy, związanej z możliwością przeprowadzenia dróg kolejowych pomiędzy Anglią a Indiami przez Europę, włączając w to Galicję. Za namową Bresseja inż. Meklin wyruszył z wizytą, odwiedzając europejskie miasta i rozmawiając z władzami, dzięki czemu uzyskał zgodę na wyznaczenie punktów dla stacji między Bombajem a Londynem. W tych planach były ujęte m.in. Kraków, Przemyśl, Lwów oraz Czerniowce.

W 1835 r. na koszt Rothschilda, Ripl wraz ze swoim asystentem wyruszyli do Anglii w celu bardziej detalicznego opracowania planów kolei między Wied-

<sup>2</sup> H. Strach, *op. cit.*; L. Wierzbicki, *op. cit.*, s. 307; J. Skwarczyński, *Rozwój sieci kolejowej pod zaborem austriackim*, „Inżynier Kolejowy” VIII–IX 1926, nr 8–9, s. 216; W. Komorowski, A. Sudacka, *op. cit.*, s. 133; D. Bretschneider, *Projekt drogi żelaznej od Bochni przez Lwów, Czerniowce, do granicy Mołdawii*, Wiedeń 1836 (brozura informacyjna do budowy kolei austriackich, Archiv der Republik und Zwischenarchiv).

<sup>3</sup> P. E. Hrankin, P. W. Łazeczko, I. W. Siomoczkin, G. I. Szramko, *Lwivska zaliznicja. Istorijska i sučasnist*, Lviv 1996, s. 28.

<sup>4</sup> *Ibidem*.

niem a Galicją. Kończono tam właśnie budowę pierwszego odcinka drogi żelaznej pomiędzy Liverpoolem a Manchesterem<sup>5</sup>. Delegaci po zapoznaniu się z zasadami technicznymi budowy i eksploatacji kolei powrócili do Wiednia, gdzie przedstawili raport z wizyty. Na podstawie wykonanych analiz, które rokowały wzrost gospodarczy kraju oraz znaczne zyski dla przedsiębiorców, dom bankowy S.M.V. Rothschild wydał decyzję budowy kolei austriackich. O tym wydarzeniu nie omieszczał wspomnieć w swoim memoriale prof. Ripl, mówiąc, że „Nie można przypuścić, ażeby uszło uwagi najwyższych władz państwowych, że dom bankowy Rothschilda wraz ze swymi zaufanymi delegatami położył wielkie zasługi poruszając jeszcze przed sześcioma laty myśl budowy sieci kolejowej w Austrii i wskazał tem samem drogę podniesienia dobrobytu w całym państwie. Olbrzymi ten projekt podejmował myśl wybudowania kolei żelaznych ze Stryja przez Sambor z odnogą do Lwowa, a dalej przez Przemyśl, Jarosław, Pogórze, (Kraków z obszarem stanowił wówczas osobną republikę), Lipnik, Przerów, Lundenburg, Wiedeń, Bruck nad Litawą, Lublanę, Gorycyę, Montfalcone aż do Triestu”<sup>6</sup>.

Na początek zaproponowano budowę drogi łączącej Wiedeń z Bochnią, która miała bieć przez morawski region przemysłowy do kopalni soli w Wieliczce (il. 4, 5, 6). Rząd austriacki po zapoznaniu się z raportami Ripla miał już naówczas świadomość, jakie korzyści przyniesie bezpośredni dostęp do złóż soli w Wieliczce i Bochni oraz do zagłębia węgla na Śląsku, dlatego rozpoczęcie realizacji projektu od tego odcinka stało się dlań sprawą priorytetową. Do względów gospodarczych przyłączyły się również względy strategiczne, które – według opinii sfer wojskowych – nakazywały budować linie kolejowe w Galicji z myślą o późniejszym połączeniu ich z liniami węgierskimi<sup>7</sup>.

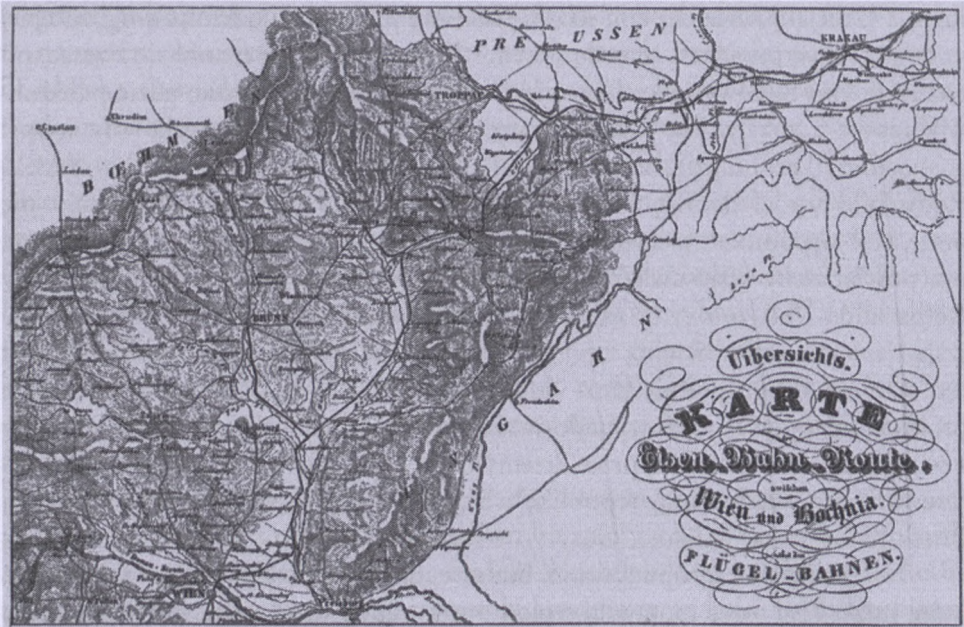
Wkrótce po wstąpieniu na tron cesarza Ferdynanda I, w dniu 15 kwietnia 1835 r. Rothschild złożył na jego ręce prośbę o wydanie przywileju na wyłączność budowy tras kolei na odcinku 60 mil austriackich (455 km) między stolicą Monarchii a Bochnią – centrum wydobywania soli wraz z Wolnym Miastem Krakowem. Dnia 4 marca 1836 r. cesarz nadał przywilej formalnie nie samemu Rothschildowi, a nowo utworzonemu towarzystwu akcyjnemu, któremu wiedeński milioner przekazał swoje zobowiązania i które otrzymało nazwę Uprzywilejowanego Towarzystwa Północnej Kolei Cesarza Ferdynanda. Koncesja obowiązywała na „urządzenie budowy i eksploatacji kolei żelaznej pomiędzy Wiedniem i Bochnią wraz z odgałęzieniami do Brna Morawskiego, Ołomuńca i Opawy, tudzież do magazynów solnych w Dworach, Wieliczce i Bochni”<sup>8</sup>. Nie uzyskano niestety zgody na przeprowadzenie kolei przez Wolne Miasto Kraków. Rozwinięciem

<sup>5</sup> C. L. V. Meeks, *op. cit.*, s. 48.

<sup>6</sup> L. Wierzbicki, *op. cit.*, s. 307.

<sup>7</sup> J. Skwarczyński, *op. cit.*, s. 215.

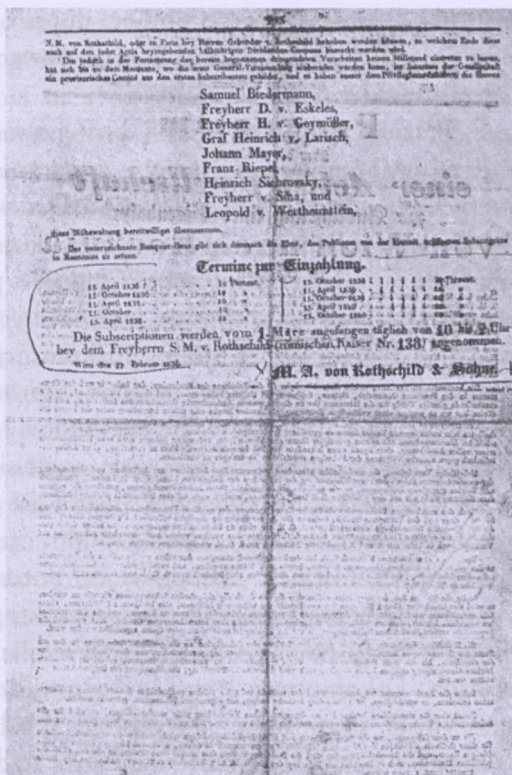
<sup>8</sup> *Ibidem*, s. 308.



4. Projekty budowy linii kolejowej łączącej Galicję z Wiedniem



5. Obwieszczenie w sprawie budowy linii kolejowej Wiedeń-Bochnia



## 6. Obwieszczenie w sprawie budowy linii kolejowej Wiedeń–Bochnia

umowy koncesyjnej były aneksy mówiące m.in. o odebraniu przywileju po niewywiązaniu się z omawianych prac na odcinku przynajmniej jednej mili i jeżeli w ciągu 10 lat trasa pomiędzy Wiedniem a Bochnią nie zostanie oddana do użytku. Jeszcze w tym samym roku zawiązano Towarzystwo Kolejowe Wyłącznie Uprzywilejowanej Kolei Żelaznej Północnej Cesarza Ferdynanda. Towarzystwo nie otrzymywało żadnej pomocy finansowej od państwa, ponieważ zaklasyfikowano je jako przedsiębiorstwo nastawione na zysk. Jedyłą ulgą, którą pozyskano, było zwolnienie na pewien okres czasu od publicznych danin i podatków<sup>9</sup>. W myśl umowy, po upływie 50-letniego przywileju, Towarzystwo – jako właściciel przedsiębiorstwa – mogło dowolnie rozporządzać nieruchomościami i ruchomościami, prowadzić ich sprzedaż lub starać się o odnowienie przywileju<sup>10</sup>. Warto nadmienić, że wśród akcjonariuszy nie było jednego z pomysłodawców linii,

<sup>9</sup> *Ibidem*, s. 216.

<sup>10</sup> Gdy w 1886 r. wygasł pierwotny termin przywileju koncesyjnego kolei północnej, Towarzystwo ubiegało się o jego przedłużenie. Po nadzwyczaj zaostrożonej walce w parlamencie austriackim, dokumentem z dnia 1 stycznia 1886 r. przedłużono koncesję do 31 grudnia 1940 r. z prawem wykupu przez państwo, począwszy od 1 stycznia 1904 r.

F. Rippla. Poproszono go o pomoc, dopiero gdy pojawiły się trudności finansowe oraz opóźnienia w budowie. Kwoty Towarzystwa wzrosły wówczas z 12 mln do 27 mln guldenów<sup>11</sup>.

Prace przy budowie linii postępowały z początku bardzo szybko, dzięki czemu już 12 miesięcy później – 6 stycznia 1837 – nastąpiło uroczyste otwarcie pierwszego odcinka linii Floridsdorf-Deutsch Wagram, a w 1839 r. kolej doprowadzono do Brna na Morawach<sup>12</sup>. Nie uniknięto mimo wszystko pewnych trudności w sferze technicznej. Zgodnie z projektem kolej miała być wzorowana na rozwiązaniach zastosowanych w Ameryce. Był to model oparty na konstrukcji drewnianej rejki obitej blachą, mocowanej na podłużnych balach (congrinach). W Anglii model ten udoskonalono, wprowadzając metalowe rejki na poprzecznych szpadach, stąd też w trakcie budowy większość akcjonariuszy opowiedziała się za zmianą projektu na wersję angielską. Zmian tych nie wcielono jednak w życie w związku z faktem, iż Austria nie produkowała kolejowych rejek, Anglia z kolei nie była w stanie w tak krótkim czasie wyeksportować ich w potrzebnych do budowy ilościach. Postanowiono pozostać przy pierwotnym projekcie, gdyż zgodnie z koncesją należało w ciągu roku położyć 6 mil traktu<sup>13</sup>.

Pierwszy pociąg wyjechał z Wiednia do Wagramu właśnie po dębowych rejkach. Lokomotywę i wagony sprowadzono z Anglii, stamtąd też pochodził maszynista zatrudniony do obsługi składu. Wagony pociągu, który nazwano „Austria”, posiadały różny standard, stąd też podzielono je na cztery klasy. Najniższa klasa czwarta nie miała ani okien ani dachu, klasa trzecia posiadała dach, lecz nie było okien. Klasy druga i pierwsza natomiast miały co prawda okna, lecz parowóz wytwarzał tyle dymu, że i tak nie można było ich otwierać. W ogóle pierwsze pociągi mogły kursować tylko przy sprzyjającej pogodzie<sup>14</sup>.

Dobra passa inwestorów prywatnych również nie trwała zbyt długo, gdyż ogólna sytuacja ekonomiczna kraju uległa w krótkim czasie znacznemu pogorszeniu. Kryzys finansowy sprawił, iż wykonawca nie był w stanie wywiązać się z zawartej umowy. W związku z tym Zarząd Towarzystwa złożył wniosek o przedłużenie koncesji na kolejne 10 lat. Rząd austriacki przystał na te prośbę, lecz pogłębiająca się recesja zmusiła przedsiębiorstwo do sformułowania następnej, tym razem o zwolnienie z obowiązku doprowadzenia linii do Bochni. Po długich negocjacjach doszło do zmiany umowy, i tak w 1853 r. podpisano nowy układ, na mocy którego Towarzystwo Kolejowe musiało przeprowadzić odcinek z Bogumina do Oświęcimia, wraz z odgałęzieniami do Opawy i Bielska<sup>15</sup>.

<sup>11</sup> P. E. Hrankin, P. W. Łazeczko, I. W. Siomoczkin, G. I. Szramko, *op. cit.*, s. 24.

<sup>12</sup> I. Konta, *op. cit.*

<sup>13</sup> P. E. Hrankin, P. W. Łazeczko, I. W. Siomoczkin, G. I. Szramko, *op. cit.*, s. 18.

<sup>14</sup> *Ibidem.*

<sup>15</sup> *Ibidem.*

Warto nadmienić, że z upływem czasu również rząd austriacki, analizując potencjalne korzyści ekonomiczne i gospodarcze, zmienił swą dotychczasową strategię i postanowił podjąć działania na rzecz budowy kolei państwowych. W 1841 r. ogłoszono całościowy plan rozwoju austriackiej sieci kolejowej. Zgodnie z projektem Wiedeń miał zostać centralnym węzłem kolejowym Monarchii, uzyskując w ten sposób połączenie ze wszystkimi krajami wchodzącymi w jej skład<sup>16</sup>. Państwo zastrzegало dla siebie budowę i eksploatację głównych dróg, prywatnym inwestorom pozostawiając wyłącznie linie boczne mające stosunkowo niewielkie znaczenie. Od 1845 r. podjęto również próby wykupu akcji od przedsiębiorstw prywatnych. Działania te doprowadziły m.in. do przejęcia przez skarbu państwa całej Kolei Krakowsko-Górnośląskiej w 1850 r. Odtąd przez sześć następujących lat na terenie Galicji działała kolej państwowa prowadząca kolejne inwestycje ze środków budżetowych. Niestety i tu kryzys odcisnął swoje piętno. W obliczu wysokiego deficytu i rosnącego zadłużenia państwa, w połowie lat 50. rząd zrezygnował z tworzenia nowych państwowych linii, decydując jednocześnie o prywatyzacji już istniejących. Aby zachować mimo wszystko wpływ na kształt i kierunki rozwoju kolei, stworzono system udzielania koncesji dla prywatnych inwestorów, określając w nich m.in. wysokość kapitału inwestycyjnego, co prowadziło z reguły do powstawania spółek akcyjnych<sup>17</sup>.

## 1.2. Powstanie kolei w Galicji i Krakowie

Rozbudowane dla transportu towarowego i połączone poprzecznymi gałęziami magistrale stały się w I połowie XIX w. głównymi arteriami pomiędzy Czechami a Austrią z jednej strony i Galicją z drugiej.

Przewóz towarów na duże odległości za pomocą transportu kolejowego jak na owe czasy był dość kosztowny. Przykładem może być zboże, którego transport dalej niż na odległość 100 km był nieopłacalny. Oprócz zboża przewożono też zwierzęta hodowlane, które skupowali bogaci chłopci. Przez terytoria Galicji Wschodniej przebiegał również tranzyt bydła z Mołdawii na rynki europejskie. W połowie XIX w. w zachodnich prowincjach Monarchii obrotu nabierał kształtujący się przemysł fabryczny. Wzrosło zapotrzebowanie na znaczne ilości surowców, w których bogactwo obfitowała m.in. Galicja. Oprócz tego w Galicji Zachodniej wzrastał popyt na towary z importu, a do rozwoju handlu potrzebny był szybki i tani transport, który łączyłby miasta, gdzie odbywała się wymiana towarów na surowce, z miejscami ich wytwarzania. Wszystko to wymagało

<sup>16</sup> L. Wierzbicki, *op. cit.*, s. 307.

<sup>17</sup> S. Szuro, *op. cit.*, s. 1–2.

udoskonalenia transportu, który dawałby możliwość przewozu towarów na duże odległości, w sporej ilości i w krótkim czasie. Sprostać tym warunkom mógł tylko transport kolejowy.

Świadomość korzyści, jakie może przynieść fakt posiadania drogi żelaznej, spowodowała rozpoczęcie starań mających na celu pozyskanie zgody i środków finansowych od cesarza Ferdynanda I, również przez sejm galicyjski. Projekt trasy opracowywano w latach 1840–1842. Do jego realizacji została powołana specjalna komisja. W jej skład weszło siedmiu wielkich przemysłowców i właścicieli ziem Galicji, na czele z księciem Leonem Sapiehą. Do opracowania statystycznego podziału zaproszono profesora Lwowskiej Akademii Technicznej – Tomaszka, natomiast techniczne wykonanie rozplanowania infrastruktury kolejowej oraz przebiegu trasy powierzono inżynierowi transportu kolejowego Franciszkowi Bretschneiderowi<sup>18</sup>. Inżynier ten był związany z biurem technicznym mieszczącym się przy c.k. guberni we Lwowie, a następnie po 1845 r. przeniesiono go do pracy w Ministerstwie Skarbu w Wiedniu<sup>19</sup>. W sprawozdaniu była wyznaczona główna linia Bochnia–Dębica–Rzeszów–Przeworsk–Przemysł–Lwów. Ze Lwowa kolej biegła do Krasnego, gdzie rozchodziła się na dwie gałęzie: do Brodów i Podwołoczysk przez Złoczów i Tarnopol. Południowa linia ze Lwowa miała zostać przeprowadzona przez Chodorów i Stanisławów do Czerniowców. W sprawozdaniu podkreślano, że kolej przyniesie ogromne korzyści całej Europie. Odnośnie Galicji wniosek dokumentował potrzebę budowy kolei ze względu na rozwój przemysłu i wywozu surowców oraz płodów rolnych.

Inaczej sprawy się miały w Rzeczypospolitej Krakowskiej, niezależnej od warunków prawnych powstawania linii kolejowych na terenie Austrii. Liniami kolejowymi zarządzał Senat, który podjął rozmowy z pruską spółką akcyjną w celu przedłużenia górnośląskiej kolei do Krakowa. W wyniku prowadzonych rozmów Senat zdecydował się na wydanie pozytywnej decyzji (w sprawie udzielenia przywileju spółce akcyjnej z Wrocławia na budowę drogi żelaznej biegnącej od Krakowa do granicy Górnego Śląska przez Krzeszowice, Chorzów i Jaworzno) pod warunkiem zawiązania towarzystwa akcyjnego pod nazwą „Towarzystwo drogi żelaznej krakowsko-górnośląskiej”. Dnia 1 marca 1844 r. zostały podpisane dokumenty koncesyjne przez akcjonariuszy spółki: Fryderyka Loebecka, Teodora Reimanna, Ferdynanda Schillera<sup>20</sup>. Na posiedzeniu Senatu dnia 16 sierpnia 1844 r. zatwierdzono kierunek I sekcji nowo powstającej linii, biegnący na Krowodrzę, Łobzów, Mydlniki, Zabierzów do Krzeszowic. W dalszej kolejności uchwalono kierunki linii II i III sekcji – od Krzeszowic na Filipowice, Trzebinie,

<sup>18</sup> P. E. Hrankin, P. W. Łazeczko, I. W. Siomoczkin, G. I. Szramko, *op. cit.*, s. 18.

<sup>19</sup> L. Wierzbicki, *op. cit.*, s. 310.

<sup>20</sup> *Das Privilegium vom 1 März 1844...*, s. 9–14.



Szczakowę i Długoszyn, aż do Przemyślu<sup>21</sup>. Prace budowlane postępowały bardzo sprawnie, czego efektem, na mocy zawartego układu, dnia 13 października 1847 r. została otwarta pierwsza kolej w Galicji. Prowadziła ona ze Skupienia (miejsowość na granicy pruskiej) przez Mysłowice do Krakowa (długość 65,7 km), obejmując również odnogi ze Szczakowej do granicy Królestwa Polskiego w Maczkach (długość 2 km)<sup>22</sup>.

Rok po uroczystym otwarciu linii galicyjskiej nadszedł ogólny kryzys związany z rozbudową sieci. Mimo ułatwień prawnych oferowanych przez rząd nie było żadnego zainteresowania ze strony prywatnych przedsiębiorstw na nabycie praw koncesyjnych. W takiej sytuacji władze Monarchii wyznały nową politykę na polu rozwoju kolejnictwa, jak również pograżonego w stagnacji przemysłu i handlu. Została podjęta decyzja w sprawie wykupienia istniejących już kolei oraz budowa nowych linii, m.in. powstał projekt przekroczenia Alp przez Semmering<sup>23</sup>. W istniejących warunkach kolej galicyjska pozostała w rękach prywatnych jeszcze do dnia 30 kwietnia 1850 r., kiedy to rząd wykupił ją od spółki za cenę 3 073 429 zł i przekształcił na „Wschodnią Kolej Państwową”, kierowaną przez własny zarząd powołany dnia 1 stycznia 1852 r.<sup>24</sup> W dalszej kolejności rząd podjął decyzję rozbudowy kolei, czego efektem były prace przy odcinkach: Oświęcim–Trzebinia oraz Kraków–Dębica oraz linii Biezanów–Wieliczka. Polityka państwa względem rozbudowy kolei przyniosła zamierzone efekty, gdyż w końcu 1854 r. w posiadaniu rządu było już 2600 km kolei żelaznych, z których przeszło 2/3 należały do państwa<sup>25</sup>. Dobrą passę kończy pogłębiający się kryzys finansowy Monarchii, co zmusza rząd do powolnej wyprzedaży poszczególnych odcinków prywatnym przedsiębiorcom. Tak też staje się z koleją galicyjską, która 27 stycznia 1856 r. została odkupiona przez Towarzystwo Kolei Północnej<sup>26</sup>. Ciekawostką jest to, że Towarzystwo jako pierwsze wykorzystало lampy naftowe do oświetlenia wagonów na kolei północnej. Do tego celu kolej północna w 1855 r. wykupiła od Ignacego Łukasiewicza 15 ton nafty<sup>27</sup>.

Sytuacja polityczna, która ukształtowała się po włączeniu Rzeczypospolitej Krakowskiej do monarchii habsburskiej, spowodowała, iż rząd wiedeński zdecydował się na budowę długo oczekiwaną przez sejm galicyjski linii kolejowej z Krakowa do Lwowa (il. 7). Roboty przygotowujące teren pod budowę torowiska rozpoczęto jeszcze w 1850 r. Trzy lata później zakończono prace nad odcinkiem

<sup>21</sup> K. Skibiński, *Komunikacje...*

<sup>22</sup> *Österreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1903–1913...*

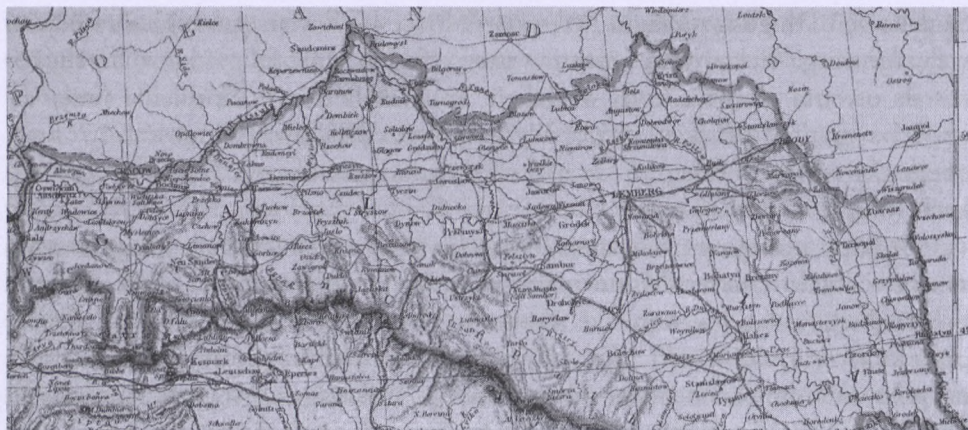
<sup>23</sup> K. Skibiński, *Komunikacje...*, s. 44.

<sup>24</sup> *Ibidem*.

<sup>25</sup> *Ibidem*, s. 45.

<sup>26</sup> *Ibidem*.

<sup>27</sup> P. E. Hrankin, P. W. Łazeczko, I. W. Siomoczkin, G. I. Szramko, *op. cit.*, s. 54.



7. Odcinek drogi żelaznej łączącej Kraków i Lwów

biegnącym pomiędzy Bochnią a Dębicą, jednakże bez uzyskania połączenia z Krakowem. Wynikiem podjęcia takiej decyzji była jeszcze wtedy nieuregulowana sytuacja prawna dotycząca planów przebiegu linii galicyjskiej, co z kolei wiązało się z zakazem eksploatacji nowo powstałego odcinka. Zaistniałą sytuację rozwiązał w 1853 r. wybuch wojny krymskiej. Nasilające się coraz gwałtowniej napięcia w stosunkach monarchii austriackiej z Rosją zmusiły rząd do stworzenia planów uszczelnienia granic i usprawnienia komunikacji w Galicji. Inicjatywa połączenia drogą żelazną Krakowa z Bochnią wyszła od gen. Hessa<sup>28</sup>. Prace przy budowie linii trwały nieprzerwanie nawet w nieprzychylnych warunkach ostrej zimy. W przedsięwzięcie było zaangażowanych ok. 12 tys. żołnierzy, dzięki którym 15 października 1855 r. odbyła się próbna jazda pociągu z Krakowa do Dębicy. Linię planowano udostępnić podróżnym latem 1855 r. Jednak oficjalne otwarcie nastąpiło dopiero 20 lutego 1856 r. Prawidłowość przebiegu prac nadzorował inż. Dimmer (imię nieznane), natomiast ostateczne projekty wytyczenia trasy zostały wykonane przez Władysława Zapałowicza<sup>29</sup>.

Wyczerpująca finansowo wojna z Rosją i duże koszty budowy nowych odcinków kolejowych spowodowały, że rząd austriacki zdecydował się na przekazanie budowanych bądź oczekujących na podpisanie koncesji linii organizacjom prywatnym i samorządowym. Na przełomie 1855 i 1856 r. ogłoszono warunki, na podstawie których udzielano koncesji w całym państwie. Od lat 60., oprócz szerokiego wachlarza ulg inwestorskich, rozwijał się również system udzielania tzw. gwarancji państwowych, które stanowiły zabezpieczenie dla akcjonariuszy ustalonego oddzielnie dla każdej linii poziomu zysku od zainwestowanego kapi-

<sup>28</sup> *Österreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1903–1913...*, s. 3.

<sup>29</sup> *Ibidem*.

tału. Daje to początek tzw. ery grynderskiej<sup>30</sup>, czyli zakładania przedsiębiorstw w formie spółek akcyjnych, co dawało ich właścicielom duże zyski ze spekulacji ich akcjami na giełdach. Jeszcze w latach 40. XIX w. w Galicji powstało stowarzyszenie na rzecz budowy kolei żelaznych, które podjęło rozmowy z rządem austriackim w sprawie uzyskania koncesji na kontynuowanie budowy linii galicyjskiej. Starania te jednak nie przyniosły oczekiwanych korzyści, ponieważ w międzyczasie rząd obiecał Towarzystwu Kolei Północnej linie biegnące z Oświęcimia aż do Przemyśla. Konsorcjum galicyjskiemu zaproponowano więc prawo budowy i eksploatacji drogi żelaznej z Przemyśla przez Lwów i Brody do granicy rosyjskiej oraz przez Czerniowce do granicy z Rumunią. Towarzystwo miało świadomość, że na proponowanych warunkach kolej nie będzie w stanie zapewnić rentowności przedsiębiorstwu, w związku z tym wycofało się z przejścia proponowanego odcinka. Po długich namysłach doszło do drugiej konfrontacji, w której rząd austriacki zdecydował się na zmianę warunków względem kolei północnej, zabierając jej część wpływów w Galicji Zachodniej. Tym sposobem 7 kwietnia 1857 udzielono koncesji nowo powstałemu Towarzystwu c.k. Uprzywilejowanemu Galicyjskich Kolei Żelaznych Karola Ludwika<sup>31</sup>. Dokumenty koncesyjne podpisali: Leon ks. Sapieha, Władysław hr. Baworowski, Włodzimierz Borkowski, Józef Brener, Włodzimierz hr. Dzieduszycki, Stanisław hr. Gołuchowski, Maurycy Haber, Karol ks. Jabłonowski, Wincenty Kirchmajer, Kazimierz hr. Krasicki, Leopold de Lämél, Kazimierz hr. Lanckoroński, Kajetan hr. Lewicki, Herakliusz Jerzy ks. Lubomirski, M. Nachmiel Mises, Kalikst ks. Poniński, Adam hr. Potocki, Alfred hr. Potocki, Samuel M. Bar. Rothschild, Władysław ks. Sanguszek, Adam ks. Sapieha, Edward hr. Wodzicki, Wit hr. Żeleński, c.k. uprzyw. Zakład Kredytowy dla Handlu i Przemysłu, Aktion-Gesellschaft K.K. Ass. Priv. Kaiser Ferdinands – Nordbahn<sup>32</sup>. Na początku dyrekcja miała siedzibę w Wiedniu, na Elizabeth Strasse 7. Kapitał towarzystwa sięgał 25 mln guldenów, z czego 14 mln było przeznaczone na wykupienie nowo wybudowanych szlaków kolei. Na mocy otrzymanego przywileju Towarzystwo objęło od 1 stycznia 1858 r. funkcjonujące linie z Krakowa do Dębicy z odnogami do Wieliczki i Niepołomic, narosłe zadłużenie oraz zgodę na przeprowadzenie linii z Rzeszowa przez Przemyśl do Lwowa, a w dalszej kolejności budowę drogi biegnącej ze Lwowa do Brodów i Czerniowców. Zarząd nad dworcem krakowskim otrzymało Towarzystwo Wyłącznie Uprzywilejowanej Kolei Żelaznej Północnej Cesarza Ferdynanda, z zastrzeżeniem, iż jego eksploatacja będzie wspólna dla obydwu towarzystw.

<sup>30</sup> Określenia tego używa S. Szuro, *op. cit.*, s. 2.

<sup>31</sup> *Komisje i statuta c.k. uprzyw. Kolei galicyjskiej Karola Ludwika*, Wiedeń 1858.

<sup>32</sup> „Gazeta Lwowska” 1867, nr z 6 VI, s. 3; *Österreichische Statistisches Handbuch...; Statistische Nachrichten über die Eisenbahnen...*

Konsorcjum galicyjskie uzyskało również zgodę na rozbudowę infrastruktury kolejowej w obrębie dworca krakowskiego.

Trasa Kolei Karola Ludwika miała zbliżony przebieg do pierwotnego planu, wytyczonego przez inż. Bretschneidera<sup>33</sup>. Z wcześniejszą propozycją był zgodny odcinek z Rzeszowa do Mszany, dalej trasa została zwrócona bardziej na północ przez wieś Biłohorszczce do Lwowa. Prace przy budowie linii postępowały bardzo szybko, czego efektem było uroczyste otwarcie odcinka z Dębicy do Rzeszowa (15 listopada 1858 r.). Kolejne odcinki oddawano do użytku regularnie w odstępach rocznych<sup>34</sup>.

Do 1859 r. rząd austriacki sprzedał za 177 mln wszystko, co nabył w przeciągu dziewięciu poprzednich lat za 367 mln, tracąc na tym 190 mln. Rząd poniósł całkowitą klęskę i już nie mógł dyktować warunków akcjonariuszom. Teraz znowu wszystko zależało od kapitału prywatnego. Jedyne, co mógł zaproponować to dobre warunki kredytowe dla przedsiębiorców. Rozpoczął się ze strony rządu czas tzw. gwarantów<sup>35</sup>.

**Tab. 1.** Daty otwarcia i długości poszczególnych odcinków pierwszego odcinka Kolei Karola Ludwika<sup>36</sup>

Trasa	Data otwarcia linii	Długość w km
Kraków–Dębica	20.02.1856	110 517
Bieżanów–Wieliczka	26.01.1857	5 344
Podłęże–Niepołomice	16.01.1858	4 813
Dębica–Rzeszów	15.11.1858	46 898
Rzeszów–Przeworsk	15.11.1859	36 735
Przeworsk–Przemyśl	15.11.1860	50 017
Przemyśl–Lwów	15.11.1861	98 199

<sup>33</sup> F. Bretschneider pracował w biurze technicznym przy c.k. gubernium we Lwowie, następnie został przeniesiony do Ministerstwa Skarbu w Wiedniu.

<sup>34</sup> J. Osiecki, *op. cit.*, s. 3.

<sup>35</sup> Gwarantem nazywano gwarancje państwowe polegające na zabezpieczeniu akcjonariuszom przez skarb państwa pewnego, ustalonego oddzielnie dla każdej linii, poziomu zysku od za-inwestowanego kapitału. Dodatkowo wspierano inwestorów poprzez szerokie stosowanie różnorodnych zwolnień celnych i podatkowych.

<sup>36</sup> Dane opracowane na podstawie: *Österreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1903–1913...*

**Tab. 2.** Terminy otwarcia poszczególnych części drugiego odcinka Kolei Karola Ludwika<sup>37</sup>

Data otwarcia linii	Trasa	Długość w km
12.07.1869	Lwów–Krasne–Złoczów	75 289
12.07.1869	Krasne–Brody	42 009
01.08.1871	Złoczów–Tarnopol	64 043
04.10.1871	Tarnopol–Podwołoczyska	52 853
27.08.1873	Brody–Radziwiłłów	7 251
06.07.1884	Jarosław–Sokal	146 937
30.10.1887	Dębica–Rozwadów–Nadbrzezie	107 447

**Tab. 3.** Odcinki kolejowe będące własnością galicyjskiej Kolei Karola Ludwika<sup>38</sup>

Odcinek kolejowy	Data otwarcia	Długość (w km)
Kraków–Dębica	20.02.1856	110 517
Bieżanów–Wieliczka	26.01.1857	5 344
Podłęże–Niepołomice	16.09.1858	4 813
Dębica–Rzeszów	15.11.1858	46 898
Rzeszów–Przeworsk	15.11.1859	36 735
Przeworsk–Przemysł	15.11.1860	50 017
Przemysł–Lwów	15.11.1861	98 199
Lwów–Krasne–Złoczów	12.07.1869	75 289
Krasne–Brody	12.07.1869	42 009
Złoczów–Tarnopol	01.08.1871	64 043
Tarnopol–Podwołoczyska	04.10.1871	52 853
Brody–Radziwiłłów	27.08.1873	7 251
Jarosław–Sokal	06.07.1884	146 937
Dębica–Rozwadów–Nadbrzezie	30.10.1887	107 447

<sup>37</sup> *Ibidem.*<sup>38</sup> S. Szuro, *op. cit.*, s. 54.

Zakończenie pierwszego etapu budowy linii kolejowej stanowiło oddanie do eksploatacji 15 listopada 1861 r. odcinka Przemyśl–Lwów. Pod koniec 1861 r. w Galicji przekazanych do użytku publicznego dróg żelaznych, nie licząc odcinka Oświęcim–Dziedzice, było 465 km, a koszt ich budowy wynosił 42 732 500 zł<sup>39</sup>. W dalszej kolejności rozpoczęto prace mające przygotować grunt pod torowisko w kierunku wschodnim do granicy z Rosją. Roboty ruszyły dopiero w 1867 r., ponieważ strona rosyjska zwlekała z rozpoczęciem budowy po swojej stronie. Pierwszy odcinek, biegnący ze Lwowa do Złoczowa z odgałęzieniem do Brodów, otworzono dwa lata później, tj. 15 lipca 1869 r. Przez następny okres prowadzono prace budowlane do Tarnopola, Podwołoczysk nad Zbruczem (miejscowość nadgraniczna) oraz dokonano rozbudowy tras bocznych.

W 1871 r. monarchia habsburska otrzymała pierwsze bezpośrednie połączenie z Rosją, a odcinek Kraków–Podwołoczyska stał się ważnym elementem europejskiego systemu kolejowych połączeń równoleżnikowych. Na tym zakończył się pierwszy okres budowy państwowych kolei żelaznych. Od tej pory rząd brał tylko pośredni udział w rozwoju kolejnictwa, poprzez udzielanie subwencji czy zakup akcji. Szybki wówczas rozwój kolejnictwa został zahamowany przez kolejny kryzys ekonomiczny w 1873 r. oraz związane z nim załamanie się kursów akcji na giełdzie wiedeńskiej. Krach finansowy spowodował duże trudności i ograniczenia względem przyznawanych przez banki kredytów, co z kolei doprowadziło do wstrzymania prowadzonych i zaniechania planowanych inwestycji kierowanych przez prywatne konsorcja. W tym czasie Ministerstwo Handlu i Ministerstwo Wojny, dbając o sprawy ekonomiczne i strategiczne Monarchii, wniosły petycję do rządu o konieczności budowy nowych dróg żelaznych w Galicji. W takiej sytuacji wydano decyzję o wszczęciu nowych inwestycji państwowych, co stało się początkiem drugiego okresu zaangażowania państwa w tworzenie sieci i prowadzenie ruchu na liniach kolejowych<sup>40</sup>.

Budowa kolei państwowych wymusiła reorganizację centralnej administracji państwowej, dzięki czemu zostały utworzone Dyrekcja Budowy Austriackich Dróg Żelaznych i Generalna Inspekcja Kolei Austriackich. Rozwój administracji i państwowej służby kolejowej w konsekwencji doprowadził do późniejszych prób przejęcia przez państwo prywatnych linii wykazujących się małą rentownością, przez co stale obciążały budżet państwa wypłacanymi kwotami gwarancyjnymi. Aby ułatwić procedurę przejmowania poszczególnych odcinków, Rada Państwa w 1877 r. wprowadziła ustawę sekwencyjną zezwalającą na „przymusowe przejmowanie organizacji ruchu kolejowego przez państwo na tych liniach, które corocznie uzyskiwały subwencje, wykorzystując gwarancje państwowe”<sup>41</sup>. Ustawa

<sup>39</sup> L. Wierzbicki, *op. cit.*, s. 309.

<sup>40</sup> *Ibidem*, s. 3.

<sup>41</sup> *Ibidem*.

przewidywała, iż w momencie przejęcia linii przez zarząd państwowy całość zysku powyżej poziomu gwarantowanego akcjonariuszom przez państwo przeznaczano na spłatę gwarancji zysku. W przypadku przymusowego wykupu linii rząd płacił za przeprowadzoną transakcję rządowymi obligacjami kolejowymi oprocentowanymi na 4% w skali roku oraz gwarantował spłatę wszystkich długów zaciągniętych przez daną kolej wobec osób trzecich. Był to jeszcze okres, kiedy państwo nie dążyło do przejęcia kontroli nad wszystkimi kolejami Monarchii, a jedynie do uzupełnienia istniejącej i tworzącej się sieci<sup>42</sup>.

Na przełomie lat 70. i 80. XIX w., przy dość dużym nasyceniu obszaru państwa liniami kolejowymi, Monarchia natrafiła na poważne ograniczenia związane z ich dalszą rozbudową. Wynikało to m.in. ze zbyt dużych nakładów finansowych, które należało wnieść podczas budowy i wyposażaniu w potrzebną infrastrukturę nowych odcinków, przy stosunkowo niewielkim przewidywanym ruchu, za które oczywiście szły niższe wpłaty i zyski. Rozwiązaniem tej sytuacji była budowa tzw. lokalnych kolei dowozowych charakteryzujących się gorszymi parametrami technicznymi, co natomiast wpływało na obniżenie kosztów ich budowy. 25 maja 1880 r. Rada Państwa przyjęła ustawę regulującą funkcjonowanie i powstawanie tego nowego rodzaju kolei. Nowe przepisy prawne dawały inwestorom kolejne możliwości. Stosunkowo niewielki wkład finansowy potrzebny do zainwestowania przyciągał nie tylko kapitał państwowy, ale też spółki prywatne oraz fundusze poszczególnych krajów koronnych. Koleje lokalne nie miały oddzielnego zarządcy, gdyż podlegały pod linie główne. Stan taki spowodował konieczność dalszej reorganizacji administracji państwowej, co przyczyniło się do powstania w 1894 r. Ministerstwa Kolei.

W ciągu tych kilkunastu lat funkcjonowania Kolei Karola Ludwika coraz intensywniej zwiększała się liczba ludzi, którzy chcieli pracować właśnie na tej kolei. Była to bardzo intratna praca, gdyż „każdy kto mógł pchał się do kolei, zainteresowany nie tylko stałą pracą, ale i stabilną płacą i po 35 latach emeryturą”<sup>43</sup>. Praca u prywatnego przedsiębiorcy zależała od gospodarczej koniunktury państwa. Dlatego też nagminne było to, że nawet wykwalifikowany pracownik zostawiał dobrze płatną pracę, np. w gałęzi naftowej, i starał się o zatrudnienie na kolei, gdzie początkowo otrzymywał znacznie mniej, ale w miarę upływu czasu płace wzrastały, a on był pewien swojej przyszłości<sup>44</sup>. Jednakże przyjęcie do pracy na kolei nie było prostą sprawą. Kandydat musiał posiadać list polecający, najlepiej wpływowego duchownego, oficera lub doświadczonego kolejarza, a dostając nową pracę, starał się ją utrzymać jak najdłużej nawet do emerytury. Do służb ruchu kolejowego w pierwszej kolejności przyjmowano najpierw zasłużonych

<sup>42</sup> *Ibidem*.

<sup>43</sup> P. E. Hrankin, P. W. Łazeczko, I. W. Siomoczkin, G. I. Szramko, *op. cit.*, s. 24.

<sup>44</sup> *Ibidem*.

wojskowych, nazywanych feldfeberami, po 30-letniej służbie wojskowej. Uzależnienie od kolei było bardzo duże i mocno ingerowało w życie prywatne pracowników. Dochodziło nawet do takich paradoksów, iż aby pracownik mógł się ożenić, musiał prosić o pozwolenie w tej sprawie swojego kierownika. Młodzian czasem stawał przed wyborem: żona albo kolej<sup>45</sup>.

**Tab. 4.** Sieci kolejowe pozostające w zarządzie trzech dyrekcji: krakowskiej, lwowskiej i stanisławowskiej<sup>46</sup>

Dyrekcja ruchu w Krakowie		Dyrekcja ruchu we Lwowie		Dyrekcja ruchu w Stanisławowie	
Oświęcim–Pogórze	64 226 km	Rzeszów–Lwów	184 253 km	Stryj–Stanisławów	107 812 km
Sucha–Skawina	46 264 km	Jarosław–Sokal	145 908 km	Chryplin–Husiatyn	144 083 km
Kraków–Rzeszów	157 500 km	Przemyśl–Chyrów–Mező-Laborcz	147 017 km	Dolina–Wygoda	8 346 km
Bieżanów–Wieliczka	5 126 km	Nowy Zagórz–Zagórz	1 129 km	Lwów–Niepołomice	241 834 km
Podłęże–Niepołomice	4 812 km	Chyrów–Stryj	101 750 km	Kołomyja–Słoboda Rungurska	25 593 km
Dębica–Rozwadów	99 546 km	Drohobycz–Borysław	11 576 km	Kołomyja–Kniaźdwór	7 112 km
Sobów–Nadbrzezie	7 549 km	Lwów–Stryj	74 812 km	Niepołokowce–Suczawa	113 681 km
Nowy Sącz–Stróże	30 765 km	Stryj–Beskid	71 731 km	Czerniowce–Nowosielica	34 900 km
Stróże–Nowy Zagórz	114 069 km	Lwów–Podwołoczyska	197 018 km	Hliboka–Berhomet	52 927 km
Nowy Sącz–Orłów	63 244 km	Krasne–Radziwiłłów	52 696 km	Berhomet–Meżebrody	9 221 km
Stróże–Tarnów	57 401 km	Lwów–Bełżec	89 464 km	Karapcziu–Czudyn	18 710 km
Zagórzany–Gorlice	4 162 km				
Jasło–Rzeszów	71 099 km				
RAZEM	909 425 km	RAZEM	1 077 354 km	RAZEM	764 219 km

<sup>45</sup> *Ibidem.*

<sup>46</sup> Zob. K. Skibiński, *Komunikacje...*



## 2. Rozwój infrastruktury i architektury kolejowej w XIX w.

### 2.1. Powstanie transportu kolejowego

#### 2.1.1. Tory kolejowe

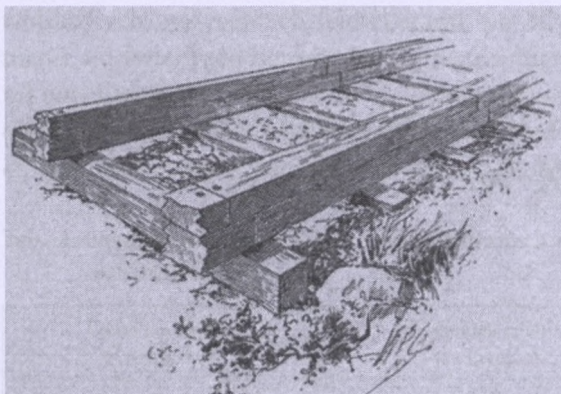
Historia transportu kolejowego swoimi korzeniami sięga jeszcze czasów starożytnych. Pierwsze próby stworzenia drogi przypominającej tory kolejowe można odnaleźć w stolicy państwa Hetytów w Hattusas, gdzie ok. 1200 lat p.n.e. zbudowano procesyjną drogę koleinową, używaną podczas świąt religijnych do przewożenia posągów bogów<sup>1</sup>. Pierwsze informacje o torach ułatwiających transport pochodzą z XVI w., kiedy to układano je za pomocą drewnianych belek, m.in. w kopalniach węgla kamiennego w Siedmiogrodzie (il. 8). Opisu sposobu budowania torów dokonał w 1556 r. G. Agricola<sup>2</sup>. Ulepszenie tej konstrukcji nastąpiło w 1716 r. w Anglii, gdzie zaczęto pokrywać drewniane belki kutymi z żelaza płytkami<sup>3</sup>. Co najmniej 20 lat później użyto pierwszych szyn żelaznych kładzionych na drewnianych belkach, które na szeroką skalę zaczęto stosować dopiero od 1767 r.<sup>4</sup> (il. 9, 10, 11). Kolejne lata to wdrażanie nowych materiałów, ulepszeń konstrukcyjnych oraz odpowiednie dostosowywanie profili szyn oraz kół wagonów do uzyskania jak najlepszych efektów podczas transportowania materiałów. Wraz z rozwojem transportu szynowego wzrastał przekrój i ciężar szyn. Zmusiło to konstruktorów do usunięcia drewnianych belek i zastosowania poprzecznych podkładów wykonanych z drewna. W ten sposób tory uzyskały swoją jak na owe czasy nowoczesną formę, czyli żelazną szynę na poprzecznych podkładach.

<sup>1</sup> *Encyklopedia odkryć i wynalazków*, red. B. Orłowski, Z. Płochocki, Z. Przyrodzki, Warszawa 1979, s. 60; J. Demel, *op. cit.*, s. 5–7.

<sup>2</sup> *Encyklopedia odkryć i wynalazków...*, s. 375.

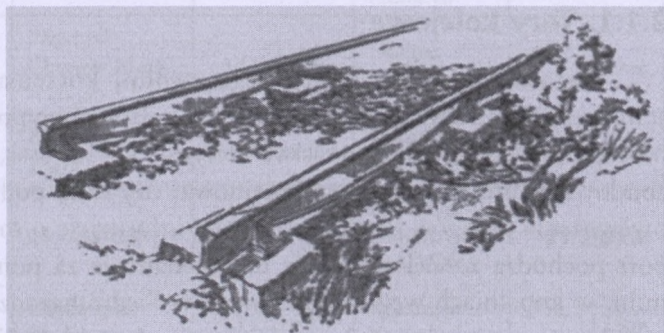
<sup>3</sup> *Ibidem*.

<sup>4</sup> *Ibidem*.



8. Przykład jednych z pierwszych rodzajów torów kolejowych budowanych za pomocą drewnianych belek

9. Przykład jednych z pierwszych rodzajów torów kolejowych budowanych za pomocą metalowych szyn



10. Budowa pierwszej drogi żelaznej łączącej Wiedeń z Bochnią

11. Budowa pierwszej  
drogi żelaznej łączącej  
Wiedeń z Bochnią



### 2.1.2. Parowóz

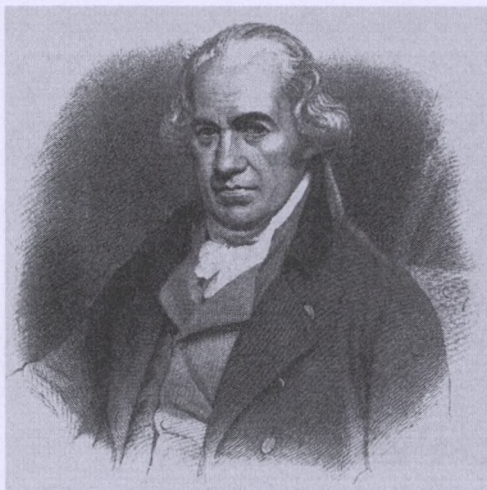
Nie byłoby kolei, gdyby nie parowóz. Jego historia ściśle wiąże się z innym wynalazkiem – z powstałym w 1782 r. silnikiem parowym konstrukcji Jamesa Watta<sup>5</sup> (il. 12). Był to wynalazek przełomowy. Od tego czasu rozpoczęto próby skonstruowania niezawodnego pojazdu parowego, który zastąpiłby w transporcie zwierzęta. Powstawały pierwsze lokomobile, ciągniki czy dyliżanse. Jednym z twórców dyliżansu parowego był angielski wynalazca Richard Trevithick (il. 13), który jako jeden z pierwszych przyczynił się do powstania prototypu parowozu kolejowego<sup>6</sup>. W jego ślady poszli również inni konstruktorzy, czego efekty widać już w 1813 r., kiedy opinii publicznej pokazano parowóz o nazwie „Puffing Billy”, autorstwa Williama Hedleya, o napędzie przeniesionym bezpośrednio na koła za pomocą specjalnego układu dźwigni i kół zębatach<sup>7</sup>. W 1829 r. inny znany angielski naukowiec – George Stephenson pokazuje światu parowóz, obecnie uznawany za pierwszy dojrzały prototyp wszystkich późniejszych konstrukcji, o nazwie „Rocket”. Parowóz ten osiągał prędkość nawet do 50 km/h i mógł pociągnąć za sobą ciężar nawet 20 ton.

Transport szynowy na terenie Anglii popularność zdobył jeszcze w XVIII w. Przykładem tego są stosowane na szeroką skalę kolejki przemysłowe oraz tramwaje z trakcją konną (il. 14). Również tutaj dochodzą do realizacji pierwsze próby uruchomienia parowozu poruszającego się po torze. Pomysłodawcą i realizatorem koncepcji był wspomniany R. Trevithick, który 21 lutego 1804 r. uruchomił

<sup>5</sup> *Ibidem*, s. 258.

<sup>6</sup> *Ibidem*.

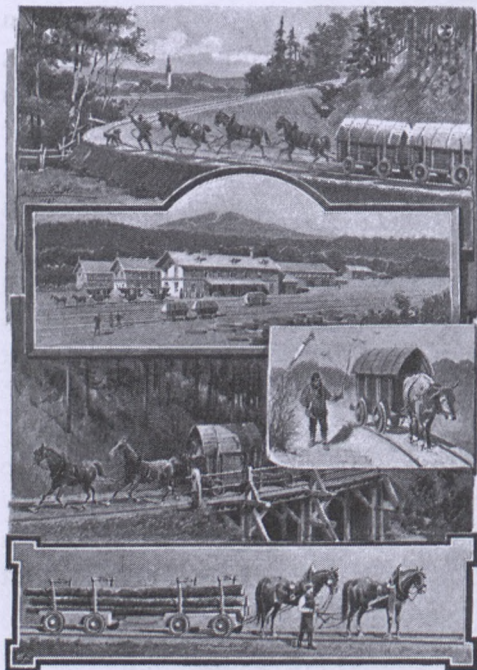
<sup>7</sup> *Ibidem*, s. 259.



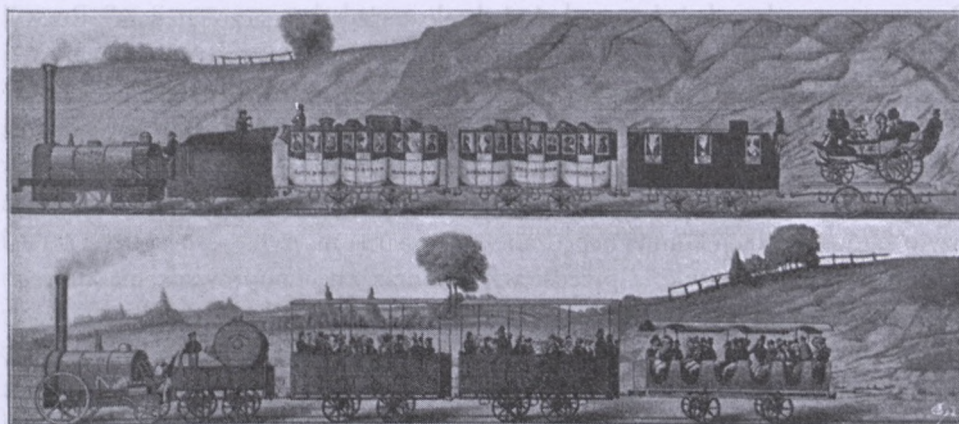
12. James Watt, konstruktor pierwszego silnika parowego



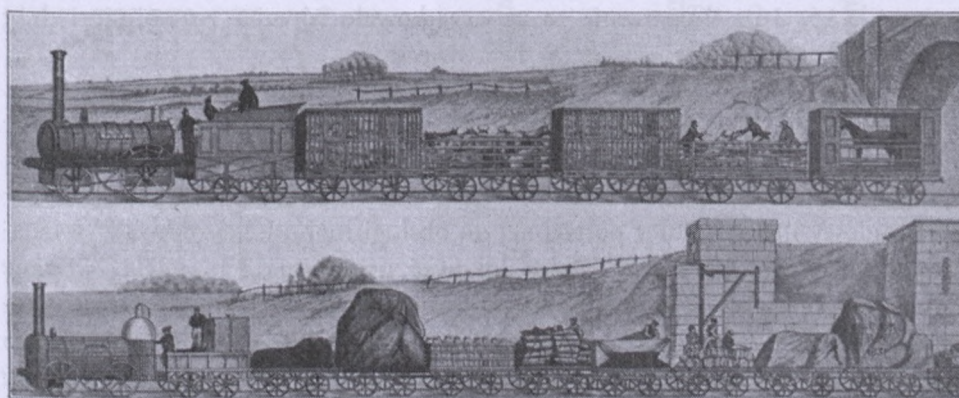
13. Richard Trevithick, konstruktor jednego z pierwszych parowozów kolejowych



14. Trakcja konna



15. Lokomotywa z wagonami osobowymi podczas podróży pierwszym odcinkiem kolejowym pomiędzy Liverpoolem a Manchesterem



16. Lokomotywa z wagonami towarowymi podczas przewozu towarów na pierwszym odcinku kolejowym pomiędzy Liverpoolem a Manchesterem

pierwszą na świecie kolej przemysłową z wykorzystaniem trakcji parowozowej własnej konstrukcji<sup>8</sup>. Trasa kolejki rozciągała się na odcinku 15 km pomiędzy Penydaren a Abercynon, przewoząc codziennie do pracy robotników oraz 20 ton ładunku. Kolejnym pomysłem Trevithicka było udostępnienie swojego wynalazku szerszej publiczności. W 1808 r. otworzył on w Londynie kolej parową do przewozu ludzi. Eksperyment polegał na tym, że za dokonaniem odpowiedniej opłaty, na eliptycznie zamkniętym torze, można było przez kilka minut jeździć koleją parową. Przedsięwzięcie jednak nie trwało długo ze względów finansowych.

<sup>8</sup> *Ibidem*, s. 140.

Ponownie wygrała trakcja konna, której eksploatacja była znacznie tańsza<sup>9</sup>. Rozwój techniki jednak nie dał za wygraną, i tak w 1818 r. powstał projekt pierwszej publicznej linii kolejowej mającej służyć do przewozu zarówno osób, jak i materiałów towarowych na trasie pomiędzy Stockton a Darlington. Budowy odcinka liczącego 60 km podjął się w latach 1823–1825 G. Stephenson, znany konstruktor i wynalazca. Uroczystego otwarcia dokonano 27 września 1825 r. Do transportu użyto zarówno trakcji konnej napędzanej stacjonarną maszyną parową, jak i trakcji parowozowej. Duży sukces przedsięwzięcia oraz chęć poprowadzenia nowego odcinka pomiędzy Liverpooliem a Manchesterem wzbudziły bardzo duże emocje głównie wśród przewozowych towarzystw konnych i żeglugowych bojących się o swoją przyszłość. Pęd ku nowoczesności pokonał stawiane przeszkody, i tak 15 września 1830 r. uruchomiono pierwszy odcinek kolei, do którego obsługi wykorzystano wspomniany już wyżej parowóz „Rocket” autorstwa G. Stephensona<sup>10</sup>. Droga kolejowa pomiędzy Liverpooliem a Manchesterem oficjalnie została uznana za pierwszą linię kolejową spełniającą wymagania nowoczesnego transportu (il. 15, 16). Wydarzenie to zapoczątkowało również rozwój sieci dróg kolejowych zarówno w Europie, jak i na świecie.

### 2.1.3. Sieć trakcyjna i sygnalizacyjna

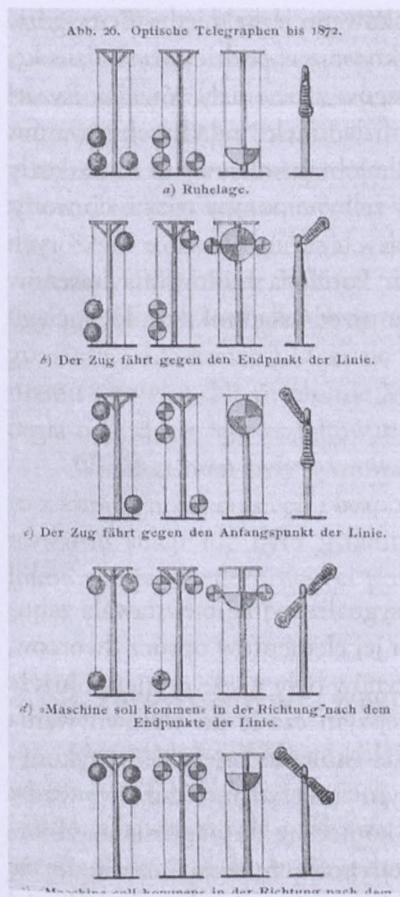
Wraz z rozwojem nowych technologii komunikacyjnych zaistniała konieczność budowy infrastruktury potrzebnej do obsługi ruchu kolejowego. W wyznaczonych do tego miejscach zaczęto lokować urządzenia i budowle związane z ruchem pociągów, takie jak nastawnie, magazyny, przeładownie, lokomotywnie, wieże ciśnień, mosty czy wiadukty. Jednakże infrastruktura kolejowa to nie tylko obiekty kubaturowe, ale mnóstwo elementów towarzyszących, np. rampy kolejowe, żurawie, semafony, naprężacze przy nastawniach i bocznice. Krajobraz kolejowy kształtował się również dzięki sygnalizacji umożliwiającej sprawne poruszanie się parowozów na określonych trasach. Pierwsze sygnały optyczne wprowadzono już w 1827 r. na linii kolejowej Stockton–Darlington w Anglii<sup>11</sup>. Sygnalizator posiadał formę trójkątnego znaku z napisem „Danger”. Gdy droga była wolna, ustawiano go równoległe do linii torów, przez co stawał się niewidoczny dla maszynisty kierującego parowozem<sup>12</sup>. Od tego momentu czyniono wzmożone próby nad udoskonalaniem sygnalizacji kolejowej, i tak w 1843 r. Anglik C. Gregory jako pierwszy zgrupował kilka sygnałów, które mocowano

<sup>9</sup> *Ibidem*.

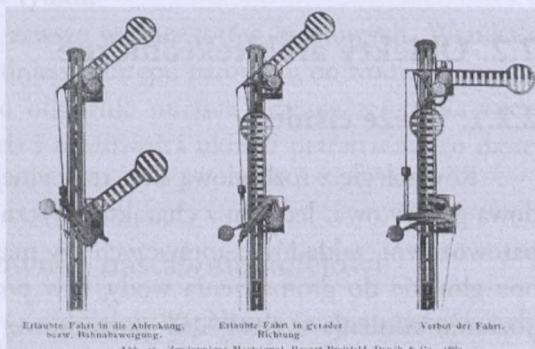
<sup>10</sup> *Ibidem*, s. 259.

<sup>11</sup> *Sygnalizacja kolejowa*, „Inżynier Kolejowy” 1929, nr 6, s. 179.

<sup>12</sup> *Ibidem*.



17. Przykład XIX-wiecznych urządzeń sygnalizacyjnych stosowanych na terenie Monarchii Austro-Węgierskiej



18. Przykład XIX-wiecznych urządzeń sygnalizacyjnych stosowanych na terenie Monarchii Austro-Węgierskiej

w jednym miejscu za pomocą tzw. ramy strzemiennej<sup>13</sup>. Rama strzemienna to urządzenie, na której znajdowały się semafony sygnalizacyjne. Sygnały zmieniano za pomocą przymocowanych do nich drutów, które z kolei łączyły się z łańcuchami przełożonymi przez boki ramy w taki sposób, aby naciskając nogą specjalne strzemiona zamocowane na końcach łańcuchów, można było podnieść ramiona wybranych semaforów. Kilka lat później wynaleziono urządzenie bezpośrednio połączone z dźwignią zwrotnicy, dzięki czemu w momencie uruchomienia zwrotnicy zmieniało się automatycznie oznakowanie semafora. Przełomowy był rok 1858, kiedy to skonstruowano pierwszy semafor żelazny, którego forma po nieznacznych przeróbkach przetrwała do czasów współczesnych<sup>14</sup> (il. 17, 18). Charakterystyczne dla krajobrazu kolejowego były żurawie wodne. Służyły one

<sup>13</sup> J. A. Babiński, *Zagrożenia i degradacja technicznych elementów krajobrazu kolejowego w Wielkopolsce*, w: *Obiekty kolejowe...*

<sup>14</sup> *Sygnalizacja kolejowa...*

do napełniania wodą tendrów parowozowych. Lokowano je na międzytorzu, gdzie kolumnę żurawia przymocowywano do płyty przykrywającej podziemną studzienkę, przez którą doprowadzano wodę. Obsługę pociągów zapewniały również zwrotnice, bocznice czy rampy towarowe ułatwiające rozładunek i załadunek towarów. Charakterystyczne elementy wpisane na stałe w krajobraz kolejowy to m.in. koźły oporowe zamykające bocznice, wagi kolejowe czy żeliwne pompy ręczne do wody. Jednym z mniej pamiętanych urządzeń znajdujących się na obszarze niektórych stacji kolejowych był basen wodny dla drobiu. Potrzeba budowania basenów wynikała ze wzmożonego handlu ptakami, które przed załadunkiem do pociągu należało dokładnie napoić<sup>15</sup>.

## 2.2. Obiekty architektoniczne

### 2.2.1. Wieże ciśnień

Równoległe z rozbudową sieci trakcyjnej i sygnalizacyjnej powstawała zabudowa gabarytowa. Jednym z charakterystycznych jej elementów oprócz dworców, parowozowni, zakładów naprawczych czy magazynów były wieże ciśnień. Służyły one głównie do gromadzenia wody, a w późniejszym czasie do wyrównywania poziomu ciśnienia w sieci<sup>16</sup>. W początkowej fazie istnienia kolei wieże wykonywano z drewna w formie rusztowania, na którym umieszczano kadzie z wodą, do których przymocowywano specjalne pompy konieczne do napełniania zbiornika. Wraz z rozwojem techniki wodociągowej, nową funkcją wież stało się wyrównywanie ciśnień w sieci. Wydajność takiej wieży zależała od wielkości zbiornika oraz od wysokości budowli. Około 1880 r. prof. Otton Intz wprowadził zmiany w konstrukcji metalowego zbiornika<sup>17</sup>, co wpłynęło nie tylko na ulepszenie działania mechanizmu wieży, ale również na jej wygląd zewnętrzny. Unowocześnienie starej konstrukcji polegało głównie na zastąpieniu wypukłego dna wklęsłym, stożkowym, co spowodowało przeniesienie punktu podparcia zbiornika znacznie wyżej. Nowa konstrukcja wpłynęła na zmniejszenie średnicy trzonu budowli, co miało swoje przełożenie w projekcie architektonicznym bryły.

Architektoniczna forma wieży była uzależniona nie tylko od tendencji stylowych panujących w danym okresie, ale również od rozplanowania technicznego

<sup>15</sup> O. Hammann, *Der deutsch-russische Bergangsbahnhof Skalmierzyce*, „Zeitschrift für Bauwesen” 1907, s. 390–406.

<sup>16</sup> R. Gubańska, *Kolejowe wieże ciśnień jako przykład rozwoju myśli technicznej*, w: *Obiekty kolejowe...*, s. 245.

<sup>17</sup> *Ibidem*, s. 252.



wnętrza. Wieże składały się z dwóch części, mianowicie ze zbiornika właściwego zwanego kadzią, umieszczanego w głowicy wieży oraz trzonu, którego forma była kształtowana przez konstrukcję wspierającą, czyli podstawę lub cokół<sup>18</sup>. Wyposażano je również w instalacje doprowadzające i opróżniające zbiornik z wody, a mianowicie w rurociągi przelotowe oraz elementy umożliwiające dostęp do zbiornika i jego odpowietrzenie<sup>19</sup>.

Bryła wieży składała się z dwóch części: prostego bądź stożkowego trzonu i głowicy. W końcu XIX w. wykształciła się nowa forma wieży w kształcie tzw. grzybka. Wieże ciśniń na ogół zakładano na planie koła lub układzie heksagonalnym. Do końca XIX w. do dekoracji wież czerpano wzorce głównie z romanizmu i gotyku. Na przełomie XIX i XX w. modna stała się układana wzorzyście cegła oraz dekoracje kształtowane w tynku.

Wieże ciśniń były sytuowane zawsze wzdłuż torów kolejowych. Wynikało to z konieczności dobrego i bezpośredniego dostępu parowozu do wody. W rozplanowaniu stacji nie było ustalonego odgórnie miejsca przeznaczenia dla wież, lokowano je w zależności od potrzeb i możliwości układu przestrzennego danej stacji.

### 2.2.2. Parowozownie, wagonownie, nastawnie kolejowe

Omawiając zabudowę kolejową, nie należy zapomnieć o parowozowniach, wagonowniach czy nastawniach kolejowych. Były to obiekty, które swoją formą i dekoracją współgrały z całością zabudowy dworcowej. Projektowano je w sposób przemyślany, nadając bryle stylowe dekoracje.

Parowozownię można zaliczyć do jednych z bardziej charakterystycznych i rozbudowanych założeń. Był to budynek znacznych rozmiarów, składający się z zespołu pomieszczeń wykorzystywanych do przechowywania i technicznego obsługiwanego parowozów. Spełniały one również rolę warsztatów naprawczych i stanowiły bazę dla lokomotyw. Charakterystycznym ich wyposażeniem były obrotnice lub przesuwnice, służące do zmiany kierunku jazdy lokomotyw.

W nieznacznej odległości od parowozowni lokalizowano wagonownię. Jak sama nazwa wskazuje, obiekt był przeznaczony do garażowania wagonów kolejowych, natomiast w wyznaczonych do tego pomieszczeniach umieszczano warsztaty służące do ich konserwacji i napraw.

Obiektem o zupełnie innym charakterze niż parowozownia czy wagonownia była nastawnia kolejowa. Budynek tego typu zaczęły powstawać po zelektryfikowaniu kolei. Mieściły w sobie urządzenia do zdalnego sterowania ruchem kole-

<sup>18</sup> *Ibidem*, s. 249.

<sup>19</sup> *Ibidem*, s. 250.

jowym. Z budynku kierowano m.in. drogą przebiegu pociągów, przestawiano zwrotnice oraz nadawano sygnały (przy pomocy semaforów, tarcz manewrowych i innych sygnalizatorów).

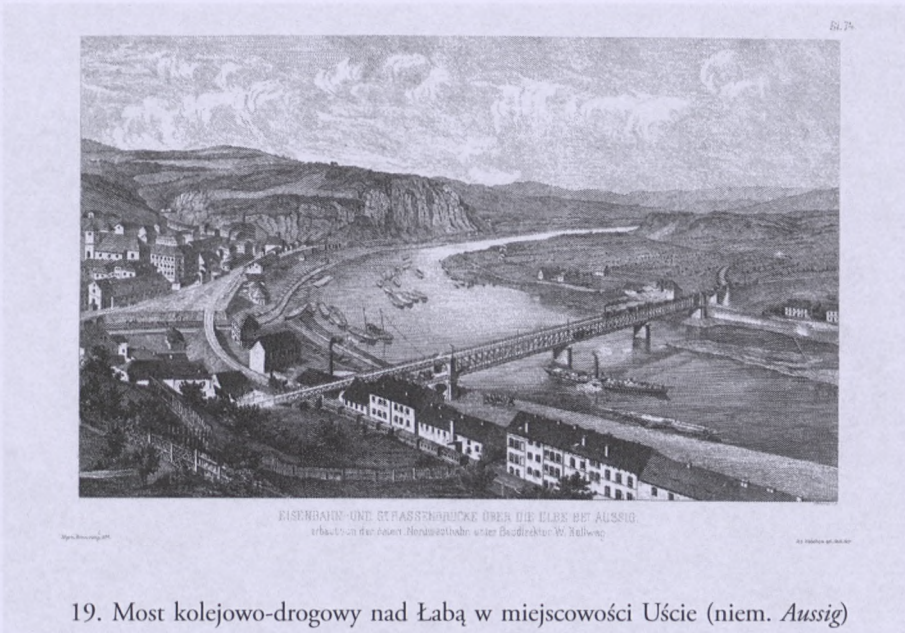
### 2.2.3. Mosty kolejowe

Wytwarzając nowe trasy kolejowe, inżynierowie napotykali na niedogodne warunki terenowe wynikające m.in. z ukształtowania terenu bądź złych parametrów geofizycznych podłoża. Przeszkody w postaci masywów górskich czy zbiorników wodnych zmusiły konstruktorów do zastosowania budowli typowo inżynierskich w postaci mostów i tuneli. Historia tego typu konstrukcji swoimi korzeniami sięga jeszcze czasów prehistorycznych. Pierwsze znane próby tworzenia obiektów, których zadaniem było połączenie dwóch przeciwległych brzegów rzeki lub wąwozu, pochodzą już z paleolitu górnego<sup>20</sup>. Najprostszą formę stanowiły konary drzew przetrzucane przez strumienie bądź rzeki. Następnie wykonywano kładki lub prymitywnie konstruowane mosty wiszące na lianie. Pierwsze mosty złożone, potwierdzone historycznie, zbudowano ok. 600 lat p.n.e. w Babilonie na rzece Eufrat. Most miał konstrukcję przęsła wykonanych z drewna i wspartych na kamiennych filarach. Typowo kamienne konstrukcje wznoszono m.in. w Rzymie, budując akwedukty i drogi przejazdowe. Za praojca konstrukcji kratownicowych można uznać rzymskiego konstruktora Apollodorosa z Damaszku, który zbudował na Dunaju pierwszy drewniany most kratowy wsparty na kamiennych podporach<sup>21</sup>. Na terenie Europy w okresie średniowiecza intensywność budowy mostów bardzo osłabła. Obiekty te cieszyły się jednak dużym powodzeniem w rejonach Persji, Chinach czy Ameryce Południowej. Znaczne ożywienie w tej branży nastąpiło dopiero w okresie oświecenia. Zaczęły powstawać kamienne mosty łukowe, żelazne mosty wiszące czy nowoczesne mosty kratowe. W końcu XVIII w. zaproponowano nowoczesną wersję mostu wiszącego o stałym pomoście połączonym łańcuchami przymocowanymi do masywnych, murowanych wież. Rozwiązanie tego typu po raz pierwszy zaproponował James Finley z Pensylwanii<sup>22</sup>. Wraz z rozwojem kolei pojawiła się potrzeba nowego wykorzystania tego typu konstrukcji. W XIX w. powstają pierwsze mosty kolejowe (il. 19, 20). Z biegiem czasu, dzięki postępującemu rozwojowi techniki, do budowy mostów zaczęto wykorzystywać na szeroką skalę takie materiały jak żeliwo, żelazo czy w późniejszym okresie stal (il. 21, 22, 23).

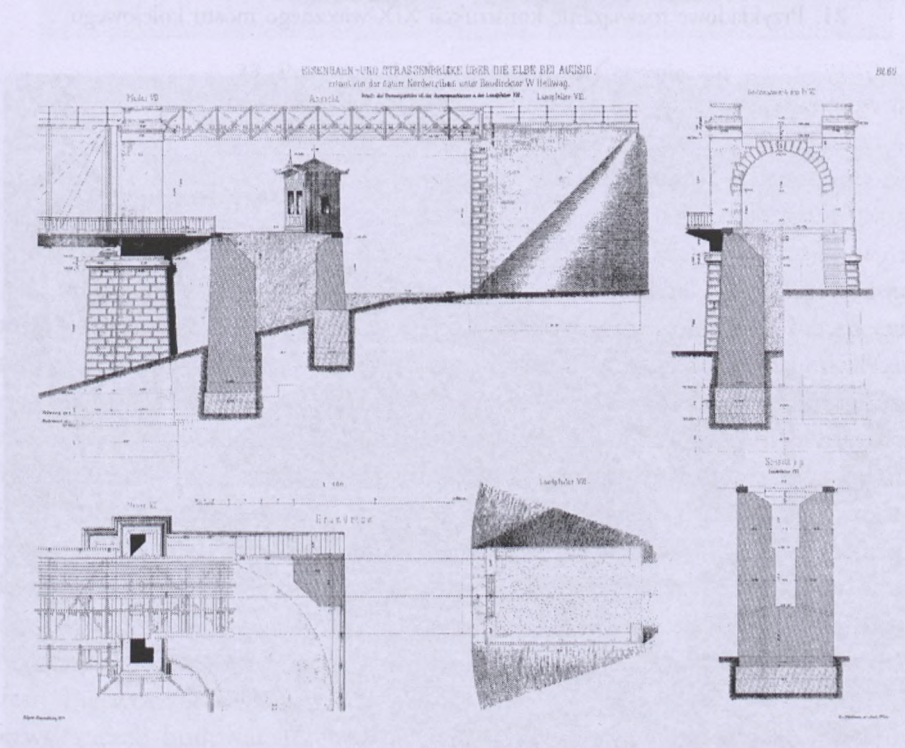
<sup>20</sup> *Encyklopedia odkryć i wynalazków...*, s. 214.

<sup>21</sup> *Ibidem*.

<sup>22</sup> *Ibidem*, s. 215.



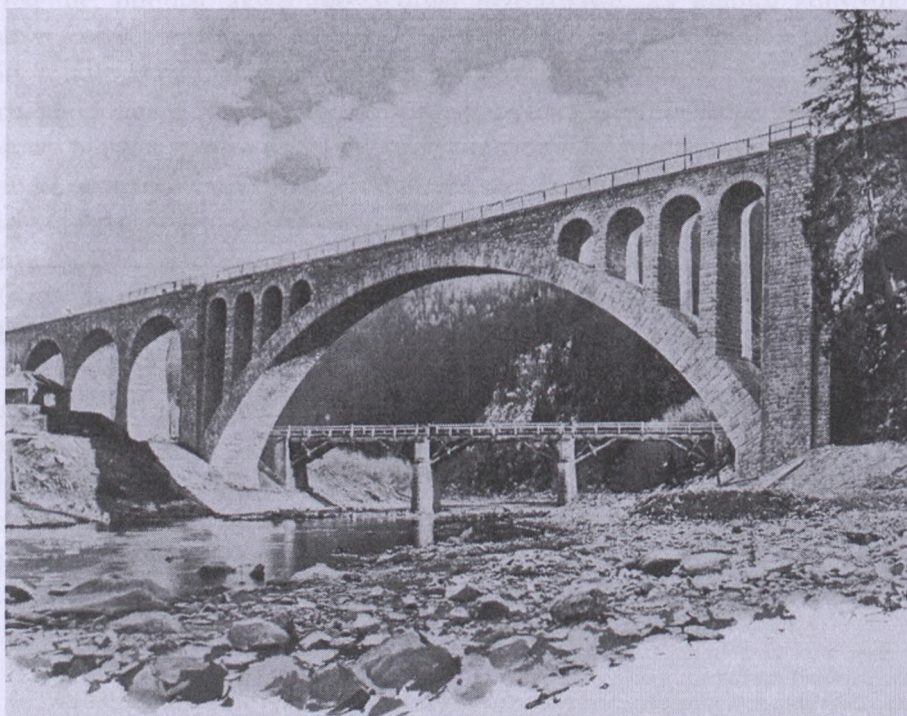
19. Most kolejowo-drogowy nad Łabą w miejscowości Uście (niem. *Aussig*)



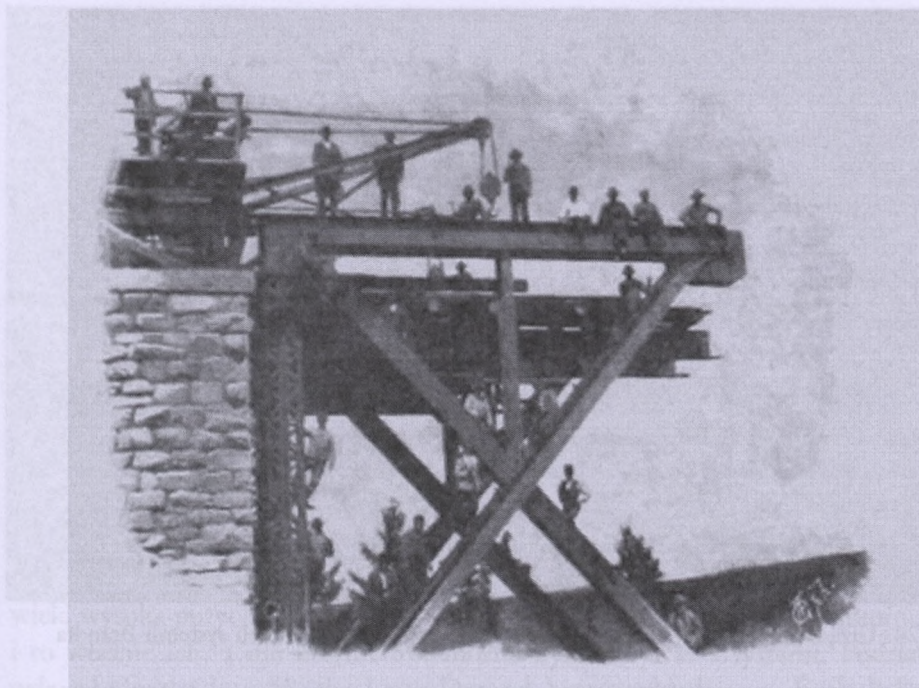
20. Przekroje konstrukcji mostu kolejowo-drogowego nad Łabą w miejscowości Uście (niem. *Aussig*)



21. Przykładowe rozwiązanie konstrukcji XIX-wiecznego mostu kolejowego



22. Most na Jeremience, na trasie linii Stanisławów–Woronienka

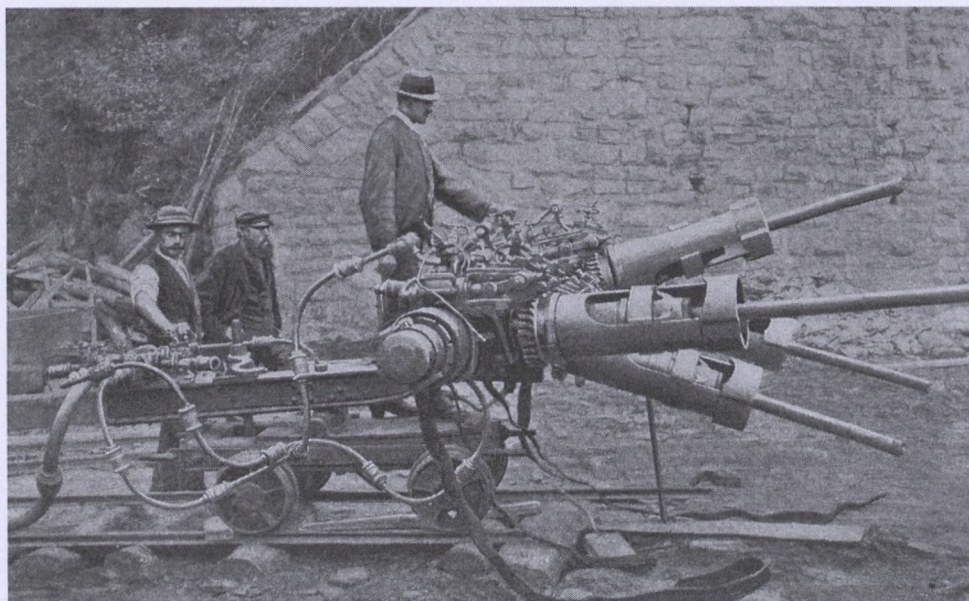


23. Prace przy budowie mostu na Červenie

#### 2.2.4. Tunele kolejowe

Tunele kolejowe, oprócz mostów, są jednymi z bardziej charakterystycznych obiektów inżynierskich towarzyszących infrastrukturze kolejowej. Ich specyfiką jest to, że posiadają wloty prowadzące do wnętrza na powierzchni ziemi. Wzmoczony rozwój kolejnictwa spowodował zmiany krajobrazowe miejsc, przez które przechodziło torowisko. Pokonywanie nowych przeszkód, którymi były masywy górskie, zmusiło budowniczych do wykorzystania wiedzy z zakresu geotechniki. Trudne do omińnięcia tereny górzyste przebijano za pomocą dynamitu oraz specjalnych urządzeń opartych na działaniu sprężonego powietrza<sup>23</sup> (il. 24). Nowoczesna jak na owe czasy technika drążenia tuneli niczym nie przypominała tej sprzed tysięcy lat. Pierwsze tunele drążono już ok. 3000 lat p.n.e., głównie w kopalniach. W początkowej fazie istnienia spełniały one funkcję doprowadzającą wodę do miast. Pierwowzorem dla tuneli kolejowych były tunele drogowe, które jako pierwsi zaczęli budować Rzymianie już w I w. p.n.e. Mimo wiekowej tradycji

<sup>23</sup> *Ibidem*, s. 379.



24. Urządzenie wykorzystywane podczas prac przy drążeniu tuneli systemu Brandta

popularność ich na terenie Europy wzmogła się dopiero w okresie od XVII stulecia, kiedy to do ich drążenia zaczęto używać czarnego prochu<sup>24</sup>. Prawdziwy rozkwit nastąpił jednak w II połowie XIX w. w związku z rozbudową kolei. Kolej przeżywała dalszy żywiołowy rozwój przez cały XIX w., zwiększała się sieć dróg żelaznych, unowocześniano konstrukcje mostów, tuneli, ulepszano również tabor kolejowy i urządzenia sygnalizacyjne. Tunele drążono coraz to dłuższe, do których wzmocnienia zaczęto stosować nowoczesne materiały, np. cement. Po raz pierwszy do tego typu realizacji cementu użył Mare Isambard Brunel w 1828 r., kierując pracami budowlanymi trwającymi pod Tamizą w Londynie<sup>25</sup>.

## 2.3. Dworce kolejowe

### 2.3.1. Architekci i inżynierowie

Postępująca rewolucja przemysłowa, nowe sposoby przetopu metali czy nowinki na rynku budowlanym spowodowały dynamiczny rozwój nowoczesnej jak na owe czasy architektury. Coraz częstsze wykorzystywanie w budownictwie

<sup>24</sup> *Ibidem.*

<sup>25</sup> *Ibidem.*

szkła i żelaza wywołało szybki postęp w rozwoju hal dworcowych, targowych, pawilonów wystawienniczych, oranżerii konstrukcji mostów czy w przesklepianiu dużych otwartych powierzchni. Do tej pory to architekci odpowiadali w całości za powstającą zabudowę architektoniczną miast. Inżynierowie czy technicy do końca XVIII w. najczęściej byli związani z wojskiem, zatrudniano ich również do budowy dróg czy mostów<sup>26</sup>. Zdobywając gruntowne wykształcenie techniczne, w XIX w. stali się mocnym konkurentem, a nawet zagrożeniem dla architektów. Specjalistyczna wiedza potrzebna do budowy obiektów o dużej rozpiętości łuków, do których zaliczały się m.in. mosty, hale peronowe czy targowe, wymagała solidnych podstaw z tej dziedziny wiedzy, o czym świadczy tworzenie coraz częściej odrębnych specjalizacji z tego zakresu nauki. W 1876 r. w Prusach w zakresie kształcenia wyodrębniono te dwie dziedziny, tworząc Technische Hochschule. Zgodnie z programem nauczania inżynierowie mieli być odpowiedzialni za funkcjonalność i stabilność budowli, natomiast architekci za oprawę wizualną. Wzbudziło to ogólne niezadowolenie wśród architektów, którzy postrzegali zaistniałą sytuację jako odebranie im części kompetencji. Jednakże ukształtowana przez wieki wysoka pozycja architekta powodowała, iż nadal byli oni grupą dominującą, i to właśnie ich, a nie inżynierów, można było nazywać artystami. Podział ten wdrażał również Jean-Nicolas-Louis Durand, który wykładając na École Polytechnique w Paryżu, powtarzał, że „w dziele architektury należy szukać celowości i użyteczności, a nie piękna”<sup>27</sup>. W XIX-wiecznej Europie konstrukcje inżynierskie nie nosiły miana architektury, były akceptowane dopiero w momencie nadania im odpowiedniej szaty formalnej. Od budynku przemysłowego oczekiwano wręcz nadania mu szaty jakiegoś stylu architektonicznego, nawet jeżeli byłoby to zastosowanie bardzo powierzchowne, sugerujące jedynie dekorację plastyczną. Dlatego też w bardzo wielu przypadkach XIX-wieczne budowle łączą w sobie dwie części – inżynierską i architektoniczną. Klasycznym tego przykładem są XIX-wieczne dworce kolejowe, pasaże handlowe, domy towarowe czy hale targowe.

### 2.3.2. Typy dworców kolejowych

W XIX w. projektując obiekty dworcowe, opierano się na dwóch głównych koncepcjach układu kolejowego: czołowym i przelotowym. Zmuszało to architektów do tworzenia urbanistycznych założeń dworców kolejowych w sposób wyznaczony przez Towarzystwo Kolejowe.

Dworce typu czołowego to obiekty, gdzie biegnące tory są zakończone na ślepo. W ostatnich latach XIX w. dominowało rozwiązanie czołowe, w którym

<sup>26</sup> J. A. Mrozek, *op. cit.*, s. 185.

<sup>27</sup> *Ibidem*.

poprzeczny peron, ułożony równolegle do czoła budynku, łączył tym samym dowolną liczbę peronów równoległych do siebie, a zarazem stanowił ich zakończenie. Sztandarowym przykładem tego typu rozwiązania był powstały we Francji Gare de l'Est (1852)<sup>28</sup>. Obiekt ten uważany przez współcześnie żyjących za najpiękniejszą, a pod względem technicznym doskonałą stację. W latach 70. rozwiązanie to cieszyło się dużą popularnością we Włoszech i w Europie Środkowej. W dworcach typu czołowego charakterystyczne było pseudoczoło oraz pawilon poprzeczny, który służył jako część komunikacyjna, łącząc między sobą skrzydła, gdzie znajdowały się główne wejścia dla podróżnych.

Elementem, który świadczył o randze dworca, stanowiąc zarazem jego wizytówkę, była fasada budynku. Jej formę kształtowano wykorzystując założenia dekoracyjne określonego stylu historycznego (il. 25, 26, 27). Fasady ówczesnych dworców czołowych można podzielić na dwie grupy stylistyczne. Pierwsza to budynki z fasadą częściowo wysuniętą ku przodowi, w której znajdował się westybul lub poczekalnia. Wyróżniał ją rząd okien, najczęściej półokrągłych, które stopniowo stały się typowym motywem architektury dworcowej. Druga zaś to fasada projektowana w formie bramy miejskiej bądź łuku triumfalnego. Przykładem może być fasada pierwszego dworca w Brunszwiku (1838), projektu Carla Theodora Ottmera. Wykonano ją w formie pięcioosiowej bramy z asymetrycznie umieszczoną wieżą, czerpiąc wzorce stylistyczne z neogotyku angielskiego. Motyw wysuniętej fasady z charakterystycznym rzędem okien powtórzono w pierwszym Gare du Nord w Paryżu (1845–1847), projektu Léonce Reynauda oraz w nowym Gare de Lyon, powstałym ok. 1900 r. według projektu Maurice'a Toudoire'a, nadając im kształt odpowiadający obowiązującej modzie. Oddzielną grupę dworców czołowych stanowiły obiekty, których fasada nawiązywała do wspomnianej formy łuku czy bramy miejskiej. Znakomity przykład stanowił Gare du Midi w Brukseli (1863–1869), którego fasadę zaprojektowano w formie łuku triumfalnego. Dopełnieniem formy była dekoracja attyki, gdzie w środkowym polu umieszczono zegar i geniusza kolei na skrzydlatym wozie. Kolejny przykład stanowi drugi dworzec w Brunszwiku, wzniesiony w 1846 r. przez Ottmera, w którym ryzalit ukształtowano na wzór Łuku Konstantyna Wielkiego w Rzymie.

Kolejna grupa to dworce przelotowe. Założenie to polegało na ustawieniu na jednej osi hali peronowej i hali dla odprawy podróżnych. Od wybranego sposobu połączenia zależała dominacja jednej nad drugą. Wiele tego rodzaju dworców powstało w małych miastach i wsiach. W rozwiązaniach dominował typ willi symetrycznej zbudowanej z kubicznych brył lub asymetrycznej z wykuszami i wieżą. Towarzystwa kolejowe ulegały typizacji – na całej linii wznoszono takie same budynki stacyjne (np. linie kolejowe na terenie Galicji, Badenii, Bawarii

<sup>28</sup> *Ibidem*.



2.3.3. Dworce tymczasowe, lata 1850-1855

Bl. 26.



DER SÜDBAHNHOF IN WIEN  
Architekt: W. Finkler.

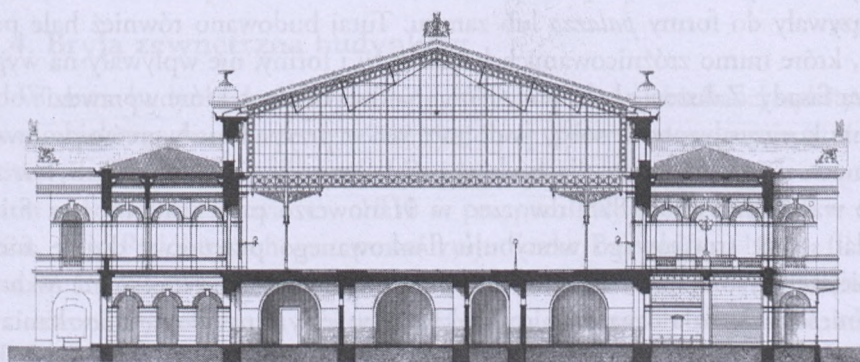
Alte Bauzeitung 1851

Architekt: W. Finkler

25. Dworzec Południowy (Südbahnhof) w Wiedniu

DER SÜDBAHNHOF IN WIEN  
Aufnahmsgebäude mit Halle.  
Architekt: W. Finkler

Bl. 23

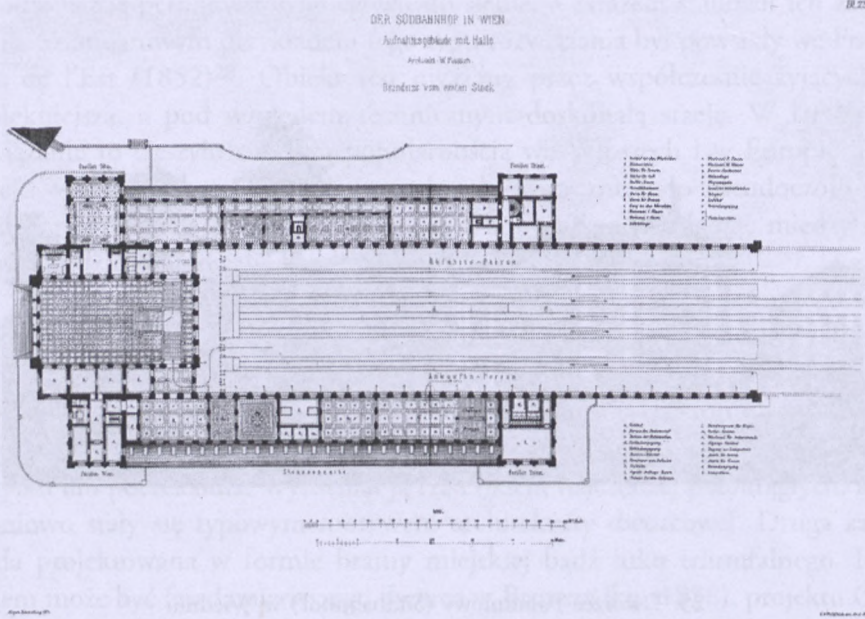


Querschnitt

Alte Bauzeitung 1851

Architekt: W. Finkler

26. Dworzec Południowy (Südbahnhof) w Wiedniu



27. Plan Dworca Południowego (Südbahnhof) w Wiedniu

i Hanoweru w Niemczech). Najprostsze dworce, najczęściej wiejskie, posiadały rodzaj werandy, która kryła peron i tor. W miastach dworce przelotowe najczęściej nawiązywały do formy *palazzo* lub zamku. Tutaj budowano również hale peronowe, które mimo zróżnicowanych konstrukcji i formy, nie wpływały na wygląd oblicza fasady. Założenie było podzielone na dwa obszary, które wprawdzie obok, lecz nie koegzystowały ze sobą, podobnie jak w przypadku dworców czołowych opisanych wyżej. Wzorem dla budownictwa dworców przelotowych był wzniesiony w latach 1876–1879 dworzec w Hanowerze projektu Huberta Stiera. Składał się ze środkowego westybulu flankowanego przez dwa długie aneksy o mniejszej wysokości, zakończone kubicznymi pawilonami narożnymi. W aneksach mieściła się hala bagażowa i poczekalnia, w lewym pawilonie mieszkania dla urzędników, w prawym zaś pokoje dla cesarza. Komunikację pomiędzy halą odpraw a peronami stanowiły tunele. Jak w przypadku dworców typu czołowego, tak i tutaj projektując fasadę czy westybul, sięgano po różne stylizacje.

### 2.3.3. Dworce tymczasowe, lata 1850–1855

W początkowej fazie rozwoju kolejnictwa na terenie Polski nie funkcjonowała jeszcze nazwa „dworzec”. Budynek dla podróżnych był określany mianem „dwór”, „dwór kolejowy”, „zajazd”, „gościniec” lub „przystań”, co skądinąd może świadczyć o dość wysokiej już wówczas randze obiektu. Usystematyzowanie nazewnictwa nastąpiło w 1847 r., kiedy to dekretem władz kolei zaczęto nazywać wspomniany budynek wraz z otaczającą go infrastrukturą „dworcem”, a w małych miejscowościach – „stacją”<sup>29</sup>. Kolejnych zmian w nazewnictwie dokonano przed I wojną światową, ustalając, że nazwa „dworzec” ma się odnosić wyłącznie do obiektu przeznaczonego dla pasażerów, natomiast miano „stacji” przypisano peronom wraz z torami. W okresie powojennym rozgraniczenia te zanikają, a dworcem – podobnie jak niegdyś – nazywa się całą infrastrukturę wchodzącą w jego obręb. Wyrażenie „dworzec kolejowy” ma swój odpowiednik w rosyjskim rzeczowniku *вокзал* (*wokzał*), co po polsku znaczy „foksal” (*foxsal, foxel*). Nazwa ta była używana m.in. przy określeniu pierwszego dworca Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. „Lubownikom przyjemnej zabawy donosimy, że FOXAL na stacji kolejowej w Grodzisku wewnątrznie ukończony i wspaniale przyozdobiony został”<sup>30</sup> – informowała w 1845 r. prasa warszawska. Historia tej nazwy bezpośrednio bierze swoje początki od podlondyńskiej posiadłości Vauxhall, która swą sławę zawdzięczała właścicielce, Joannie de Vaux. W II połowie XVIII w. założyła ona ogród publiczny dla „wyższego towarzystwa”, w którym rozbrzmiewała muzyka, organizowano wieczorne przedstawienia teatralne, pokazy sztucznych ogni i wystawne kolacje, urządzano tańce. Słowo *vauxhall* (*foxal*) stało się synonimem „zabawy wieczornej ogrodnej”<sup>31</sup>.

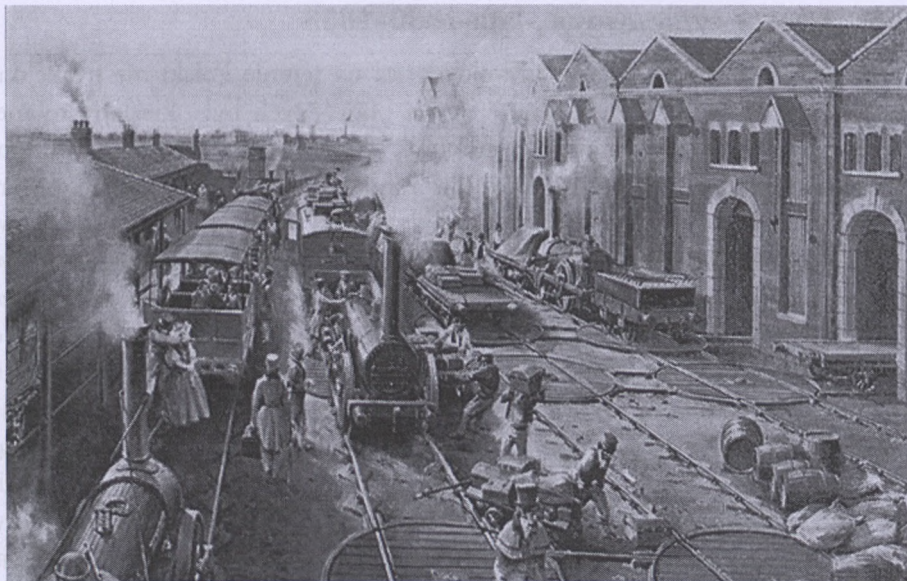
### 2.3.4. Bryła zewnętrzna budynków

Wczesne budynki dworcowe nie miały jeszcze formy określonej stylistycznie. Były to obiekty o charakterze tymczasowym i pełniły funkcje wyłącznie użyteczne. Pierwsze stacje pasażerskie Liverpool Road Station w Manchester i Crown Street Station w Liverpoolu, otwarte w 1830 r., przypominały piętrowe miejskie domy (il. 28, 29). Podobny schemat powtórzyły: Sankt Petersburg (1837) (il. 30), Poczdam (1838), Wiedeń (il. 31) i Amsterdam (1839) (il. 32). Były to założenia jednostronne, opierające się na dwóch głównych elementach: platformie, z której odjeżdżały i na którą przyjeżdżały pociągi oraz budynku, w którym mieściły się biura zawiadowcy stacji i poczekalnia pasażerska. Dokonując analizy zachowanych

<sup>29</sup> J. Demel, *op. cit.*, s. 27.

<sup>30</sup> L. Bylina, *Dwór na stacji, czyli krótka historia ogrodów kolejowych*, „Autoportret” 2004, nr 7, s. 4.

<sup>31</sup> *Ibidem*.



28. Liverpool Road Station w Manchester



29. Crown Street Station w Liverpoolu

materiałów archiwalnych dotyczących rozwiązań projektowych obiektów kolejowych, funkcjonujących w latach 30. XIX w. na terenie Europy, a przede wszystkim w Wiedniu, można stwierdzić występowanie dwóch rodzajów budowli. Pierwsze, stawiane z reguły na mniejszych stacjach, to tymczasowe konstrukcje drewniane, poddawane rozbiórce w momencie wybudowania obiektu stałego. Drugi rodzaj stacji to konstrukcja murowana, wspierana za pomocą podpór z lanego żelaza lub



30. Pierwsze obiekty pasażerskie w Sankt Petersburgu



31. Dworzec Nordwestbahnhof w Wiedniu z połowy XIX w.



32. Pierwsze obiekty pasażerskie w Amsterdamie

całkowicie wykonana z cegły<sup>32</sup>. W późniejszym okresie wytworzył się schemat budynku zaprojektowanego w taki sposób, aby można było rozbudowywać go w miarę rosnących potrzeb. Projekty te powstawały w Büro für Hochbau k.k. General-Direktion der Österreichischen Staatbahnen. Zdarzało się również, że obiektów tych nie powiększano, lecz ich powierzchnię wykorzystywano na część gospodarczą lub magazynową, natomiast dworzec stały budowano od podstaw.

Wszystkie te budynki musiały posiadać dwa podstawowe elementy: platformę dla pociągów i budynek stacyjny. Szybkie tempo prac nie pozwalało na wykonywanie zbyt skomplikowanych rozwiązań konstrukcyjnych czy dekoracyjnych, dlatego też wyglądem nawiązywały do prostych domów mieszkalnych. Fakt ten sugeruje zachowana szczątkowa dokumentacja magistrali galicyjskiej oraz analiza zachowanych ilustracji przedstawiających tymczasowe budynki stacji w Austrii, Anglii czy Niemczech. Nieliczne istniejące materiały archiwalne dają pewien obraz ówczesnych tzw. szybkich rozwiązań.

W zależności od wielkości stacji były to budynki parterowe lub jednopiętrowe, rozmieszczone na planie prostokąta. Na terenach Austrii i Niemiec przykrywano je najczęściej dachem dwuspadowym, w Anglii zaś popularne rozwiązanie

<sup>32</sup> C. L. V. Meeks, *op. cit.*

stanowił dach jednospadowy. W przypadku dworców galicyjskich stosowano bardzo popularny w tym regionie tzw. dach galicyjski, inaczej naczółkowy<sup>33</sup>.

W latach 1840–1855 budynki murowane przypuszczalnie nie były tynkowane, z wyjątkiem pojedynczych elementów, takich jak obramienia otworów okiennych bądź narożników i cokołów. Partie otynkowane, zgodnie z zaleceniami władz austro-węgierskich, dotyczącymi kolorystyki budowli użyteczności publicznej, malowano z wykorzystaniem kolorów narodowych, czyli żółtego i czerwonego. Obiekty budowane z drewna bywały obite jedynie okładziną drewnianą, z małym prawdopodobieństwem użycia jakiegokolwiek kolorystyki.

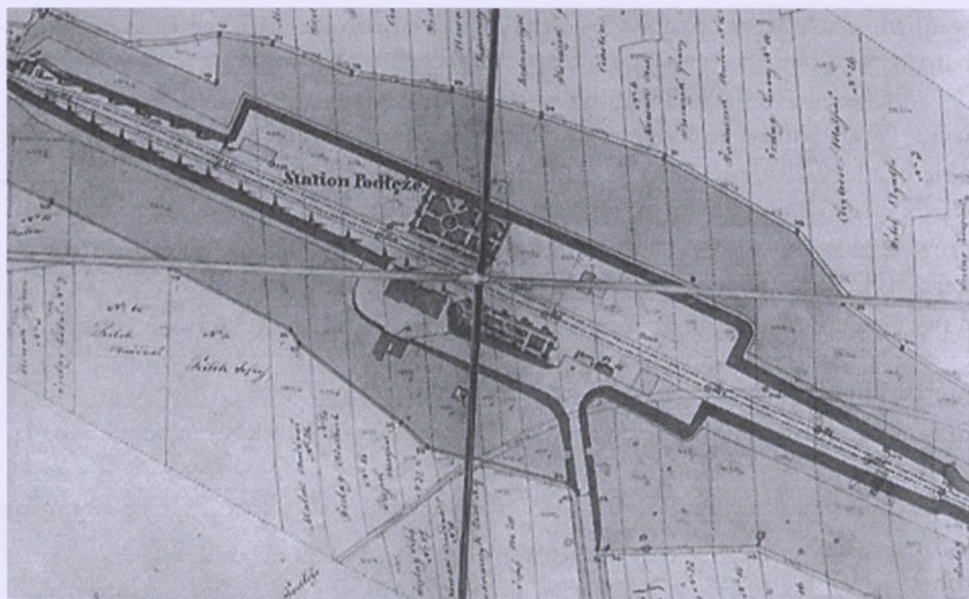
Dworce murowane, wraz z potrzebną do obsługi pociągów infrastrukturą, budowano tylko w ważniejszych miejscowościach, o czym świadczy wzmianka prasowa z 1855 r.<sup>34</sup> Szczątkowe zapiski przebiegu prac budowlanych obrazują, które obiekty wznoszono najpierw i które z nich wchodziły w skład ówczesnej infrastruktury. Opisy zachowały się na stronach m.in. „Czasu”. Znajdujemy tu informacje o przebiegu prac w Tarnowie, gdzie „pomimo mrozów i śniegów, roboty przy budowie kolei żelaznej szybko postępują, a dziennie pracuje 3 do 300 robotników i kilkadziesiąt fur nad usypaniem i zrównaniem miejsca pod dworzec kolei żelaznej, które to nasypisko znakomitem jest dziełem, bo wynosi około 20 000 sążni kubicznych. Budowa domu dla podróżnych (*Aufnahmsgebäude*) i szopy na lokomotywy oraz ogrzewania wody (*Wasserthurm*) również znacznie postąpiły i dopiero od kilkunastu dni podczas silniejszych mrozów musiano murowanie zaprzestać...”<sup>35</sup> Przytoczona wzmianka odnosi się nie tylko do samego budynku dworca, ale i do całości infrastruktury potrzebnej do przyjęcia pociągów, tym bardziej że w 1855 r. oprócz części magazynowej oraz warsztatów naprawczych w Tarnowie ukończono również budowę wieży służącej do ogrzewania wody. Wzorując się na zachowanych materiałach ilustracyjnych z lat późniejszych, można stwierdzić, iż wszystkie budynki wchodzące w jego obręb wykonywano w podobnej konwencji. Pewien obraz sposobu projektowania z tamtego okresu pokazuje plan stacji Podłęże z lat 1858–1862 (il. 33)<sup>36</sup>. Widać tu precyzję w rozmieszczeniu poszczególnych elementów zabudowy, łącznie z kompozycją zieleni. Daje on w pewnym sensie odpowiedź na pytanie, jak aranżowano przestrzeń i jak wyglądał sam układ infrastruktury kolejowej. Podsumowując, na pierwszy plan wysuwają się główne, a zarazem najważniejsze budynki niezbędne do sprawnego funkcjonowania. Jest to dworzec, czyli miejsce m.in. do przyjmowania podróżnych oraz warsztaty naprawcze dla pociągów. Następne

<sup>33</sup> Dach galicyjski to nazwa regionalna dachu naczółkowego, przyjęta w Galicji w XIX w.

<sup>34</sup> „Czas” 1855, sobota 27 I, s. 18.

<sup>35</sup> „Czas” 1855, nr z 27 I; korespondencja „Czasu” z Tarnowa, 22 I 1855.

<sup>36</sup> Plan Linii Kolejowej Karola Ludwika, 1858–1862. Z Archiwum Oddziału Geodezyjnego Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie, sekcja 24/Pg 87.



33. Plan stacji Podgórze z lat 1858–1862

w kolejności powstawały wagonownia, lokomotywownia (w przypadku Tarnowa miała osiem stanowisk), stacja wodna z pompą parową oraz magazyny.

### 2.3.5. Układ pomieszczeń i ciągów komunikacyjnych

Już w pierwszych obiektach dworcowych bardzo ważną kwestią było rozplanowanie układu pomieszczeń budynku według z góry określonych zasad. Wnętrza budynków podzielono na dwa główne sektory z przyporządkowaną funkcją – osobną dla podróżnych i wydzieloną tylko dla pracowników obsługi kolejowej. W projekcie każdego dworca, niezależnie od jego wielkości, musiały znaleźć się takie punkty, jak: pomieszczenie z telegrafem, gabinet zawiadowcy stacji, powierzchnie toalet służbowych i pasażerskich, bagażownie, hala dla podróżnych oraz poczekalnie<sup>37</sup>. Oprócz tego każdy dworzec musiał posiadać mieszkania dla pracowników kolei.

Pomieszczenie biurowe dyżurnego ruchu miało bezpośrednie wyjście na peron, przez które zawiadowca mógł w każdej chwili udać się w celu odprawy pasażerów oraz pociągów. Poza tym dyżurny ruchu musiał mieć wygodny dostęp do stawidła<sup>38</sup>, które wysunięte było ok. 2 m poza budynek, tak aby przez boczne

<sup>37</sup> K. S. Brandt, *Dworce na małych stacjach Śląsk–Gdynia*, „Inżynier Kolejowy” 1931.

<sup>38</sup> Stawidło – mechanizm rozrządczy służący do napełniania i opróżniania bezzaworowego silnika tłokowego, np. parowego.



okno, stojąc przy aparacie stawidłowym, można było widzieć dwa końce stacji. Zadaniem zawiadowcy, jak i jego pomocnika były również sprzedaż biletów i udzielanie informacji. Kasa biletowa, w której sprzedawano również bilety bagażowe, z reguły mieściła się w gabinecie zawiadowcy stacji lub – w zależności od rozplanowania stacji – w pomieszczeniu telegrafu. Zazwyczaj w ścianie dzielącej biuro z holem głównym, do którego podróżni wchodziłi z przedsionka, znajdowało się okienko kasowe, gdzie można było uzyskać bilet bądź skorzystać z pomocy pracowników kolei. Osobne wymogi dotyczyły pomieszczenia bagażowego. Nakazywały one takie jego umieszczenie, aby miało połączenie zarówno z peronami, jak i halą oraz kasą bagażową.

## 2.4. Projekty i realizacje architektoniczne w latach 1855–1910

Wraz z rozbudową linii kolejowych rozwijała się również cała infrastruktura, niezbędna do obsługi ruchu zarówno pasażerskiego, jak i towarowego. W zależności od wielkości i położenia miejscowości oraz przez wzgląd na ogólną liczbę podróżnych, budynki dworcowe różniły się od siebie kubaturą i wynikającą z tego liczbą pomieszczeń. Umownie można je sklasyfikować jako małe, średnie i duże.

Głównym założeniem projektowym i zarazem cechą wspólną wszystkich trzech typów były funkcjonalność, wygoda obsługi pasażerskiej oraz odpowiednie wykończenie elewacji i wnętrza. Różnice zakreślały się w bryle. Obiekty typu małego tworzyły bryłę zwartą, kubiczną, natomiast obiekty średnie oraz duże charakteryzowała bardziej zróżnicowana forma, cechująca się zwłaszcza charakterystycznym podziałem na pawilon główny i dwa pawilony boczne połączone ze sobą za pomocą łączników. W obiektach średniej wielkości pawilony, a w szczególności pawilon główny, były co najmniej dwukondygnacyjne, a łączniki parterowe. W dużych obiektach dworcowych pawilony miały na ogół bardziej rozbudowaną formę. Były one też najbardziej wystawne pod względem dekoracji i wyposażenia.

Dworce Kolei Karola Ludwika projektowano w sposób umożliwiający ich rozbudowę wynikającą z potrzeb rozwojowych danego miasta. Możliwe to było poprzez likwidację mieszkań służbowych, przystosowywanych już w fazie projektu do przejścia funkcji, np. sali bufetowej lub dwóch większych poczekalni.

Po 1863 r. kończy się etap czasówek i rozpoczyna się era dworców stałych, które w tym okresie funkcjonowały już w ważniejszych miejscowościach Galicji<sup>39</sup>.

<sup>39</sup> W. Komorowski, A. Sudacka, *op. cit.*, s. 133.

Wszystkie plany budowlane powstawały w Wiedniu w Büro für Hochbau k.k. General-Direktion der Österreichischen Staatbahnen, natomiast przetargi na ich wykonanie przeprowadzano w Krakowie.

#### 2.4.1. Przemiany w architekturze dworców (szata architektoniczna)

W fazie projektowania istotnym elementem stała się odpowiednia szata architektoniczna oraz plastyczna, dodająca obiektom dworcowym monumentalności i elegancji. Społeczeństwo ówczesne przejawiało z początku głęboką niechęć, a wręcz lęk przed tym, co niesie ze sobą kolej<sup>40</sup>. W związku z tym należało możliwie najłagodniej i jak najbardziej przystępnie wprowadzić infrastrukturę kolejową w tło zabudowy miejskiej. Dokonywano tego, ubierając budynki w popularne naówczas historyzujące formy architektoniczne. Towarzystwa kolejowe prześcigały się w różnego typu rozwiązaniach, każde starało się wznieść gmach jak najbardziej okazały, będący symbolem potęgi i splendoru.

Aby uzyskać zamierzony efekt, konieczna stała się współpraca dwóch środowisk – inżynierów i architektów – wymuszona po części rozwojem nowych technologii, zwłaszcza w sferze elementów konstrukcyjnych. Produkowano je z żeliwa bądź stali, co nie pozostawało bez wpływu na zewnętrzną i wewnętrzną formę budynku. W gestii architektów leżało sporządzenie projektu budynku, począwszy od bryły, a skończywszy na detalu architektonicznym, inżynierowie natomiast zajmowali się sferą techniczną, wykonując np. konstrukcje hal przykrywających perony. Następowala tu współpraca, niekiedy dosyć trudna, dwóch umysłów o odmiennych punktach widzenia problematyki projektowania – od ścisłego funkcjonalizmu z jednej strony, po dekoracyjność i przepych z drugiej. Trudno się zresztą temu dziwić, gdyż pewna sprzeczność leżała już w samej koncepcji projektu próbującego godzić założenia historyzmu z nowoczesnymi naówczas trendami tzw. nurtu inżynierskiego w architekturze.

1) W architekturze dworców ówczesnej Europy stylistycznie dominował eklektyzm. Ciekawego opracowania podjął się C. L. V. Meeks, który wyznaczył cztery jego fazy. Pierwsza z nich to „emulacja jednego stylu”. Według autora było to powielanie przy aranżacji dekoracji architektonicznych we wszystkich budowlach kolejowych jednych i tych samych form stylowych. Prawdopodobnie wynikało to z tego, iż był to pierwszy okres budowy dworców kolejowych, który dla odbiorców stanowił nowość zarówno pod względem użytkowym, jak i formalnym, dlatego przydzielono im jedną szatę stylową, którą posługiwano się przez okres ok. 20 lat (1830–1850). Kolejny etap przypadł na rok 1850, nazwany przez

<sup>40</sup> J. Demel, *op. cit.*, s. 29.

Meeksa „syntezą wielu”. Polegał on na łączeniu przez architektów różnych form stylowych. Kolejne lata (1860–1890) to „wyszukanie” – autorzy projektów dokonują selekcji, nie dobierają elementów architektonicznych z przypadku, wszystko jest przemyślane, nowe budynki przepełnione elegancją i precyzją co do zastosowanej formy. Ostatni etap to „okres megalomanii”, trwający w latach 1890–1914. Każde towarzystwo kolejowe budujące nowy gmach dworca prześcigało się co do wielkości i bogactwa zastosowanych w nim form. Obiekty musiały być pełne przepychu, a w efekcie dodawać towarzystwu kolejowemu sławy i splendoru<sup>41</sup>.

W latach 50. dominowały formy klasyczne, zaczerpnięte z greckich i rzymskich świątyń, jak w przypadku Amsterdam Willemspoort (1843) czy mniej spektakularnego Tarnowa. Klasyfikacja ustalona przez Meeksa była charakterystyczna również dla budownictwa kolejowego w zaborze austriackim.

Od lat 60. XIX w. w całej Europie widać tendencję do tworzenia obiektów o bardziej zindywidualizowanych cechach. Towarzystwa kolejowe, rywalizując ze sobą o splendor, pragnęły wyróżnić się na tle innych, m.in. dzięki okazałym i niepowtarzalnym w swym wyglądzie dworcom. Trend ten uwidocznił się również w rozwiązaniach projektowych dworców Kolei Karola Ludwika, z których każdy posiada własną, odrębną formę.

#### 2.4.2. Ideologiczna podstawa architektury dworców

Z czasem budowane hale uzyskiwały coraz to większe rozmiary, które dla wielu stawały się symbolem wiary w przyszłość, w postęp, mimo że taki entuzjazm w ówczesnym społeczeństwie podzielała mniejszość. Dlatego też w projektowaniu XIX-wiecznych dworców operowano repertuarem form nawiązujących m.in. do greckich świątyń (il. 34), rzymskich term (il. 35), gotyckich katedr (il. 36) oraz renesansowych i barokowych pałaców (il. 37). Realizacje zaliczane do awangardowych, tworzone przez futurystów czy ekspresjonistów (il. 38), kończyły swój żywot przeważnie na deskach kreślarskich ich autorów. Ten swoisty strach przed nowoczesnością trwał w gruncie rzeczy jeszcze prawie sto lat.

#### 2.4.3. Układ funkcjonalny pomieszczeń dworca

Pod względem funkcjonalnym wszystkie pomieszczenia dworca były podobnie rozplanowane. Parter służył do obsługi podróżnych, a piętro wykorzystywano na zaplecze administracyjne oraz część mieszkalną dla zawiadowcy stacji. W małych obiektach były to mieszkania trzypokojowe o powierzchni 75 m<sup>2</sup> oraz dwupokojowe o powierzchni ok. 60 m<sup>2</sup><sup>42</sup>. W przypadku budowli parterowych admini-

<sup>41</sup> C. L. V. Meeks, *op. cit.*, s. 73–75.

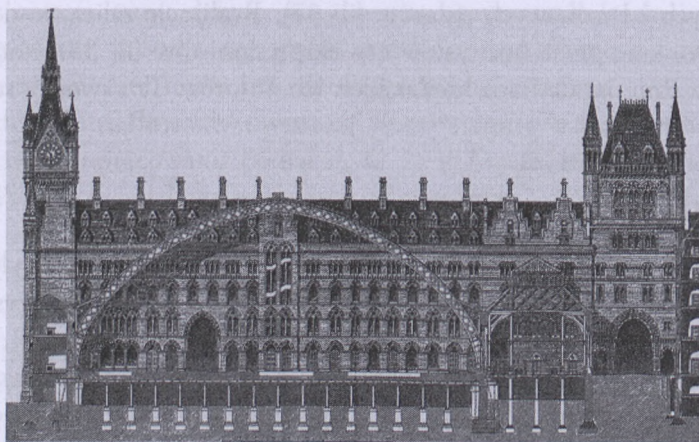
<sup>42</sup> *Ibidem*.



34. Formy architektoniczne wykorzystywane w budownictwie kolejowym, nawiązujące do greckich świątyń; Londyn, dworzec Euston



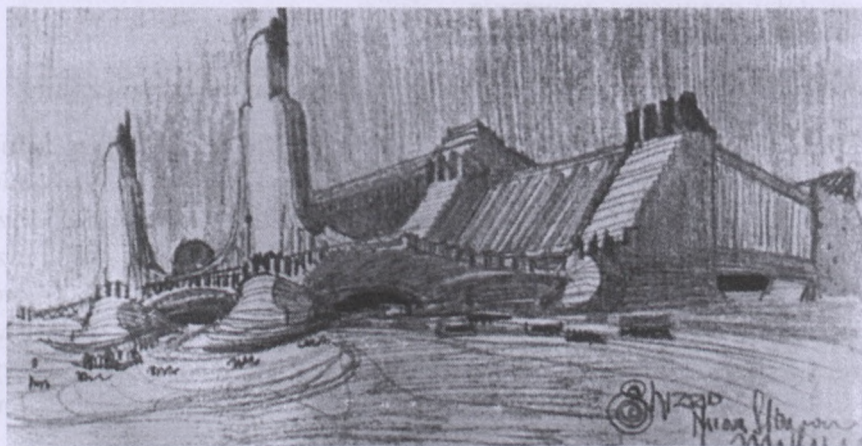
35. Formy architektoniczne wykorzystywane w budownictwie kolejowym, nawiązujące do rzymskich term; Londyn, dworzec Nine Elms



36. Formy architektoniczne wykorzystywane w budownictwie kolejowym, nawiązujące do gotyckich katedr; Londyn, dworzec St. Pancras



37. Formy architektoniczne wykorzystywane w budownictwie kolejowym, nawiązujące do renesansowych i barokowych pałaców; Londyn, dworzec London Bridge



38. Realizacje zaliczane do awangardowych, autor projektu architekt Antonio Sant'Elia

stracja mieściła się w skrzydłach obiektu. Stacje duże i średnie charakteryzowały się podziałem na sektory, pierwszy dla pasażerów, drugi do transportowania towarów. Dzięki takiemu rozplanowaniu ruch pasażerski został oddzielony od towarowego, mimo że pociągnęło to za sobą wyższe koszty budowy dworców. Pasażerowie, jak i pracownicy musieli dostosowywać się do zasad obowiązujących podczas pobytu na dworcu. Dotyczyły one przede wszystkim poruszania się i przebywania w wyznaczonych miejscach.

Podróżny, wchodząc do budynku, miał przedsiónek prowadzący bezpośrednio do holu głównego, gdzie znajdowało się okienko kasy biletowej i przechowalnia bagażu. Powszechnie stosowano wówczas zasadę odgradzenia przestrzeni dworca od peronów, a wejście na nie odbywało się wyłącznie po wykupieniu biletu na przejazd lub biletu peronowego. Po zakupie biletu pasażer udawał się w kierunku wyjścia na platformę, z której odjeżdżały pociągi lub do poczekalni. W pierwszych latach kolei z reguły nie budowano peronów, a pasażerowie wsiadali do pociągu bezpośrednio z poziomego utwardzonego torowiska. Z chwilą ich pojawienia się zaistniała konieczność utworzenia odpowiednich dojeżdżalni. Były to najczęściej chodniki na poziomie torów. Z czasem, na przełomie XIX i XX w. zaczęto tworzyć tunele lub kładki dla podróżnych.

Wejścia do poczekalni klas I i II prowadziły z holu głównego. Dla klas III i IV poczekalnię stanowił sam hol, w którym w wyznaczonym miejscu były ustawione ławki<sup>43</sup>. Po usłyszeniu stosownej informacji od zawiadowcy stacji, iż pasażerowie danej klasy mogą udać się na perony, podróżni kierowali się w stronę wyjść prowadzących bezpośrednio z poczekalni<sup>44</sup>. Dzięki temu wysiadanie i wsiadanie do pociągu odbywało się szybko i sprawnie, a podróżni w mniejszym stopniu byli narażeni na przytrafiające się niejednokrotnie kradzieże bagażu podczas tłoku panującego na peronie.

#### 2.4.4. Dworce Linii Karola Ludwika – inspiracje i nawiązania

Wzorem dla architektów magistrali galicyjskiej były m.in. motywy architektoniczne zastosowane na linii Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda. Znakomitym przykładem jest realizacja pierwszego dworca wiedeńskiego Nordbahnhof z lat 1858–1865, projektu Teodora Hoffmana (il. 39). Wykorzystano tu przede wszystkim bogactwo form okresu romantyzmu. Obiekt ten był dworcem centralnym, jak też stanowił początek linii, na której prezentowane rozwiązania architektoniczne dworców kolejowych były zaliczane do jednych z ciekawszych, jakie powstały na obszarze Monarchii. Stał się on również wzorem dla innych projektów wykonywanych na terenie Austro-Węgier.

Inspiracje dla dworców galicyjskich czerpano również z Anglii, gdzie bardzo wcześnie zaczęto stosować nawiązania do stylu gotyckiego. Jako przykład można wskazać dworzec w Bristolu, wybudowany w latach 1839–1840 przez architekta Isambarda Kingdom Brunela (il. 40). Brunel wykorzystał w nim formy typowe dla gotyku Tudorów. Innym przykładem jest londyński St. Pancras, zbudowany

<sup>43</sup> M. Kubiszky, *The Architecture of the Hungarian Railways, Initial Constructions, Trends towards Standardization, and Individually Designed Buildings*, w: *Architecture and the Hungarian Railway*, red. Z. Kiss, T. Vörös, Budapest 1999, s. 28.

<sup>44</sup> *Ibidem*, s. 45.



39. Pierwszy dworzec wiedeński Nordbahnhof projektu Teodora Hoffmana



40. Dworzec w Bristolu projektu Isambarda Kingdom Brunela

przez Sir George'a Gilberta Scotta i inż. W. H. Barlowa w latach 1868–1876 (il. 41). Z wiedeńskim Nordbahnhof łączy go monumentalność i bajkowość formy. Założenie zabudowy St. Pancras nawiązywało do XIII-wiecznego gotyku angielskiego.



41. Dworzec St. Pancras w Londynie autorstwa Sir George'a Gilberta Scotta i inż. W. H. Barlowa

XIX-wieczne stacje angielskie odzwierciedlały wiktoriańskie umiłowanie rzeczy monumentalnych. Duża popularność form średniowiecznych w ówczesnej wiecznej Anglii wynikała z pozytywnych skojarzeń, związanych z tym okresem w historii kraju. Panowało ogólne przeświadczenie, że angielskie wolności obywatelskie opierają się na osiągnięciach średniowiecza<sup>45</sup>. Anglicy stanowili wówczas potęgę, odnosili wiele zwycięstw, dlatego też obiekty neogotyckie były dobrze odbierane oraz pozytywnie kojarzone. Z podobnych przyczyn brała się popularność stylu warownego (*Burgstil*) w Austrii. Monumentalny, ciężki, połączony często z dekoracją architektoniczną, odzwierciedlał siłę i potęgę tego kraju.

Powstałe w latach 30. oraz 40. XIX w. pierwsze dworce angielskie czy niemieckie stanowiły prawie do końca stulecia wzorzec, powielany w innych krajach europejskich, m.in. w Galicji. Poszczególne formy i detale architektoniczne kopiowano bez mała w czystej postaci bądź tworzono „wariacje stylistyczne” tematu, nie odbiegając jednak zbyt od pierwowzoru. Wpływ na kształt budynków miała również stylizacja regionalna, wywodząca się z tradycji rodzimych form stosowanych na danym obszarze.

<sup>45</sup> E. H. Gombrich, *O sztuce*, Warszawa 1997, s. 500.



Architekci wiedeńscy projektujący dworce galicyjskie nagminnie kierowali się modą polegającą na czerpaniu rozwiązań stylowych stosowanych w poprzednich epokach. Analizując cechy stylowe budynków Linii Karola Ludwika, zakreślają się dwa rodzaje założeń projektowych. Pierwsze to obiekty znajdujące się na odcinku z Bochni aż do Rzeszowa, o stylistyce nawiązującej w większości do wczesnonowożytnej zabudowy pałacowej Florencji. Drugi rodzaj budynków umieszczony na odcinku Jarosław–Lwów prezentował typ odpowiadający zabudowie pałacowej nawiązującej do kręgów architektury monachijskiej, jedynie w przypadku Lwowa pierwszy projekt opierał się na architekturze warownej.

Różnice zachodzące między nimi są zauważalne przede wszystkim w rozplanowaniu bryły oraz w zastosowaniu odmiennej szaty architektonicznej. Można domniemywać, że projekty wykonywały dwa niezależne zespoły twórcze. Każdy z nich wdrażał indywidualne formy, układ bryły budynku oraz dekorację.

**Tab. 5.** Wybrane obiekty dworcowe Kolei Karola Ludwika ze wskazaniem stylów architektonicznych

Miejscowość	Data powstania	Projekt	Styl
Bochnia	1851–1861	Büro für Hochbau k.k. General-Direktion der Österreichischen Staatbahnen	Styl szwajcarski (architektura uzdrowiskowa)
Tarnów	1859–1861	Büro für Hochbau k.k. General-Direktion der Österreichischen Staatbahnen	Neoklasycyzm
Rzeszów	1860	Büro für Hochbau k.k. General-Direktion der Österreichischen Staatbahnen	Wczesnonowożytna architektura florencka
Jarosław	1861	Büro für Hochbau k.k. General-Direktion der Österreichischen Staatbahnen	Styl pałacowy
Przemysł	1861–1865	Büro für Hochbau k.k. General-Direktion der Österreichischen Staatbahnen	Styl pałacowy
Lwów	1861–1865	Büro für Hochbau k.k. General-Direktion der Österreichischen Staatbahnen	Styl warowny

### 3. Dworzec we Lwowie

Najważniejszą i najbardziej charakterystyczną stacją na Linii Karola Ludwika był Lwów, uważany za centralną stację Galicji Wschodniej. Miał on spełniać funkcję zarówno głównego dworca miejskiego, jak i dworca stołecznego. Z jego peronów planowano odprawiać pociągi w czterech kierunkach, mianowicie do Krakowa, Czerniowców, Brodów oraz Tomaszowa<sup>1</sup>.

#### 3.1. Pierwszy pociąg Linii Karola Ludwika – „Jarosław”

Pierwszy dworzec lwowski prywatnego Towarzystwa Akcyjnego Kolei im. Karola Ludwika uroczystie otwarto 4 listopada 1861 r. Dzień wcześniej, 3 listopada 1861 r., w przeddzień imienin księcia Karola Ludwika, Wiedeń szykował się do ważnej uroczystości – otwarcia połączenia kolejowego ze stolicą Galicji. Uroczystość przygotowano z wielkim rozmachem, zaproszono doświadczonych celebrytów, sprowadzono cztery odnowione wagony pierwszego pociągu, pięknie przystrojone kwiatami. Maszyna wyruszyła w podróż w południe 3 listopada 1861 r., a miejsca w niej zajęli członkowie Towarzystwa Akcyjnego im. Karola Ludwika, bankierzy, duchowni, przedsiębiorcy, goście z Brna, Krakowa i innych miast. Pociąg prowadzili generalny inspektor kolei Keb i przedsiębiorca Klein, który prawdopodobnie wybudował dworzec lwowski<sup>2</sup>.

Rankiem, 4 listopada, przy asyście orkiestry pociąg przybył do Przemyśla, gdzie wsiadło jeszcze kilku ważnych gości. Tutaj również nastąpiła zamiana lokomotywy. Pociąg, który miał pokonać prawie 100 km nazywał się „Jarosław”. We Lwowie z niecierpliwością oczekiwano na gości. „Gazeta Lwowska” w przeddzień ich przyjazdu pisała: „Po długim oczekiwaniu zbliża się radosny dzień, w którym

<sup>1</sup> „Postęp” 1861, nr 6, s. 41–42.

<sup>2</sup> I. Kotłobałatow, *Lviv na fotografii 1860–2006*, Lviv 2006, s. 12.

zaczyna się i u nas regularny ruch na kolei im. Karola Ludwika. Ona bezpośrednio łączy Lwów z całą siecią kolei europejskiej. Przy pomocy szlaków kolejowych Wschodnia Galicja połączy się z cywilizowaną Europą [...] powstanie szlak, który będzie biegł od wschodnich granic Austrii aż do nabrzeża Morza Adriatyckiego. Stolica kraju jak cała Galicja, będzie miała dostęp do zwiększonej aktywności przemysłowej jak i handlu”<sup>3</sup>. Po drodze pociąg zatrzymywał się na mniejszych stacjach. W Medyce witali go mieszkańcy i okoliczni muzycy. W Mościskach na dworzec przybyło kilku ziemian i księży z miejscowej parafii. Podobnie było w Sądowej Wiszni. Nawet na małej stacji Mszana wydarzenie to zgromadziło liczny tłum, który wiwatował na widok nadjeżdżającego „stalowego konia”<sup>4</sup>. 4 listopada 1861 r. o godz. 14.30 pociąg „Jarosław”, jadący z prędkością 20 km/h, dotarł do stacji docelowej Lwów, otwierając tym samym regularne pasażerskie połączenie pomiędzy Wiedniem a Lwowem<sup>5</sup>.

Na placu przy dworcu zebrał się tłum, tysiące mieszkańców miasta i okolicznych wsi z zaciekawieniem przyglądało się temu wydarzeniu historycznemu. Mimo to dyrekcja kolei wraz z władzami miasta nie przewidywała wyjątkowego świętowania, ponieważ fundusze zgromadzone na tę uroczystość postanowiono przekazać na rzecz ubogich. Na skromną uroczystość przybyło kilku generałów i proboszcz miejscowej parafii. Poświecił on dworzec i lokomotywę. Tego samego dnia w miejskim teatrze odbył się jeszcze okazjonalny uroczysty koncert<sup>6</sup>.

Warto wspomnieć, że 31 lat później, w 1892 r. Towarzystwo im. Karola Ludwika przekazało rządowi prawo eksploatacji wszystkich zbudowanych przez siebie linii kolejowych – sześć magistrali połączy Lwów z innymi regionami Austro-Węgier oraz Europy<sup>7</sup>.

### 3.2. Projekt i budowa pierwszego budynku dworca lwowskiego

Dworzec zbudowano według planów inż. Ludwika Wierzbickiego<sup>8</sup>, przyszłego dyrektora kolei, autora koncepcji istniejącego obecnie Dworca Głównego.

Jako miejsce lokalizacji dworca obrano Przedmieście Gródeckie Lwowa (il. 42). Gmach dworca wzniesiono na linii głównego europejskiego działu

<sup>3</sup> „Gazeta Lwowska” 1861, nr 12 z 3 XI.

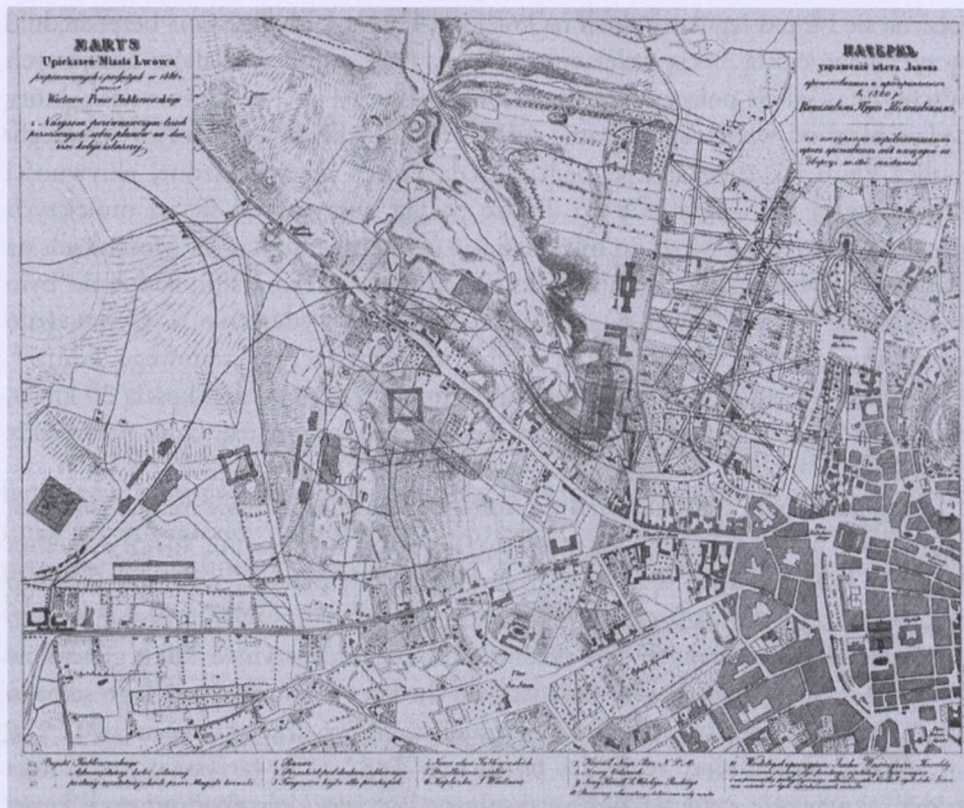
<sup>4</sup> I. Kotłobułatow, *op. cit.*, s. 15.

<sup>5</sup> *Ibidem*.

<sup>6</sup> *Ibidem*, s. 18.

<sup>7</sup> *Ibidem*.

<sup>8</sup> *Ibidem*, s. 27.



42. Plan miasta Lwowa

wodnego między wodozbiorami Morza Czarnego i Morza Bałtyckiego na wysokości 314,33 m n.p.m.

W zachowanym dokumencie z dnia 29 października 1861 r., mówiącym o dopuszczeniu pierwszego dworca lwowskiego do eksploatacji, podpisanego przez inż. Geftangenoma, jest mowa o pierwotnym projekcie, według którego kolej miała być poprowadzona do Lwowa z miejscowości Mszana, biegnąc dalej przez przedmieście Baik<sup>9</sup>. Tutaj również miał stanąć pierwszy dworzec kolei lwowskiej. Realizacja ta nie doszła do skutku, ponieważ ówczesny Zarząd Miasta nie wyraził zgody na takie rozwiązanie.

W kolejnych dokumentach zawarto informacje o możliwości lokalizacji dworca przy ul. Sapielchy (okolice dzisiejszej ul. S. Bandery i placu M. Kropiwnickiego). Projekt ten nie mógł być wykonany z powodu zbyt wysokiej ceny

<sup>9</sup> CDIAU, fond 248, op. 1. Sprawa 1374. Arkusz 18 – za: *Lwiwska zaliznyca: istorija i suczasnist'*, Lwiv 1996, s. 14.

gruntów<sup>10</sup>. W pobliżu tego miejsca natomiast stanął kościół św. Elżbiety. Kolejna propozycja to umieszczenie gmachu na obszarze ówczesnej górnej części ogrodu jezuickiego (dzisiejszego ogrodu I. Franki)<sup>11</sup>. Ponownie sprawy finansowe przeważały, gdyż chcąc realizować tę koncepcję, należałoby wykupić grunty wraz z istniejącą zabudową należącą do katedry św. Jura. W grę wchodziły jeszcze dwa inne rozwiązania: pierwsze to lokalizacja dworca w obrębie wojskowego Domu Inwalidów<sup>12</sup> przy ul. Kleparowskiej, drugie – przy ul. Św. Jadwigi<sup>13</sup>. Pierwsze rozwiązanie zakładało również adaptację budynku Domu Inwalidów do celów kolejowych. Jednakże problem pojawił się od strony technicznej, gdyż po pierwsze należałoby przeprowadzić tory aż na wysokości drugiego piętra budynku, a po drugie dotychczasowy układ budynku nie nadawał się do nowej funkcji. Poza tym wojsko jako prawny właściciel obiektu oraz pobliskiego lasu na Kortumówce nie było skore do przekazania potrzebnych pod budowę linii terenów<sup>14</sup>. Mimo że wszystkie propozycje zakładały zwrot kosztów za wybudowane fundamenty, ostatecznie – m.in. z powodu zbyt wysokiej ceny gruntów – dokończono budowę rozpoczętą poza miastem.

Dworzec powstał we wschodniej części miasta, na tzw. Przedmieściu Gródeckim, przy dzisiejszej ul. Czerniowieckiej, będącej główną arterią prowadzącą do jednej z najdłuższych ulic miasta (ul. Gródeckiej). Umiejscowiono go w trójkącie rozwidlenia dróg na Mszanę, Lwów i Kleparów<sup>15</sup>. Bliżej Mszany powstała stacja towarowa, warsztaty i Poczta Główna, natomiast główny budynek dworca wzniesiono pomiędzy nimi. Przed budynkiem pozostawiono obszerny plac z podjazdem dla dorożek i ogrodem. W momencie budowy znacznie wzrosła ranga tych – jak na owe czasy – mało atrakcyjnych terenów.

<sup>10</sup> L. Wierzbicki, *op. cit.*, s. 312.

<sup>11</sup> J. Kryworuczko, A. M. Szymski, *Dworzec kolejowy we Lwowie – czas, autor, historia powstania*, w: *Obiekty kolejowe...*, s. 130.

<sup>12</sup> Dom Inwalidów Wojennych ufundowano w celu zapewnienia mieszkania i należytej opieki byłym oficerom i żołnierzom niezdolnym już do służby czynnej. Zespół budowli Domu Inwalidów wzniesiono w latach 1855–1863 według projektu znanego duńskiego architekta Theophila Hansena, pracującego w Wiedniu. Dla lokalizacji Domu Inwalidów wybrano Dolinę Pili-chowską na Kleparowie (obecnie ul. Kleparowska 35). W Domu było 50 pokoiów z ogólną liczbą miejsc obliczoną na przebywanie 328 żołnierzy, przewidziano również oddzielne mieszkania dla oficerów. Do ozdobienia gmachu zakładu zostali zaproszeni znani polscy rzeźbiarze – Cyprian Godebski i Abel Maria Perier. W ostatniej ćwierci XIX w. Dom Inwalidów mieścił oddział szpitala garnizonowego i niewielką fabrykę protez. Zob. O. Czerner, *op. cit.*, s. 145.

<sup>13</sup> L. Wierzbicki, *op. cit.*, s. 311.

<sup>14</sup> *Ibidem*, s. 312.

<sup>15</sup> Ulica Gródecka (po ukraińsku Horodečka) mierzy 9 km długości i tym samym jest najdłuższą ulicą miasta. Już w XVI w. jako główna arteria komunikacyjna miasta była zaliczana do najdłuższych we Lwowie. Jej ranga i znaczenie wzrosły w 1861 r., kiedy to uruchomiono pierwszy dworzec lwowski.

Po otwarciu dworca w 1861 r. w okolicy zaczęły powstawać eleganckie kawiarnie z ogrodami, wzrósł również popyt na szybko drożejące działki budowlane. Prasa na fali rosnącego optymizmu pisała: „[...] co do głównego budynku – jedna z najlepszych budowli w Europie. Długość jego to 70 sążni, a szerokość – 10 sążni (18 965 m). W przyszłości będzie on służyć jako główny punkt wyjściowy dla czterech kolei: ze Lwowa do Krakowa, do Czerniowiec, do Brodów, do Tomaszowa, których suma długości wyniesie 110 mil”<sup>16</sup>. Uruchomienie Dworca Głównego zwiększyło atrakcyjność tej części miasta i zapoczątkowało intensywną urbanizację przedmieścia, gdzie jeszcze kilkanaście miesięcy wcześniej stało jedynie kilka posesji. Powstało tu też silnie rozbudowane zaplecze kolejowe, tj. szereg magazynów, przeładowni oraz osiedle domów dla pracowników kolei lwowskiej.

Ze wspomnianego już dokumentu, dopuszczającego dworzec lwowski do eksploatacji, dowiadujemy się również o pewnych komplikacjach związanych z budową tego odcinka kolei. Budowa linii kolejowej przebiegała w niesprzyjających warunkach geologicznych, jednakże największe trudności napotkano na bagnistych, podmokłych terenach okolic Sądowej Wiszni, Gródka Jagiellońskiego i Lwowa. W rejonie Gródka Jagiellońskiego budowlancy byli zmuszeni ułożyć szlak nie w linii prostej, a utworzyć formę dwóch wielkich serpentyn. Wydłużyło to odcinek o ok. 15 km, ludzie pracowali tu, praktycznie stojąc w wodzie. Takie warunki pracy doprowadziły do protestów pracowników, dlatego też administracja musiała spełnić wiele żądań, by ukończyć budowę na czas<sup>17</sup>.

Na odcinkach kolei pomiędzy stacjami Mościska–Gródek Jagielloński–Mszana wystąpiły kolejne komplikacje i znów pojawiły się głosy mówiące o znacznych opóźnieniach i przesunięciach ustalonych wcześniej terminów.

Miękkie i podmokłe podłoże utrudniło również prace przy wznoszeniu budynku dworca lwowskiego, zmuszając budowniczych do wykonania specjalistycznych fundamentów, co znacznie podniosło koszty budowy<sup>18</sup>.

Pomimo tych trudności, w przeciągu roku wybudowano 13 mil austriackich (1 mila austriacka to 7,59859 km) torów pomiędzy Przemyślem a Lwowem<sup>19</sup>. Na Wiarze, Wiszni, Wereszczycy powstały mosty, otworzono stacje w Medyce, Mościskach, Sądowej Wiszni, Mszanej<sup>20</sup>. Zasięg prac był tak duży, że wymagał zatrudnienia kilkudziesięciu tysięcy ludzi. Byli to głównie niewykwalifikowani robotnicy pracujący w bardzo ciężkich warunkach. Główny nacisk kładziono na prace ziemne wykonywane ręcznie. Narzędziami pracy robotników były łopaty,

<sup>16</sup> I. Kotłobułatow, *op. cit.*, s. 27.

<sup>17</sup> *Ibidem*.

<sup>18</sup> L. Wierzbicki, *op. cit.*, s. 311.

<sup>19</sup> P. E. Hrankin, P. W. Łazeczko, I. W. Siomoczkin, G. I. Szramko, *op. cit.*, s. 18.

<sup>20</sup> *Ibidem*, s. 20.

kilofy i taczki, którymi przewożono ziemię na nasyp. Jedna taczka z gruntem ważyła ok. 100 kg. Żeby pokonać wzniesienie przemieszczając się z takim ciężarem, robotnicy pomagali sobie wzajemnie, wciągając taczki pod górkę za pomocą rzemienia z drewnianym hakiem na końcu. Dzienna norma, jaką pracownik był zobowiązany wykonać, to 5–6 kubików ziemi, natomiast droga, którą pokonywał w ciągu dnia, to minimum 15 km<sup>21</sup>.

Towarzystwo Akcyjne Kolei im. Karola Ludwika było bardzo wymagające odnośnie solidności wykonywanych prac oraz stosowanych materiałów, zwłaszcza szyn. Istniały specjalne przepisy dotyczące technologii ich wytwarzania: szyna mogła być wyłącznie dębowa, inny materiał, jak np. sosna, dopuszczano tylko w wyjątkowych sytuacjach, a i tu można było wykorzystywać jedynie środkową część drzewa, które powinno być zdrowe oraz ścięte w czasie, kiedy nie puszczało soków<sup>22</sup>.

Do przewozu większej ilości ziemi wykorzystywano wozy konne, zwane grabarkami. Był to jeden z najpopularniejszych rodzajów transportu używanego na budowach o dużej skali. Robotników zatrudnianych nielegalnie potocznie nazywano „barabami”. Głównego majstra budowlanego określano mianem *Bauführer*<sup>23</sup>. Odpowiadał on nie tylko za prowadzone prace, ale i za zaopatrzenie. Nazewnictwo, określające poszczególne funkcje czy czynności w branży budownictwa kolejowego, wywodziło się z języka niemieckiego. Powstał nawet specjalny słownik terminologii kolejowej, zawierający ok. 2300 słów i wyrażeń tego typu<sup>24</sup>.

### 3.2.1. Zespół pierwszego dworca lwowskiego

Zespół zabudowy stacji lwowskiej ulokowano na planie zbliżonym do formy trójkąta prostokątnego. Układ taki wynikał przede wszystkim z przebiegu tras linii kolejowych biegnących do Złoczowa, Tarnopola i Brodów. Ze względu na górzysty teren musiały być one przeprowadzone łukiem ku północy. Dodatkowo zbiegająca się pod kątem prostym linia z Przemyśla automatycznie narzuciła taką formę projektową. Analogiczny przykład można odnaleźć w wiedeńskich rozwiązaniach, np. Wien – Gloggnitzer Bahn z 1842 r. oraz Südbahn z 1860 r.<sup>25</sup> Rozplanowanie budynków wiedeńskich było ściśle symetryczne, funkcjonowały one jako stacje zamykające odcinek danej trasy, dlatego budowano je jako czołowe. Układ infrastruktury kolejowej zakładał umiejscowienie na końcach przyprosto-

<sup>21</sup> *Ibidem*.

<sup>22</sup> *Ibidem*, s. 34.

<sup>23</sup> I. Kotłobułatow, *op. cit.*, s. 23.

<sup>24</sup> *Ibidem*.

<sup>25</sup> *Geschichte der Eisenbahnen...*, zob. il. 185, 203.

kątnych trójkąta budynków dworcowych, natomiast środek stanowiły biura oraz warsztaty.

Inaczej sytuacja wyglądała we Lwowie, gdzie – mimo pełnienia funkcji stacji końcowej – wykonano ją jako przelotową, a na ramionach przyprostokątnej wprowadzono bocznicę kolejową dla dworca towarowego oraz warsztatu. Główny obiekt dworca powstał na osi ramienia przyprostokątnej.

### 3.2.2. Bryła zewnętrzna budynku

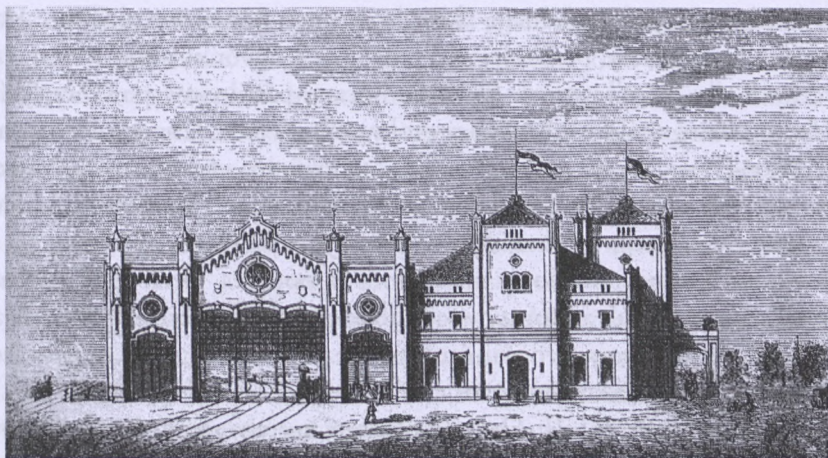
Na kompleks Dworca Głównego miały składać się dwie części – gmach główny (il. 43) oraz przylegająca od strony północnej hala peronowa (il. 44), chroniąca podróżnych, perony i tory przed działaniem czynników atmosferycznych.

Budynek pierwszego dworca lwowskiego charakteryzował się monumentalnością bryły oraz użyciem w dekoracji głównych założeń stylu warownego (il. 45). Były to głównie elementy wywodzące się z form architektury obronnej poprzednich epok, szczególnie z okresu średniowiecza. Znamienne jest tu użycie ciężkich, masywnych płaszczyzn ścian, dekorowanych elementami wystających poza lico muru wieżyczek wieńczonych daszkami stożkowymi z iglicami czy oplatanie całości budynków krenelażem. Dworzec lwowski charakteryzował się zwierciadlaną osiowością i symetrią zakreśloną w zdwojeniu ryzalitów środkowych. Zaprojektowano go mocno akcentując elementy horyzontalne i wertykalne. Horyzontalność podkreślały łączniki oraz piętrowy pawilon środkowy, natomiast elementy wertykalne były akcentowane przez wieże środkowe i czołowe. Poza tym całość prezentowała się bardzo statycznie, na co wpływały symetrycznie zastosowane poszczególne segmenty, bez elementu dominującego w części środkowej, jak to można

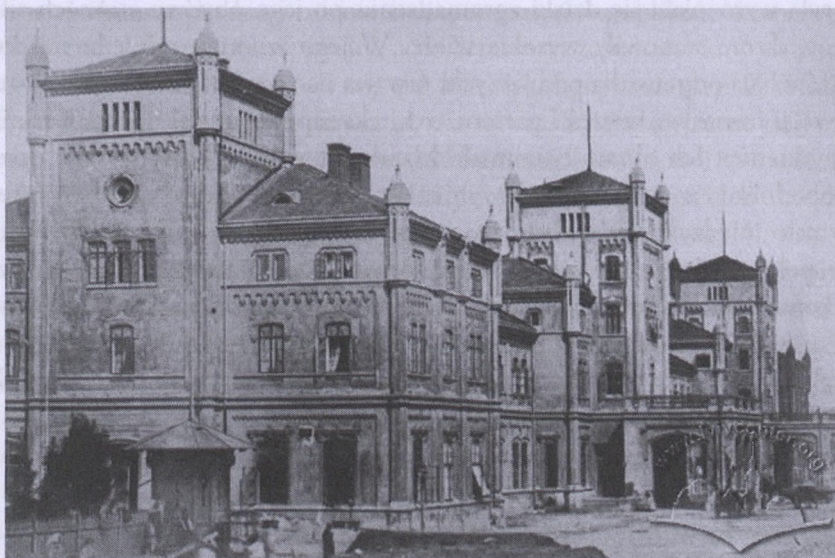


43. Gmach głównego dworca kolejowego we Lwowie





44. Lwów, pierwszy dworzec kolejowy, widok od strony południowo-zachodniej



45. Gmach głównego dworca kolejowego we Lwowie

było zauważyć w innych budynkach tej linii. Mocno wyróżniane wieże zostały przykryte czterosпадowym dachem o kwadratowej podstawie.

Styl, w jakim wykonano dworzec lwowski nawiązuje do gotyckich i romańskich rozwiązań, co w efekcie tworzy, popularny w połowie XIX w. w budownictwie kolejowym Europy, styl warowny. Charakterystyczne, bardzo rozległe i monumentalne rozwiązanie pawilonów bocznych budynku złagodziła rytmiczna artykulacja, osiągnięta przez wprowadzenie systemu smukłych skarp i wieżyczek, które dzieliły każdą wydłużoną część pawilonów na trzy przęsła. Na wysokości

parteru każde z przeszł wypełniają dużych rozmiarów otwory okienne. Kondygnację piętra cechuje rząd podwójnych i potrójnych otworów arkadowych charakterystycznych dla *Rundbogenstil*. Elewacje boczne pawilonów powtórzyły formę i detal fasady oktogonálnych brył wież czołowych dworca. Charakterystyczna jest tu trzecia kondygnacja, którą tworzy wieża. Stanowi ona efekt formy dekoracyjnej o malowniczości podkreślanej średniowieczną dekoracją. Formy obronne stały się tu elementem dekoracji, zgodnie z romantycznymi zasadami XIX w.

Pawilony boczne połączone z wieżami za pomocą piętrowych łączników. Wierzbicki zrezygnował z kontynuacji detalu architektonicznego nadającego całości charakter warowny, proponując gładkie płaszczyzny ścian rozbite jedynie przez proste podziały otworów okiennych. Jedyną dekoracją jest tu gzyms dzielący łączniki na dwie kondygnacje. Otwory okienne zostały zamknięte belką prostą, zdwojone dzielą elewację na cztery przeszła.

Najbardziej reprezentacyjną częścią budynku był pawilon główny (środkowy). Jego bryła wyróżniała się dzięki zgromadzeniu po jego obydwu stronach silnych akcentów, które stanowiły wysokie wieże. W jego wnętrzu mieściła się dużych rozmiarów hala odpraw dla podróżnych, otwarta na wysokość dwóch kondygnacji. Na elewacji frontowej w części parteru architekt zaproponował dużych rozmiarów otwory okienne. Ich obramienie miało kształt prostokątnej opaski, modelowanej prawdopodobnie w tynku. Piętro wyróżniało się dzięki osadzonym bezpośrednio na gzymsie międzykondygnacyjnym otworom okiennym, zamkniętym od góry łukiem pełnym. Spełniały one funkcję doświetlającą przestrzeń holu głównego. Dodatkowo pawilon główny dzielił na dwie równe części portyk, przeprowadzając fasadę na wysokość dwóch kondygnacji. Nieznacznie wysunięty poza lico muru nadawał jej dodatkowej lekkości. Zwieńczony naczółkiem portyk flankowały na każdym poziomie ozdobne wieżyczki.

### 3.2.3. Hala peronowa pierwszego dworca lwowskiego – czy istniała?

Możliwie jednolite i funkcjonalne scalenie budynku z halą należało do najważniejszych zadań architekta. Hala pierwszego dworca lwowskiego charakteryzowała się tym, że do jej budowy nie zastosowano konstrukcji kratownicowej, jak to praktykowano w większości dworców Monarchii, a wykonano ją w technice murowanej i przykryto dachem dwuspadowym<sup>26</sup>. Jaki miał być jej wygląd pokazuje drzeworyt sztorcowy nieznanego autora, opublikowany w wiedeńskim „Postępie”. Monumentalny i elegancki styl hali nawiązywał do średniowiecznych rozwiązań architektury warownej. W latach 50. i 60. XIX w. na terenie Monar-

<sup>26</sup> „Postęp” 1861–1862, nr 3, s. 41.

chii Austro-Węgierskiej, Niemiec czy Anglii operowano kilkoma typami fasad. Forma ich często silnie była związana z symboliką dworca, spełniała zadania o podobnym znaczeniu, co brama miejska w starożytności<sup>27</sup>. Architekci często wykorzystywali wspomniane motywy poprzez nawiązania do sprawdzonych form historycznych, czego przykładem może być Euston Station w Londynie, gdzie wejście bezpośrednio nawiązywało do greckich propylejów<sup>28</sup>. Podobne rozwiązania odnajdujemy np. w Curzon Street Station w Birmingham czy na dworcu w Huddersfield, które otrzymały formy nawiązujące do portyków antycznych świątyń. We Lwowie wykorzystano motyw ozdobnych wież ustawionych po bokach wejścia, nawiązując tym samym do tradycji reprezentacyjnych bram miejskich lub zamkowych. Źródła archiwalne nie podają szczegółowych danych na temat budowy hali, natomiast zachowane szczątkowe informacje sugerują, iż dworzec wykonano w całości zgodnie z projektem<sup>29</sup>. Uboga dokumentacja i opis stanu istniejącego dworca z 1861 r. zachował się w wiedeńskim „Postępie”, gdzie autor artykułu potwierdza istnienie hali peronowej i publikuje drzeworyt z jej wizerunkiem<sup>30</sup>. Tu nasuwa się pytanie, czy drzeworyt został zrobiony na podstawie dokumentacji architektonicznej, czy też był wykonany z natury. Z treści opisu wynika tylko tyle, że autor omawia obiekt w czasie teraźniejszym dokonany. Wierząc tej wzmiance, można potwierdzić istnienie hali już w 1861 r. Kolejnym materiałem dowodowym są mapy wykonywane przez austriackich urzędników. Na planie Lwowa z ok. 1860 r., sporządzonego przez Karola von Kummerera<sup>31</sup>, dokładnie widać obrys budynku dworca wraz z halą i przechodzącym przez nią torem. Układ taki został powtórzony jeszcze na projekcie drogi obwodowej miasta Lwowa (il. 46)<sup>32</sup>. Dlaczego nikt o niej nie pisał? Halę zaprojektowano w technice murowanej, pod względem architektonicznym i wizualnym miała być nierozdzieloną częścią budynku głównego. Współcześnie żyjący mogli przez to nie wyszczególniać dworca i hali jako dwóch oddzielnych części, tylko uznać za całość. Jaki więc był jej wygląd? Miała to być murowana, masywna budowla wysokości pawilonów bocznych. Fasadę od strony wjazdu pociągów na perony, czyli od strony zachodniej opracowano w formie potrójnej bramy wjazdowej. Jej smukłą i ażurową konstrukcję (nie można określić jak wyglądała hala od strony wschod-

<sup>27</sup> C. L. V. Meeks, *op. cit.*, s. 39–40.

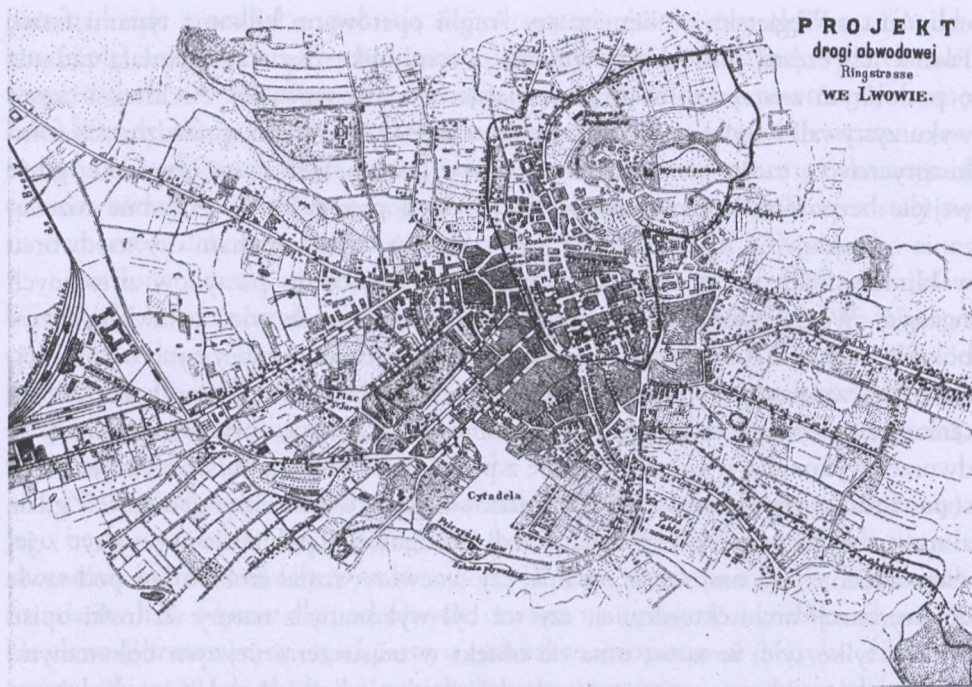
<sup>28</sup> *Ibidem*, s. 40–42.

<sup>29</sup> „Postęp” 1861–1862, nr 3, s. 41.

<sup>30</sup> *Ibidem*.

<sup>31</sup> Plan Lwowa z ok. 1860 r. wydany przez firmę Artaria i Spółka w Wiedniu, cynkografia. Biblioteka Ossolineum we Wrocławiu, zbiory kartograficzne.

<sup>32</sup> Projekt drogi obwodowej we Lwowie z 1877 r., autorstwa Teofila Merunowicza. Litografia dwubarwna wykonana w zakładzie Karola Pillera, w: T. Merunowicz, *Rozwój miasta Lwowa*, Lwów 1877 (mały plan na końcu).



46. Lwów, projekt drogi obwodowej dla miasta Lwowa

niej i północnej, ponieważ zachowany wizerunek przedstawia omawiany obiekt tylko od strony zachodniej) podtrzymywały filary nawiązujące formą do gotyckich wież obronnych. Fasadę możemy podzielić na trzy części: główną, czyli bramę przez którą wjeżdżały pociągi na perony oraz dwie bramy boczne, dużo mniejsze, flankujące wjazd główny. Poszczególne części były oddzielone od siebie za pomocą dwóch smukłych wieżyczek, nieznacznie wystających poza lico muru, poprowadzonych od przyziemia przez całą wysokość kondygnacji, dalej wystając ponad poziom wysokości muru. Zakończono je trójkątnym daszkiem i zwieńczono iglicami, natomiast kolejne dwie bliźniacze wieżyczki flankowały całość fasady.

### 3.2.4. Dekoracja architektoniczna pierwszego dworca lwowskiego

We Lwowie zaproponowano podwójną kolorystykę elewacji, uzyskaną przez połączenie lica ściany z elementami detalu architektonicznego wykonanego z kamienia bądź tynku. Dwubarwność elewacji uzyskiwano na ogół poprzez łączenie ceglanego lica ścian, tzw. *Robbau*, z kamiennym lub naśladującym kamień detalem architektonicznym. Czasami lico ścian tynkowano, nadając mu odmienny kolor. Takie budowle były charakterystyczne dla krajobrazu Wiednia w połowie XIX w. Jeden z najbardziej reprezentacyjnych założeń budowlanych wykonanych

w tej stylistyce to zespół obiektów Arsenалу z lat 1849–1856, do którego budowy zaproszono takich architektów jak Carl Roesner, Antonius Pius de Riegel, August Sicard von Sicardsburg, Eduard van der Nüll, Theophil von Hansen i Ludwig Förster<sup>33</sup> (il. I, II). Zastosowana tu szata architektoniczna stanowiła konglomerat form zdobniczych sztuki Bizancjum i średniowiecznych Włoch, przejętych zarówno bezpośrednio, jak i poprzez filtr podobnych realizacji monachijskich i berlińskich<sup>34</sup>.

Dworzec lwowski wykazywał wyraźne związki zarówno z Arsenalem, jak i z wiedeńskim dworcem północnym. W podobny sposób użyto tu addycyjny styl kubiczny oraz analogicznie aplikowano dekoracje. Zbliżone tendencje romantycznego historyzmu ujawniały się również w zabudowie wiedeńskiego Nordbahnhof.

Ideową analogię do dworca lwowskiego mógł stanowić dworzec kolei górnośląskiej we Wrocławiu, wzniesiony w latach 1855–1857 według projektu Wilhelma Grapowa<sup>35</sup> (il. III). We Lwowie natomiast najbliższą stylowo budowlą był wojskowy Dom Inwalidów z lat 1855–1863 (il. IV).

Szatę zbliżoną (choć nie identyczną) do dworca lwowskiego, korzystając z założeń stylu warownego, otrzymał również lwowski dworzec kolei czerniowieckiej oraz cała jednolita stylowo grupa dworców linii Lwów–Czerniowce. Obydwa dworce lwowskie tworzyły zespół o monumentalnym i wyróżniającym się wyrazie architektonicznym.

### 3.3. Dworzec lwowski w latach 1900–1910

Dworzec lwowski, podobnie jak inne dworce powstałe w początkowej fazie istnienia kolei zarówno na Linii Karola Ludwika, jak i w Europie, domagał się rozbudowy albo przebudowy. Rozplanowanie pomieszczeń i ich skala powoli okazywały się niewystarczające. Pod koniec XIX w., a dokładnie w 1897 r. we Lwowie pojawiły się pierwsze głosy mówiące o konieczności przebudowy starego budynku Dworca Głównego. Powstało kilka koncepcji dotyczących nie tylko nowej formy obiektu, ale i również zmiany jego lokalizacji. Pomysłodawcą jednej z teorii przeniesienia budynku do innej części miasta był prof. Józef Jägermann senior, wpływowy działacz Towarzystwa Politechnicznego<sup>36</sup>. Po długotrwałych

<sup>33</sup> F. Steiner, *Das verkrachte Wiener Arsenal*, Wien 1926, s. 5.

<sup>34</sup> R. Wagner-Rieger, *Wiens Architektur im 19. Jahrhundert*, Wien 1970, s. 120 i nast., il. 44a–46a.

<sup>35</sup> *Wrocławskie dworce kolejowe...*, s. 163.

<sup>36</sup> Sprawy Towarzystw, CTL, R. 32, 1912, nr 35 z 25 XII, s. 460.

debatach ustalono, że obiekt zostanie przebudowany, a nie zbudowany od podstaw, tak jak to pierwotnie proponowano.

Dworzec postanowiono ubrać w nową formę, bardziej okazałą i nowoczesną. W tym celu energiczne starania podjął powołany w 1897 r. na dyrektora Kolei Lwowskiej radca dworu cesarza Franciszka Józefa – Ludwik Wierzbicki<sup>37</sup>. Już na samym początku swojej kadencji rozpoczął intensywne rozmowy z władzami w Wiedniu. Głównym argumentem stał się fakt, iż węzeł kolejowy, składający się na początku z dwóch linii, pod koniec XIX w. stał się węzłem dla sześciu, a następnie ośmiu linii. Opracowanie projektu przebudowy dworca zlecono Władysławowi Sadłowskiemu<sup>38</sup>, którego jednak nie zaproszono na uroczystość otwarcia dworca. Wynikało to m.in. z tego, gdyż podejrzewano, iż wtedy jeszcze młody architekt dostał zlecenie wykonania projektu z tej tylko przyczyny, gdyż był kuzynem Ludwika Wierzbickiego. Posądzano go również o plagiat, dlatego autorstwo projektu musiała rozstrzygnąć specjalna komisja. W tej sprawie głos podniósł Związek Artystów Polskich we Lwowie, którego założeniem statutowym była też ochrona praw autorskich. Powołana na ten cel komisja w protokole stwierdziła, „że pomimo drobnych zmian wprowadzonych w trakcie budowy, polegających na między innymi podwyższeniu kopuły oraz wyprostowaniu pylonów i zmniejszeniu okapów gzymsowych, bezdyskusyjnym pozostaje sprawa autorstwa projektu jako, że zmiany te jakkolwiek zmąciły do pewnego stopnia pierwotny charakter projektu, to wszakże nie zatarły go i nie przeobraziły pomysłu architektonicznego o tyle, by istotne autorstwo Pana W. Sadłowskiego mogło być kwestionowanym, – ponieważ przytem rozkład mas pozostał ten sam, ogólne stosunki nie uległy zmianie, cały organizm architektoniczny i rytm układu został bez istotnych zmian kompozycji zachowany...”<sup>39</sup>

Pierwszy projekt Władysław Sadłowski wykonał w 1899 r., natomiast drugi rok później. Podczas prac nad zadaniem, w przygotowaniu szeregu rozwiązań, u boku Sadłowskiego uczestniczyli architekci – wówczas jeszcze młodzi: Alfred Zachariewicz, Kazimierz Rzeczycki, Gracjan Jaworski, Józef Hornung czy Ignacy Kędzierski<sup>40</sup>. Opracowywali oni m.in. rzuty poziome konstrukcji oraz wykony-

<sup>37</sup> Datę tę podaje J. Kryworuczko, A. M. Szymski, *Dworzec kolejowy...*, s. 131, jednakże zgodnie z dokumentacją powołania Ludwika Wierzbickiego na dyrektora Kolei Lwowskich nastąpiło to w 1897 r.

<sup>38</sup> Na łamach „Gazety Lwowskiej” z 24 lutego 1904 r. ukazał się obszerny opis budowy dworca.

<sup>39</sup> Protokół z dnia 30 kwietnia 1904 r. podpisany przez: art. malarza Zygmunta Rozwadowskiego (prezesa Wydziału Związku Artystów), prof. arch. Adolfa Wiktora Weissa (wiceprezesa) i art. malarza Marcelę Harasimowicza (sekretarza).

<sup>40</sup> *Nowy dworzec kolei państwowej we Lwowie*, „Architekt”, lipiec 1904, R. V, z. 7, szp. 99–110, tabl. XXXIII–XXXVIII, s. 136; J. Kryworuczko, A. M. Szymski, *op. cit.*, s. 135.

wali inne prace rysunkowe<sup>41</sup>. Gotowe projekty stały się podstawą do ogłoszenia licytacji na realizację całego przedsięwzięcia.

### 3.3.1. Pierwszy projekt rozbudowy dworca lwowskiego z 1899 r.

*Nowy Dworzec Kolei Państwowych we Lwowie* – pod takim tytułem zaprezentowano pierwszy z dwóch projektów dworca lwowskiego (il. 47). Koncepcja autorstwa Władysława Sadłowskiego powstała w 1899 r. i została wykonana na zlecenie dyrektora Kolei Lwowskich – Ludwika Wierzbickiego. Bazę fundamentalną obiektu miał stanowić stary dworzec. Nowy obiekt skrócono o długość około dwóch pawilonów zamykających dawny budynek oraz obniżono co najmniej o jedną kondygnację. Sadłowski w projekcie powtórzył układ starego dworca, pozostawiając go na planie wydłużonego prostokąta z trzema dominantami w formie pawilonów. Główną dominantą miała być część środkowa, w której mieściła się hala główna. Została wysunięta nieco do przodu; była też szersza i wyższa od dwukondygnacyjnych pawilonów bocznych. Łączenia pomiędzy pawilonami stanowiły parterowe, sześciosiowe łączniki. Całość Sadłowski zaprojektował w formie pałacowej, nawiązując do architektonicznych rozwiązań pałaców miejskich tego czasu. Porównując z pierwszym dworcem, proponowane rozwiązanie było delikatniejsze w swej formie, bardziej ażurowe i optycznie lżejsze.

Pawilon środkowy zaprojektowano na planie prostokąta. Charakteryzował się delikatnie wysuniętym do przodu ryzalitem środkowym poprzedzonym neorenesansowym portykiem kolumnowym (il. 48). Ryzalit został otwarty dwukondygnacyjną arkadą wspartą na zdwojonych kolumnach, prawdopodobnie jońskich<sup>42</sup>. Klucz łuku arkady charakteryzował się dekoracją rzeźbiarską, natomiast całość ryzalitu wykazywała cechy łuku triumfalnego. Ryzalit zamykał od góry trójkątny naczółek zwieńczony i flankowany z obydwu stron na szczytach pełnoplastycznymi rzeźbami.

Dwukondygnacyjna arkada ryzalitu była otoczona w części parteru kolumnami jońskimi (po dwie z każdej strony). Spełniały one zarówno funkcję dekoracyjną, jak i konstrukcyjną – wsparte na masywnych bazach, podtrzymywały gzyms międzykondygnacyjny. Na wysokości kondygnacji pierwszego piętra architekt umieścił arkadowe nisze, w których miały się znajdować pełnoplastyczne przedstawienia rzeźbiarskie. Na temat rzeźb nie zachowały się żadne informacje.

<sup>41</sup> Protokół z 30 kwietnia 1904 roku w kwestii rozstrzygnięcia praw autorskich Władysławowi Sadłowskiemu do Dworca Lwowskiego, Archiwum Historyczne Miasta Lwowa (dalej: AHML), fasc. 1314.

<sup>42</sup> Reprodukacja projektu jest bardzo niewyraźna, co uniemożliwia w niektórych miejscach analizę zastosowanych detali. Nie zachowały się również opisy do projektów, dlatego odczytanie poszczególnych elementów jest znacznie utrudnione.

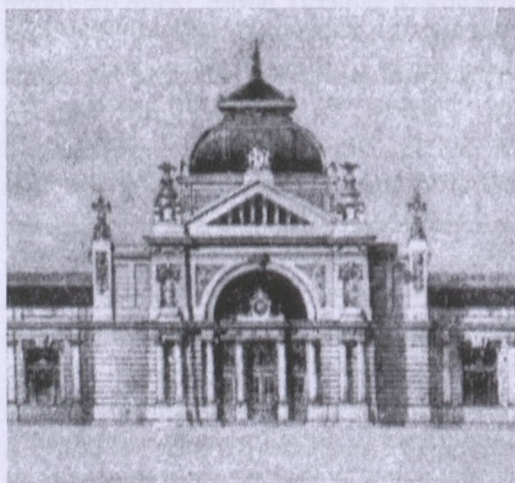


projekt, styczeń 1899.

Nowy dworzec kolei państwowej we Lwowie.

arch. W. Sadłowski.

#### 47. Pierwszy projekt dworca lwowskiego autorstwa W. Sadłowskiego



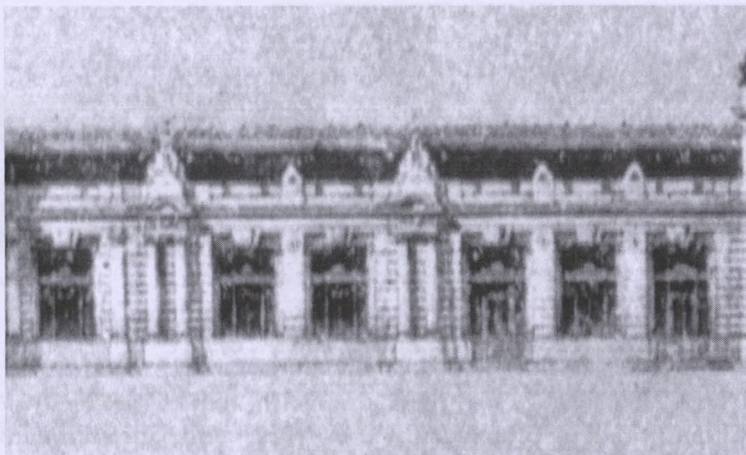
48. Dworzec lwowski, ryzalit środkowy z neorenesansowym portykiem kolumnowym

Prawdopodobnie były to powtórzone w projekcie zwycięskim alegorie handlu i przemysłu, autorstwa Antoniego Popiela<sup>43</sup>.

Zastosowanie motywu łuku triumfalnego miało symbolizować potęgę, którą w tym czasie była kolej, natomiast sam budynek dworca potwierdzał to swoją formą. We wnętrzu arkady Sadłowski umieścił portyk kolumnowy wieńczony naczółkiem z owalem umieszczonym w kartuszowej dekoracji rzeźbiarskiej, w którego wnętrzu prawdopodobnie znajdował się zegar bądź herb Lwowa. Połączenie portyku z ryzalitem, a tym samym z całością budynku, następowało za pomocą belki podtrzymywanej przez dwie kolumny, stanowiąc zarazem podstawę zwieńczenia, łączącą się z gzymsem i będącą częścią wspólną dla całego budynku. Pawilon środkowy miał przykrywać ozdobny hełm wykonany z blachy

<sup>43</sup> J. Biriulow, *Rzeźba lwowska...*, s. 117. Analizy dekoracji rzeźbiarskich autor dokonuje w rozdziale *Dekoracje i wyposażenie*.



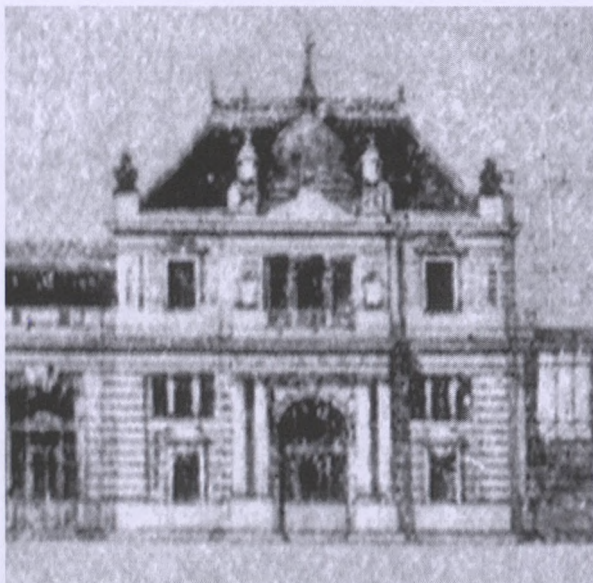


49. Łączniki prowadzące do pawilonów bocznych flankujących budynek dworca

miedzianej, zwieńczony latarnią. Dzięki temu elementowi można było doświetlić wnętrze holu głównego, przykrytego w części środkowej powierzchni sufitu przeszkloną taflą.

Do pawilonu głównego od strony wschodniej i od strony zachodniej miały przylegać łączniki prowadzące do pawilonów bocznych flankujących budynek dworca (il. 49). Łączniki to parterowe, sześcioposiowe bliźniacze budynki wykonane na planie wydłużonego prostokąta. Charakteryzowały się ażurową formą, którą miały kształtować otwory okienne przeprowadzające ścianę na całej jej wysokości. Kształt ich podkreślają proste obramienia, oplatające prostokątną formę otworu z delikatnym akcentem rzeźbiarskim pokrywającym zworniki. Ożywienie fasady łączników miało nastąpić poprzez rytmiczne zróżnicowanie otworów okiennych, tj. od strony pawilonów bocznych za pomocą trzech bliźniaczych otworów okiennych, oddzielając je od kolejnych zdwojonym systemem kolumn, następnie dzięki dwóm kolejnym otworom z powtórzonym rytmem kolumn i ostatnim oknem flankowanym z obydwu stron pojedynczymi kolumnami. Ten sam system został powtórzony na drugim łączniku, co spowodowało, że są one identyczne. Dodatkowym elementem dekoracyjnym było użycie delikatnych attyk przesłaniających dach.

Pawilony boczne flankujące budynek dworca, podobnie jak omówione wyżej łączniki, są bliźniacze (il. 50). Gdyby odłączyć je od całości zabudowy, mogłyby stanowić samodzielnie funkcjonującą zabudowę, gdyż nie różnią się wizualnie oraz funkcjonalnie od XIX-wiecznej zabudowy willowo-pałacowej. Zbudowane są na planie wydłużonego prostokąta umiejscowionego równolegle do całości zabudowy. Część środkową pawilonów wyróżnia nieznacznie wystający poza lico muru ryzalit,



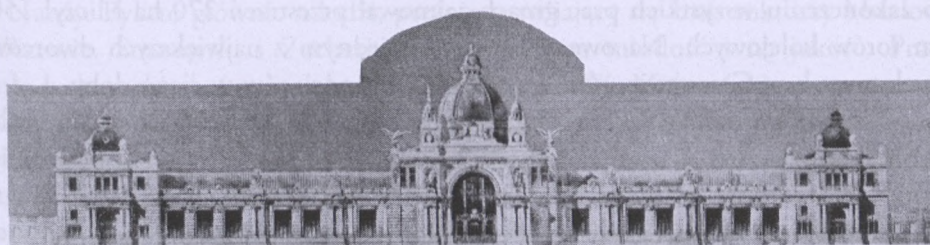
50. Pawilony boczne flankujące budynek dworca

biegnący przez wszystkie kondygnacje pawilonu, zakończony ozdobnym zwieńczeniem flankowanym przez dekoracje rzeźbiarskie. Dzieli go na dwie kondygnacje gzyms międzykondygnacyjny. W części parteru umieszczono portyk kolumnowy. Kolumny wsparte na wysokich cokołach, po dwie z każdej strony, podtrzymują belkę pokrytą dekoracją ornamentalną i zarazem stanowią podporę dla gzymsu międzykondygnacyjnego. W części parteru, po obydwu stronach portyku, znajdują się otwory okienne, nadające swoją formą lekkość i ażurowość fasadzie. Otwory okienne po dwa z każdej strony zaprojektowano w niekonwencjonalny sposób, a mianowicie otwory umieszczone w górnej części kondygnacji parteru zostały wykonane w formie prostokąta ułożonego horyzontalnie, czyli poziomo, natomiast otwory będące centralnie pod nimi również przybrały formę prostokątną, jednakże znajdują się w pionie. Wyższą kondygnację ponoć poprzedzał płytki balkon umiejscowiony nad częścią lekko wysuniętego portyku.

Nowy dworzec miał być krótszy od poprzedniego o co najmniej dwa pawilony flankujące stary obiekt. Miejsca po nich zostały zaznaczone poprzez betonowe balustrady, stanowiące zarazem zabezpieczenie tarasu, przez który kamiennymi schodami, bez wchodzenia do budynku dworca, można było wyjść z hali peronowej.

### 3.3.2. Drugi projekt rozbudowy dworca lwowskiego (1900 r.)

Zwycięski okazał się drugi pomysł (il. 51). Elewacja frontowa znacznie różniła się od tej zaproponowanej w pierwszym projekcie. Zasadnicza różnica



L. projekt. 1900.

Nowy dworzec kolei państwowej we Lwowie.

### 51. Drugi projekt dworca lwowskiego autorstwa W. Sadłowskiego

istnieje w opracowaniu fasad i przykryciu pawilonów, rodzaju zastosowanej dekoracji architektonicznej oraz dekoracji rzeźbiarskiej. Sadłowski dokonał dużych zmian całego układu pierwszego gmachu dworca oraz peronów, gdzie wprowadził żelazną konstrukcję hal peronowych oraz nowe zaplecze techniczno-gospodarcze w postaci nowoczesnej infrastruktury mieszczącej się w obrębie dworca.

Zachwył nad nowymi projektami był tak duży, że pokazywano je nawet na wystawie jubileuszowej Towarzystwa Politechnicznego w 1902 r.<sup>44</sup>

### 3.3.3. Budowa nowego dworca we Lwowie

Przetarg na budowę rozpisano w 1901 r., w którym to roku ruszyły również pierwsze prace organizacyjno-finansowe<sup>45</sup>. Wstępne roboty przygotowujące obiekt do przebudowy wykonywali pod specjalnym nadzorem bezrobotni zatrudniani w ramach prac interwencyjnych<sup>46</sup>. Budowa wymagała przeprowadzenia skomplikowanych prac ziemnych, co wynikało z konieczności umieszczenia torów na wysokości pierwszego piętra<sup>47</sup>. Prace budowlane powierzono spółce J. Sosnowski i A. Zachariewicz – pierwszemu krajowemu przedsiębiorstwu robót żelazobetonowych<sup>48</sup>. Mimo problemów związanych z podmokłym podłożem, prace przebiegały bardzo szybko, bo już 26 marca 1904 r. obiekt został oddany do użytku<sup>49</sup>.

<sup>44</sup> *Memoriał Towarzystwa Politechnicznego w sprawie reformy studiów na Wydziale Budownictwa Lądowego c.k. Szkoły Politechnicznej*, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1909, R. 27, nr 6 z 25 III, s. 66–68, nr 7 z 10 IV, s. 73–75.

<sup>45</sup> *Protokół zjazdu* [delegatów Towarzystwa Architektów Polskich], „Architekt”, styczeń 1909, R. 10, z. 1, s. 4.

<sup>46</sup> W. Krzyżanowski, *O nauce architektury*, „Architekt” 1908, R. 9, z. 1, s. 2–5.

<sup>47</sup> *Memoriał w sprawie potrzeb wydziału budownictwa lądowego na Politechnice we Lwowie*, „Architekt”, wrzesień 1908, R. 9, z. 9, s. 89–91.

<sup>48</sup> „Architekt” 1904, nr 4, s. 109; M. Gutowski, B. Gutowski, *op. cit.*; J. Lewicki, *op. cit.*, s. 83.

<sup>49</sup> Rejon, na którym założono budowę dworca, był niekorzystny, a mianowicie – mokry. Wymagał więc kosztownych fundamentów pod budynki. Władze miasta sprzeciwiły się stanowczo

Po zakończeniu wszystkich prac gmach zajmował przestrzeń 270 ha i liczył 150 km torów kolejowych. Na owe czasy stał się jednym z największych dworców przelotowych w Cesarstwie, obsługując 160–200 pociągów w ciągu doby.

Nie bez powodu przetarg na przeprowadzenie prac budowlanych wygrała firma J. Sosnowski i A. Zachariewicz<sup>50</sup>. Jej właścicielem i inicjatorem powstania był jeden z bardziej znanych architektów lwowskich – Alfred Zachariewicz, syn Juliana<sup>51</sup>. W początkowej fazie funkcjonowania było to biuro architektoniczne, które współpracowało z zakładem Jana Lewińskiego pod nazwą „Lewiński, Sosnowski, Zachariewicz”. Dopiero kilka lat później uzyskało pełną samodzielność i reklamowało się w prasie jako „pierwsze krajowe przedsiębiorstwo robót żelazobetonowych”. Alfred Zachariewicz, w willi „Julietka” mieszczącej się we Lwowie na Kastelówce, otworzył biuro sporządzania planów utylitarnych i artystycznych<sup>52</sup>. Po intensywnych staraniach firma jako pierwsza w Galicji uzyskała prawo do korzystania z patentu Hennebique’a, co umożliwiło stosowanie na szeroką skalę konstrukcji żelazobetonowych<sup>53</sup>. Główną specjalizacją firmy było budownictwo inżynieryjne i przemysłowe, czyli mosty, wiadukty, fundamenty, tunele, zbiorniki, kanalizacje, młyny, piloty betonowe<sup>54</sup>, ale również wznoszono gmachy użyteczności publicznej i przyjmowano zlecenia od prywatnych inwestorów. Mottem przewodnim, a zarazem wizytówką firmy było wykorzystywanie w pracy najnowocześniejszych materiałów budowlanych i wdrażanie nowoczesnych metod i trendów obowiązujących na ten czas w budownictwie. Już po kilku latach funkcjonowania firma mogła się wykazać liczbą 215 wzniesionych obiektów budowlanych, 145 ukończonych mostów i 6 zbiorników na ropę. Za liczne realizacje firma chwaliła się wieloma dyplomami oraz listami uznaniowymi<sup>55</sup>. Od 1909 r. przedsiębiorstwo podzieliło się na dwa oddziały: betonowo-żelazny systemu Hennebique’a i fabryczny, sprzedający wyroby betonowo-żelazne, płyty, rury, podciąg i cegły<sup>56</sup>. Kolejnym atutem firmy, jaki przemawiał za powierzeniem jej prac przy budowie dworca, był fakt, że zatrudniała najlepszych specjalistów

---

odprowadzaniu wody wzdłuż ul. Gródeckiej do Pełtwi, ponieważ mogłaby ona zatopić część śródmieścia. Zmuszono zatem zarząd kolejowy do odprowadzania wszystkich wód spływających z obszaru budowanego dworca do Biłohorszcze i innych stawów.

<sup>50</sup> J. Lewicki, *op. cit.*, s. 83–84.

<sup>51</sup> *Ibidem*.

<sup>52</sup> Rozmaitości, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1903, R. 21, nr 11 z 10 VI, s. 156; J. Lewicki, *op. cit.*, s. 84.

<sup>53</sup> J. Lewicki, *op. cit.*, s. 84; I. Żuk, *Julian Zachariewicz 1837–1898. Alfred Zachariewicz 1871–1937*. Wystawa twórczości. Styczeń 1996, s. 12.

<sup>54</sup> Przykładowo: dodatek pisma: „Architektura” 1906, R. 7, z. 5; J. Lewicki, *op. cit.*, s. 84.

<sup>55</sup> Dodatek reklamowy, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1909, R. 27, nr 24 z 25 XII, s. 5.

<sup>56</sup> J. Lewicki, *op. cit.*, s. 84.

z branży. Byli to głównie młodzi, pręźnie rozwijający się konstruktorzy i budowniczy. Sosnowski i Zachariewicz stawiali na młodość i na jakość. Praca młodych architektów została omówiona przez W. Mołczańskiego w recenzji *Katalogu...*<sup>57</sup> podsumowującego pracę firmy: „żelazno-betonowe zespoły dokonały olbrzymiego przewrotu w budownictwie, umożliwiając projektowanie i wykonanie śmiałych, pięknych, lekkich, a trwałych konstrukcji, niepotrzebujących wydatków na konserwację. Toteż dodatnie właściwości żelazobetonu zjednały mu całe zastępy gorących zwolenników wśród inżynierów całego świata technicznego i ogromne zainteresowanie w rozmaitych gałęziach techniki budowlanej. Wykonaliśmy w konstrukcjach żelazno-betonowych prócz mostów, cały szereg zbiorników, śluz, stropów, dachów, murów oporowych i ogrodowych, wież, ścian, balkonów, schodów i całych budynków fabrycznych, gospodarczych i mieszkalnych”<sup>58</sup>. Dlatego też zgodnie z oczekiwaniami firma Zachariewicza zastosowała przy budowie dworca najnowsze technologie oraz rozwiązania funkcjonalne i konstrukcyjne.

Pieczę nad wszystkimi pracami pełnił Ludwik Wierzbicki. Przedstawiając zwycięski projekt, mówił, iż „robiąc rzut poziomy starano się, by podział budynku był przejrzysty, żeby nie brakowało żadnych ulepszeń nowoczesnych w urządzeniu. Za warunek postawiono sobie potrzebę ogólną i społeczną i jej podporządkowano styl budynku. Jeżeli wypadło oświetlić sale 30 m głębokie, oknami po jednej stronie budynku, to względy architektoniczne musiały być usunięte, bo nie uzyskano by odpowiedniej ilości światła i powietrza. Z tego urósł styl nazwany secesją. Kiedy dawniej tworzyły się style, nie było mowy o pokrywaniu sufitami powierzchni 30 m w kwadrat”<sup>59</sup>. Styl architektoniczny dworca określił jako „kolejowy i nie należący do żadnego z utartych stylów. Jak stwierdził na każdym kroku, w każdym szczególe budowli znać jej celowość, znać dokładność planu i harmonijność wykonania”<sup>60</sup>.

### 3.3.4. Architektura głównego budynku – bryła zewnętrzna

Dworzec lwowski był jednym z największych dworców kolejowych środkowej Europy i największym tego typu rozwiązaniem na ówczesnych ziemiach polskich. Stał się też symbolem nowoczesności miasta, podziwiały go kolejne pokolenia

<sup>57</sup> Recenzje i krytyki, *Inż. W. Mołczyński, Rec. „Katalog robót żelazno-betonowych wykonanych przez przedsiębiorstwo J. Sosnowski i A. Zachariewicz”, Kraków, Druk W. Anczyca i Spółki, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1913, R. 31, nr 18 z 25 VI, s. 213–214; J. Lewicki, *op. cit.*, s. 84.*

<sup>58</sup> Recenzje i krytyki...

<sup>59</sup> *Koło architektów we Lwowie*, „Architekt”, marzec 1909, R. 10, z. 3, s. 53; J. Lewicki, *op. cit.*, s. 48.

<sup>60</sup> J. Lewicki, *op. cit.*, s. 53.



52. Plan miasta Lwowa ze spisem ulic, placów i ogrodów

lwowskich, jak i europejskich inżynierów (il. 52). Projekt i wykonanie zaspokajały aspiracje miasta i jego elity. Nawiązywał do architektury cesarskiego Wiednia, monumentalnych gmachów Ringu – Kunsthistorisches Museum, autorstwa Gottfrieda Sempera i Karla Hasenauera, z lat 1871–1882, Uniwersytetu Heinricha Ferstera (1889–1893) czy Hofburgu (Michaelertrakt, przebudowany przez Ferdinanda Kirschnera, z lat 1889–1893)<sup>61</sup>.

Twórca nowego dworca lwowskiego, podobnie jak autorzy tamtych reprezentacyjnych gmachów, operował zwartymi kubicznymi formami składającymi się na neobarokową całość i w podobny sposób wieńczył ryzality kopułami. Detal architektoniczny fasad gmachu był w decydującej części historyczny, ale we wnętrzach i na peronach występowały elementy secesyjne, często o unikatowych w skali ogólnopolskiej formach. Współistnienie form historycznych i secesyjnych było w architekturze monarchii habsburskiej na przełomie wieków typowe. Zresztą formy dawno utrwalone otrzymały w secesji nową redakcję, silnie jednak nawią-

<sup>61</sup> R. Wagner-Rieger, *op. cit.*, s. 173–212, 252–261, il. 57, 63, 71b.

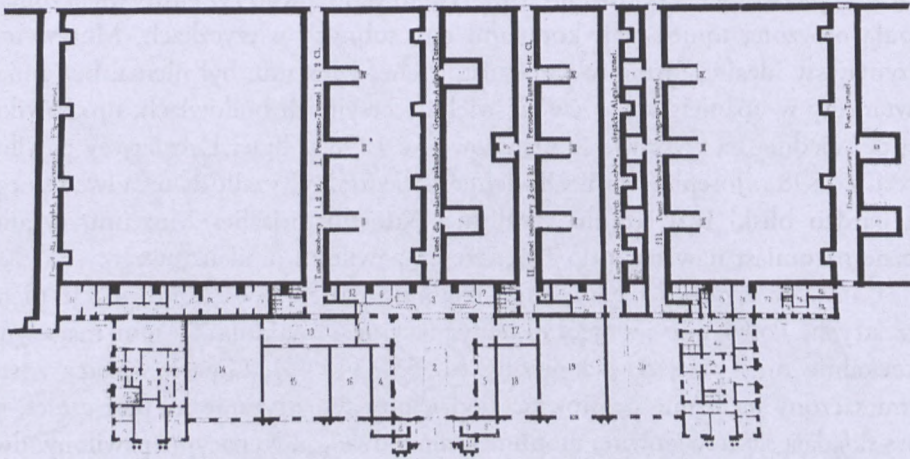
zującą do pierwotnej. Tak było np. z motywem centralnego ryzalitu, zwieńczonego kopułą otoczoną mniejszymi kopułami na osobnych wieżyczkach. Motyw ten, otrzymawszy idealną formę w Kunsthistorisches Museum, był niemal bez zmian powtarzany w późniejszych o ćwierć wieku secesyjnych budowlach, np. Pawilon miasta Wiednia na wystawie jubileuszowej w 1898 r. braci Drexler czy pawilon Secesji z 1898 r. Josepha Marii Olbrichta<sup>62</sup>. Centralny ryzalit dworca lwowskiego jest bardzo bliski rozwiązaniu ryzalitu z Kunsthistorisches Museum, ryzality boczne natomiast nawiązują do zwieńczenia pawilonu jubileuszowego.

Całość w wysokości nadziemna obejmuje parter, dwie kondygnacje pięter oraz strych. Podziemie jest jednokondygnacyjne i znajdują się tam magazyny, poczekalnie oraz przejścia na perony (il. 53, 54, 55). Gmach dworca został rozmieszczony na planie prostokąta, podzielony symetrycznie na pięć części, na które składają się trzy główne, monumentalne, dwukondygnacyjne pawilony: dwa zamykają budynek od strony wschodniej i zachodniej, jeden – w centralnej, środkowej części budowli, a pomiędzy nimi znajdują się dwa jednokondygnacyjne łączniki. Każdy z pawilonów został przykryty hełmem wykonanym z blachy miedzianej, natomiast parterowe łączniki wieńczyła klasycyzująca attyka. Jednak efekt, który uzyskano nie do końca był zgodny z tym, co zaproponował w zwycięskim projekcie Sadłowski. Głównych zmian dokonano w opracowaniu formy elewacji, rzeźby czy detalu architektonicznym.

Elewacje charakteryzują się pokryciem całej powierzchni ścian boniowaniem. Główny, środkowy pawilon (od strony podjazdu) poprzedzał przedsionek z umieszczonym w centralnej części arkadowym otworem wejściowym o rozpiętości dwóch kondygnacji (il. 56). Architektura przedsionka kształtuje dużych rozmiarów arkada flankowana przez lekko wysunięte do przodu narożne wieże. Stanowi ona dwukondygnacyjną całość, tworząc tym samym tzw. okno termalne. Motyw ten stał się jednym z elementów przynależnych i wyróżniających XIX-wieczną architekturę dworców europejskich. W architekturze tego czasu można zaobserwować jeszcze jedną prawidłowość, a mianowicie wdrożenie teorii Jeana-Nicolas-Louisa Duranda. Znamienne jest to m.in. dla Sächsisch-Bayerischen Bahnhof w Lipsku, gdzie podobnie jak we Lwowie arkady zamknięto dwiema wieżami. Na przykładzie Lwowa można zauważyć jednak pewną dowolność w interpretacji doktryny Duranda, gdyż zamiast rzędu arkadowych otworów zastosowano tylko jeden. Podobnie sytuacja wygląda w realizacji Hamburger Bahnhof w Berlinie, gdzie w miejscu trzech arkad w dolnej kondygnacji są dwie tworzące ryzalit czteropiętrowej całości.

Archiwolta arkady została ozdobiona boniowaniem, natomiast klucz łuku akcentuje rzeźba przedstawiająca główkę Hypnosa (il. V). Wieże flankujące arkadę

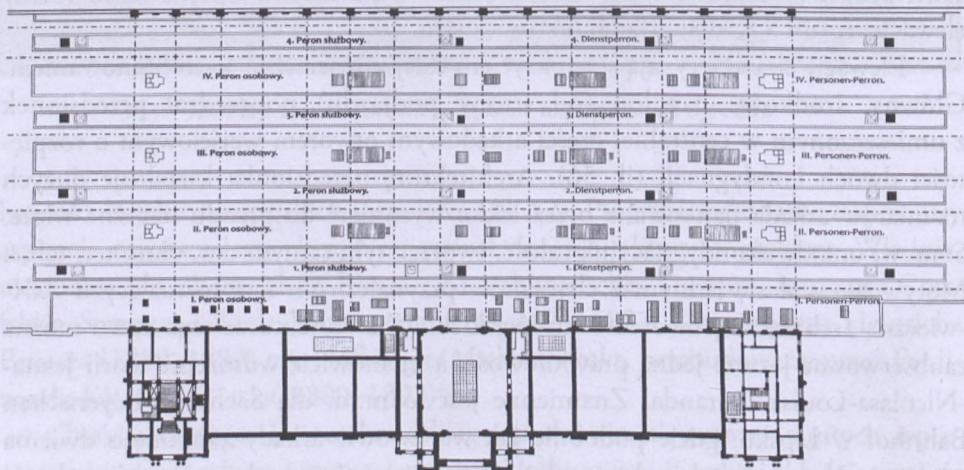
<sup>62</sup> *Ibidem*, s. 270, il. 85 i 87b.



53. Rzut parteru dworca lwowskiego

Rzut poziomy I. pietra  
(w wysokości torów).

Grundriss des I Stockes  
(im Schienen-Niveau)



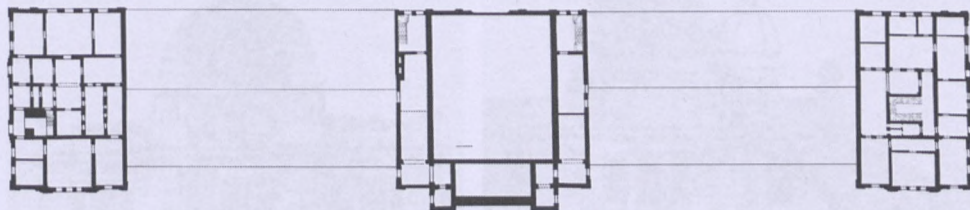
54. Rzut pierwszego piętra dworca lwowskiego

główną zwieńczono przeszklonymi galeryjkami, których przykrycie stanowią baniaste hełmy wykonane z blachy miedzianej (il. 57). Pojawiały się głosy, iż układ taki miał nawiązywać charakterem do lwowskich kościołów. Hełmy wraz z galeryjkami znacznie odbiegają formą od tego, co zaproponował Sadłowski. Przede wszystkim projekt zakładał, że będą one bardziej filigranowe, delikatniejsze,



Rzut poziomy II. piętra

Grundriss des II. Stockes



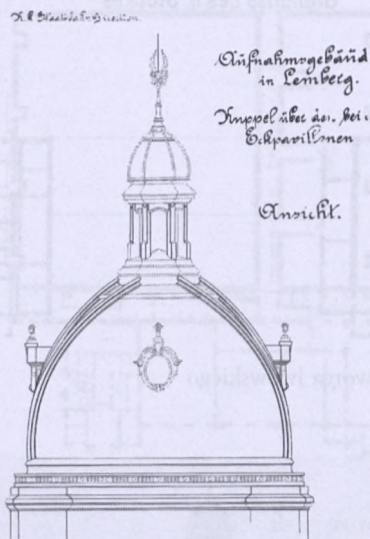
55. Rzut drugiego piętra dworca lwowskiego



56. Lwów, Dworzec Kolei Karola Ludwika, pawilon główny z charakterystycznym otworem wejściowym w formie arkady

a galeryjka znacznie niższa. Charakterystycznym elementem jest tu gzyms, będący wspólną częścią zarówno dla łączników, jak i pozostałych pawilonów dworca. Na wysokości parteru poziomu wież gzyms był podtrzymywany przez zdwojone kolumny wsparte na masywnym cokole. W obrębie drugiej kondygnacji Sadłowski wkomponował nisze, w których wnętrzu umieszczono dwa pełnoplastyczne przedstawienia rzeźbiarskie, personifikacja handlu i przemysłu<sup>63</sup> (il. VI). Zwieńczenie

<sup>63</sup> J. Biriulow, *Rzeźba lwowska...*, s. 117.



Faksimile aus der Original-Entwurfzeichnung für den Kaiserpalast - 1871

Грiндiвoв..

57. Helm pawilonu głównego

portalu stanowi naczółek w postaci bogatego przedstawienia rzeźbiarskiego, autorstwa Piotra Wójtowicza<sup>64</sup>. Za pomocą alegorycznych postaci autor przedstawił tu „Lwów” i „Ruch Kolejowy” (il. VII). Nie bez powodu ukazane w pozycji siedzącej figury wspierają się na kartuszu, w którym pierwotnie był umieszczony herb Lwowa. Miasto od kilkuset lat chroni lew, którego przedstawienie znajdowało się nad każdym wejściem do budynku dworca. Wizerunek ten miał informować przyjezdnych i przypominać mieszkańcom o potędze, bezpieczeństwie i sile miasta. W tym miejscu również nastąpiły zmiany projektowe. Sadłowski nie zakładał kompozycji tak dużego kartusza. Napis „Lwów” miał się znajdować w polu pod tarczą herbową utrzymaną podobnie jak w wykonanym założeniu przez personifikacje „Handlu” i „Przemysłu”, natomiast poniżej na szerokiej belce nazwa dworca, a zarazem Kolei Karola Ludwika. W rzeczywistości nie wykonano jeszcze dwóch rzeźb – przedstawień orłów z rozpostartymi skrzydłami, które miały wieńczyć pawilon w narożach na wysokości dachu. Pawilon środkowy jest głębszy, szerszy i bogatszy od pozostałych. Jego charakterystyczny element to dużych rozmiarów hełm przykrywający część środkową westybulu, zwieńczony latarnią doświetlającą

<sup>64</sup> *Ibidem*, s. 125.



58. Lwów, Dworzec Kolei Karola Ludwika,  
pawilon boczny



59. Lwów, Dworzec Kolei Karola Ludwika,  
pawilon boczny

wnętrze hali głównej. On również uległ zmianie, a dokładnie forma latarni, którą znacznie podwyższono, tworząc formę galeryjki.

Bliźniacze, trzykondygnacyjne pawilony boczne otrzymały formę pałacową, a każdy z nich mógłby funkcjonować jako oddzielny obiekt (il. 58, 59). Wydają się one być zminiaturyzowaną formą westybulu głównego. Przejawia się to m.in. poprzez powtórzenie form arkady wejściowej flankowanej zdwojonymi kolumnami czy zastosowanie baniastych hełmów zwieńczonych latarniami, tyle tylko, że bardziej płaskich. Charakterystyczna jest tu oś środkowa mająca charakter portyku. Została wyodrębniona za pomocą flankujących ją i tym samym wystających poza lico muru elementów architektonicznych. Na poziomie parteru wejście do pawilonu flankują zdwojone kolumny podtrzymujące gzyms międzykondygnacyjny, powyżej trójdzielne otwory okienne wieńczą filary, przechodząc wyżej aż do ostatniej kondygnacji, gdzie flankują potrójne arkady doświetlające wnętrze i przebijając się ponad poziom dachu, tworzą formę wieżyczek. W projekcie Sadłowskiego nie było zaplanowanej trzeciej kondygnacji, zamiast niej fasadę miała wieńczy attyka w formie eliptycznego naczółka. Tak ukształtowane pawilony łączą się między sobą za pomocą statycznych, eleganckich sześćoosiowych łączników.

### 3.3.5. Architektura hali peronowej

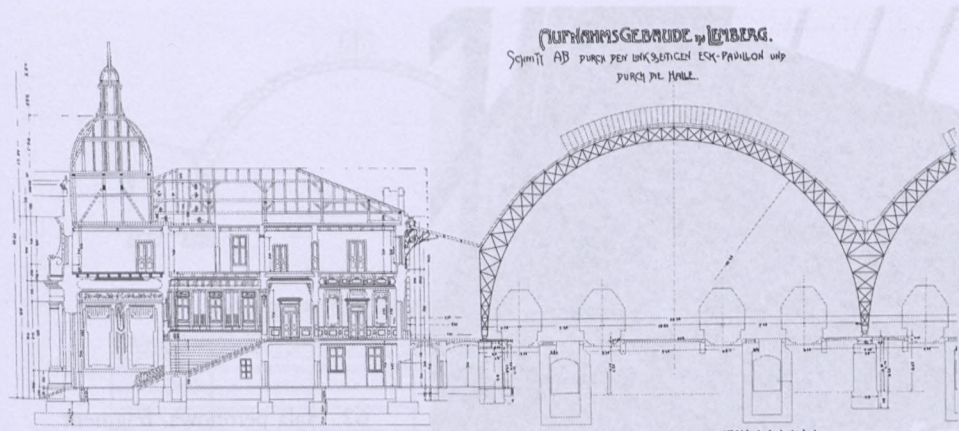
Hala peronowa – jedno z najpiękniejszych dzieł konstrukcyjnych Fabryki Zieleniewskiego (il. VIII). Zamówienie zostało wykonane w 1905 r. wspólnie z fabryką w Sanoku, tudzież z Hutą Witkowską na Morawach. Elementy konstrukcyjne ważyły 1 200 000 kg, szczegółowe plany, kosztorysy i rysunki sporządzono w biurach fabryki i są dziełem W. Sadłowskiego, zrealizowanym we współpracy z ówczesnym kierownikiem fabryki inż. Edmundem Zieleniewskim (il. 60–68, IX, X)<sup>65</sup>. Realizacja hali świadczy o tym, jak bardzo wysoki był poziom techniczny i standard wykonawczy fabryki. Stanowi również świadectwo dużej samodzielności i niezależności od pomocy Monarchii Austro-Węgierskiej w zakresie najtrudniejszym i najbardziej odpowiedzialnym, jakim jest twórczość konstrukcyjna.

Hala składa się z dwóch naw po 33,5 m rozpiętości każda i ma długość 150 m. Nawy zostały przykryte kratowymi łukami trójprzegubowymi, nawiązującymi do niemieckiej konstrukcji J. W. Schwedlera z ostatnich dekad XIX w.<sup>66</sup> Dekorację hali stanowią m.in. kręte schody, profilowane za pomocą płynnej, falistej linii i których balustrady wzbogacają ornamentalne akcenty. Na szczytach krótszych boków hali, od strony wjazdu pociągów na perony, umieszczono żeliwne herby Cesarstwa Austro-Węgierskiego (il. 69). Na elewację boczną hali składają się metalowe łuki. Całość zamyka tzw. dwukondygnacyjna ściana wiatrowa. Ścianę dzieliły bogate w formie podziały architektoniczne. Na granicy pierwszej i drugiej kondygnacji jej płaszczyznę w poziomie oddziela szeroki gzyms schodkowy, natomiast w pionie podziału na przęsła dokonują proste lizeny. Te smukłe elementy zamykają od dołu i od góry dekoracje geometryczne imitujące element bazy i głowicy. W części środkowej w miejscu przecięcia lizeny z gzymsem umieszczono bogato zdobiony kartusz wykonany w tynku. W każdym przęśle na wysokości drugiego piętra znajduje się po pięć otworów okiennych w prostokątnych niszach, wzbogaconych od dołu dekoracją geometryczną nawiązującą do formy girland. Dolna kondygnacja została pokryta boniowaniem oraz niszami, po dwie w każdym przęśle. Nisze w górnej części upiększa ozdobny gzyms odcinkowy pokryty dekoracją geometryczną.

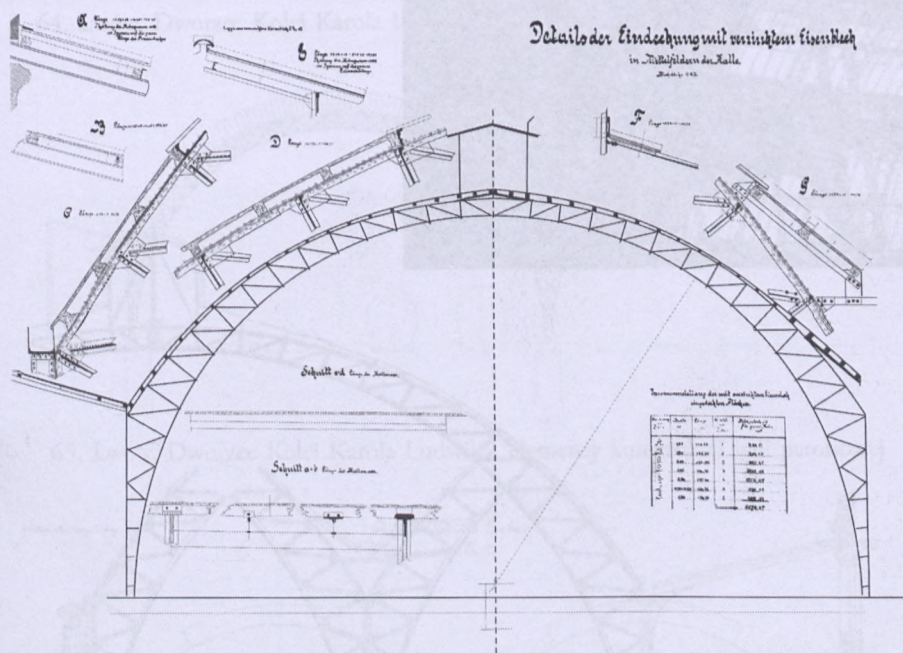
Hale peronowe dekorowano jeszcze w II dekadzie XX w. Początkowo na elementy dekoracyjne składały się drewniane przekrycia hal o profilowanych przekrojach więźb lub drewniane konstrukcje z elementami metalowymi, zwłaszcza na dworcach w krajach niemieckich (np. nieistniejący dworzec Ostbahnhof w Monachium, 1860). Projektując konstrukcje metalowe, w dekoracji chętnie stosowano detal architektoniczny, zwłaszcza z elementów odlewanych (np. słupki

<sup>65</sup> W. Saryusz-Zaleski, *Dzieje przemysłu w byłej Galicji 1804–1929*, Kraków 1930, s. 199.

<sup>66</sup> *Ibidem*.

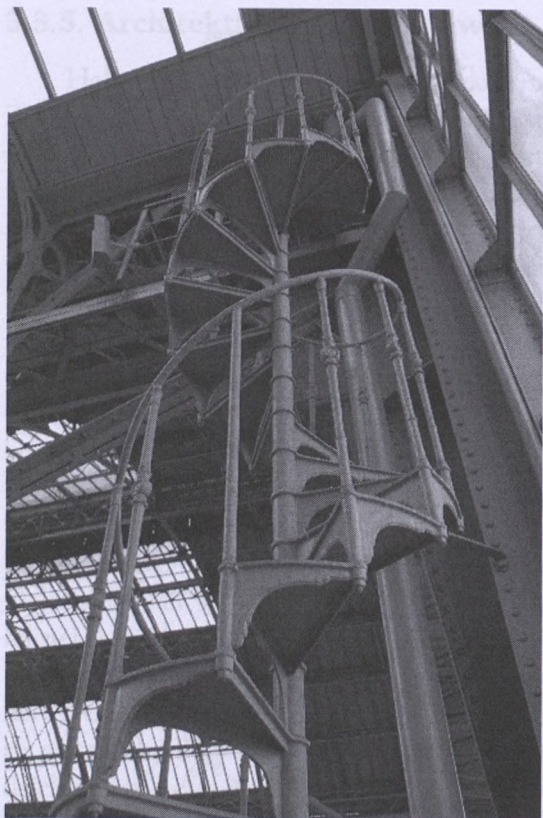


60. Lwów, Dworzec Kolei Karola Ludwika, przekrój przez lewy pawilon oraz halę peronową

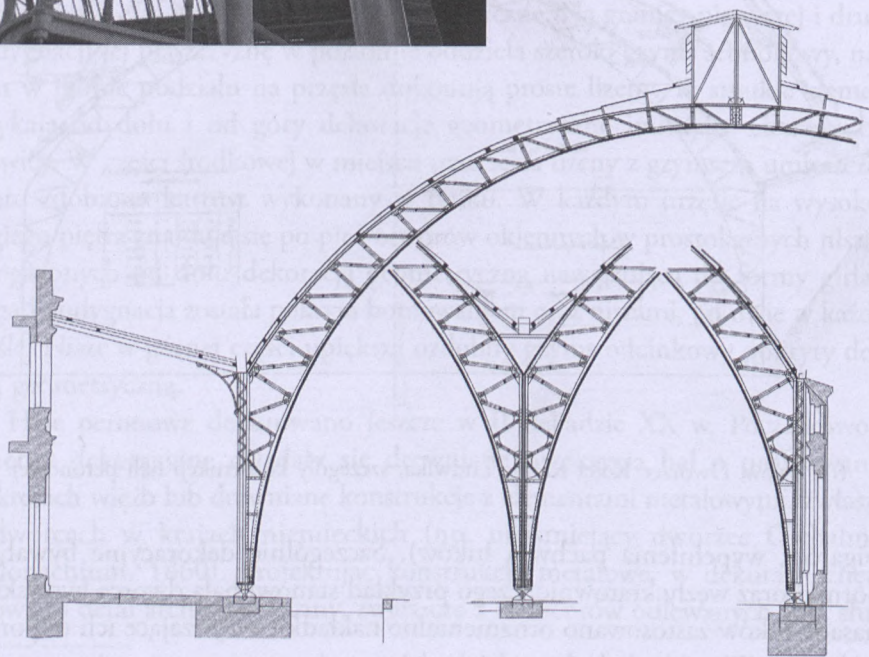


61. Lwów, Dworzec Kolei Karola Ludwika, szczegóły konstrukcji hali peronowej

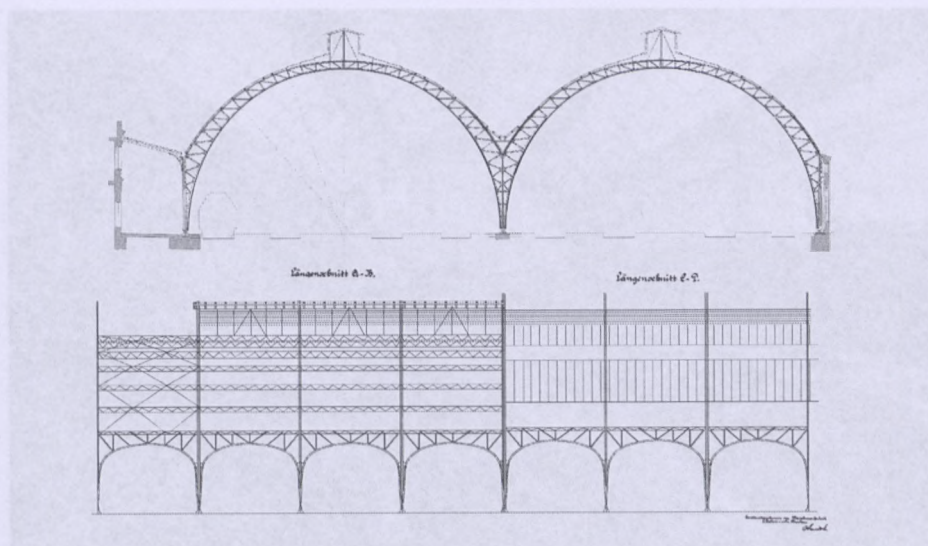
dźwigarów, wypełnienia pachwin łuków). Szczególnie dekoracyjne bywały też wsporniki oraz węzły kratownic, czego przykład stanowi hala dworca lwowskiego. U nasady łuków zastosowano ornamentalne nakładki zwiększające ich odporność na ścinanie. W wielu halach podziały ściany wiatrowej na szczycie nawy były polem inwencji architektów poszukujących powiązań stylistycznych z budynkiem



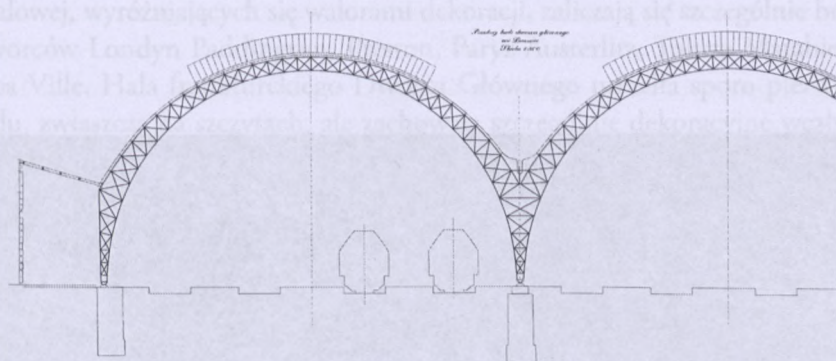
62. Hala peronowa, fragment konstrukcji schodów



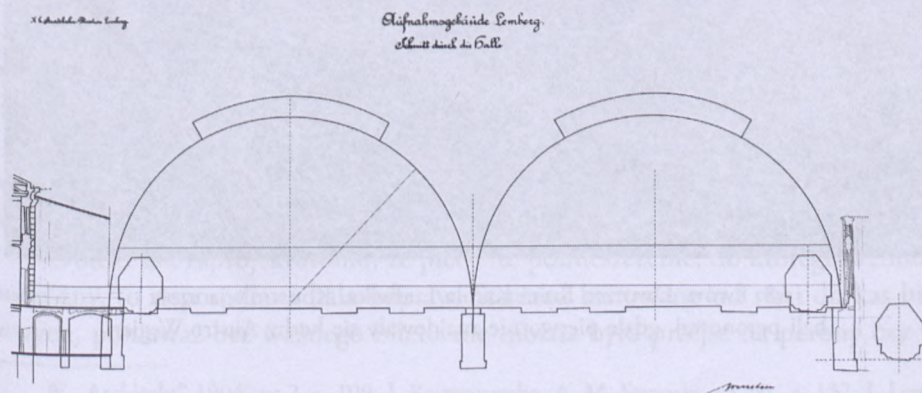
63. Lwów, Dworzec Kolei Karola Ludwika, konstrukcja przęseł hali peronowej



64. Lwów, Dworzec Kolei Karola Ludwika, elementy konstrukcji hali peronowej



65. Lwów, Dworzec Kolei Karola Ludwika, elementy konstrukcji hali peronowej



66. Lwów, Dworzec Kolei Karola Ludwika, ogólny schemat konstrukcji hali peronowej

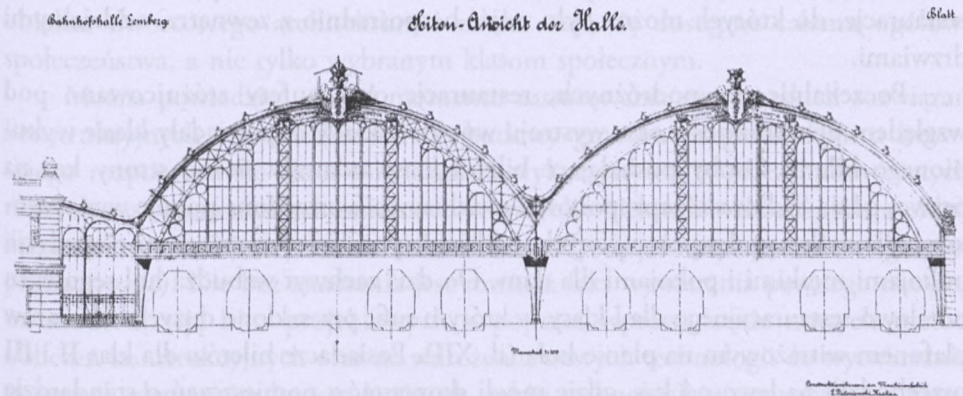


67. Hala peronowa (wnętrze)



68. Lwów, Dworzec Kolei Karola Ludwika. Konstrukcja czoła hali peronowej, gdzie pierwotnie znajdowały się herby Austro-Węgier





69. Lwów, Dworzec Kolei Karola Ludwika, ozdobione elementy konstrukcji czoła hali peronowej z herbami Austro-Węgier

repcyjnym (np. drugi Madryt Atocha). Do zachowanych hal w konstrukcji metalowej, wyróżniających się walorami dekoracji, zaliczają się szczególnie budowle z dworców Londyn Paddington, Preston, Paryż Austerlitz, Tuluza Matabieau czy Nicea Ville. Hala frankfurckiego Dworca Głównego utraciła sporo pierwotnego detalu, zwłaszcza na szczytach, ale zachowała szczególnie dekoracyjne węzły przegubów dolnych. Pod koniec epoki wielkich hal dekoracje stawały się bardziej powściągliwe i bardziej „strukturalne”.

### 3.3.6. Lwów – opis wnętrza

Hala główna to przede wszystkim miejsce, gdzie znajdowały się wszystkie pomieszczenia potrzebne do obsługi podróżnych. Były to kasy biletowe, kasy bagażowe, poczta, telegraf oraz pomieszczenia ekspedycji towarowej (il. XI). Zaplecze obejmowało również kuchnie, małe magazynki i toalety. Odpowiednio wygodną komunikację zapewniały przedsionki, sienie i korytarze prowadzące do poczekalni, restauracji czy bezpośrednio do tuneli peronowych. Na piętrze mieściły się pomieszczenia administracyjne.

Budynek został wyposażony w centralne ogrzewanie parowe, elektryczne oświetlenie i elektrycznie uruchamiane wyciągi wentylacyjne. Ciekawostką było to, że gmach dworca zaopatrzone w 70 zegarów sterowanych z jednego miejsca<sup>67</sup>.

Obiekt tak zaprojektowano, że pierwsze pomieszczenie, do którego wchodził podróżny, to wspomniana hala odpraw. Stamtąd kierowano od razu do kas biletowych, ponieważ bez ważnego biletu nie można było przejść na perony czy też

<sup>67</sup> „Architekt” 1904, nr 2, s. 109; J. Kryworuczko, A. M. Szymski, *op. cit.*, s. 132; J. Lewicki, *op. cit.*, s. 47.

skorzystać z poczekalni. Jedyne miejsce, gdzie nie obowiązywały ważne bilety to restauracje, do których można było wejść bezpośrednio z zewnątrz, oddzielnymi drzwiami.

Poczekalnie dla podróżnych, restauracje oraz bufety zróżnicowano pod względem przestronności oraz wystroju wewnątrz, tak aby odpowiadały klasie wykupionego biletu. Osoby posiadające bilet I klasy udawały się od strony kas na prawo, gdzie Sadłowski zaproponował ekskluzywnie urządzone pokoje wypoczynkowe dla osób wysoko postawionych, oddzielne pomieszczenia z salami ekspedycji, pokojami męskimi i pokojami dla dam. Do dziś zachwyty wzbudza hol segmentu hotelowo-restauracyjnego dla I klasy, w którym sufit przeszklono dużych rozmiarów plafonem witrażowym na planie koła (il. XII). Posiadacze biletów dla klas II i III przechodzili na lewo od kas, gdzie mogli skorzystać z pomieszczeń o standardzie odpowiadającym cenie biletu (il. XIII, XIV). Obiekt o tak dużym przekroju i bogactwie klas, jak dworzec lwowski, stanowił odzwierciedlenie stosunków społecznych i stylu życia XIX-wiecznej Galicji, a nawet Europy. Tak jak we wszystkich większych dworcach, poczekalnie podzielono według odpowiednich standardów. Różnice w wyposażeniu widać na zachowanych fotografiach.

### 3.3.7. Wpływ budowy dworca na ówczesny Lwów

Zainteresowanie i zachwyty nowo powstałym obiektem było tak duże, że w 1904 r. na łamach „Architekta” pojawił się nawet opis budynku: „Nowy dworzec zerwał stanowczo z banalnym systemem koszarowym. Widoczna jest harmonia między pięknem i funkcjonalnością. Już na pierwszy rzut oka przekonać się można, iż ideał wzorowych dworców, wyrażając się językiem technika, <<opanowanie tłumów>>, rozdział podróżujących wpadających z impetem do tego nowoczesnego labiryntu osiągnięto szczęśliwie. Przyjrzyjmy się bodaj dorywczo budynkowi. Mierzy on 15 metrów długości, podzielony symetrycznie na pięć części, w środku i po obu końcach pawilony, zawierające piętra pokryte kopułami, druga część i czwarta część to trakty poziomo uwieńczone attyką. Główny środkowy pawilon mieści przedsionek i właściwy, uczucie ogromu budzący westybul [...], po prawej i lewej poczekalnie i jadalnie trzech klas pasażerskich [...]”<sup>68</sup>. Sam fragment opisu uzmysławia nam jak ogromny wpływ na ówczesnych ludzi – nie tylko znawców budownictwa i architektury, ale również ludzi sztuki (malarzy i rzeźbiarzy) – wywarł nowy gmach. Sposób wykończenia obiektu nadaje mu nie tylko cech funkcjonalnych, lecz posiada również wysokie walory estetyczne. Będzie tym, co przez cały okres funkcjonowania dworca kolejowego, do czasów obecnych, budziło uczucia zachwyty, podziwu, krytyki, ale

<sup>68</sup> „Architekt” 1904, nr 2, s. 109.

także stawało się przedmiotem naśladowania. Poprzez taką prezentację w formie obiektu dworcowego architektura i sztuka stają się dostępne całemu ogółowi społeczeństwa, a nie tylko wybranym klasom społecznym.

Można powiedzieć, że od momentu zastosowania nowatorskich rozwiązań konstrukcyjnych i materiałowych do budowy gmachu drugiego dworca lwowskiego rozpoczyna się okres powielania i wykorzystywania przez budowniczych nowych rozwiązań architektonicznych w innych obiektach wchodzących w skład infrastruktury kolejowej, tzw. obiektach towarzyszących (np. poczta, magazyny, przeładownie). Nie bez znaczenia jest również fakt wywierania pewnego nacisku na modernizację biur projektowych – poprzez wprowadzenie nowych metod obliczeń konstrukcyjnych oraz na wdrożeniu nowych technologii do wytwarzania gotowych elementów konstrukcyjnych, także technologii stosowanych na placu budowy dworca. Wykorzystanie nowatorskich rozwiązań przy budowie dworca umożliwiły m.in. konstrukcje kratownicowe, dźwigary czy żelbet – zwany wówczas żelazobetonem oraz sztuczny kamień<sup>69</sup>.

Początkiem rozwoju budownictwa betonowego był system opatentowany w 1867 r. przez Józefa Moniera. W 1878 r. powstał we Lwowie, zbudowany dzięki temu systemowi, pierwszy zbiornik sklepiony<sup>70</sup>. System Moniera unowocześnił wspomniany wcześniej François Hennebique, który wymyślił przekrój teowy i zastosował słupy żelbetowe przy wykorzystaniu w konstrukcji wzmocnionego cementu. Jego prace pokazywano m.in. na wystawie w Paryżu w 1900 r. i cieszyły się ogromnym zainteresowaniem<sup>71</sup>. Dworzec lwowski był pierwszą budowlą, gdzie wykorzystano nowy rodzaj konstrukcji. W związku z tym zwiędzali go słuchacze Szkoły Politechnicznej, którzy podziwiali zastosowane tu stropy Moniera<sup>72</sup>. W 1902 r. nad dworcową kotłownią założono strop o rozpiętości 9,6 m, a następnie wykonano z żelbetonu wszystkie stropy peronu i tuneli o rozpiętości 7,6 m, według systemu Hennebique'a, który osobiście zgodził się na użycie nowej konstrukcji w Galicji<sup>73</sup>. Przedsięwzięcie to wzbudzało we Lwowie tak duże zainteresowanie, że z entuzjazmem donoszono o możliwościach użycia tego materiału do budowy najprzeróżniejszych konstrukcji, np. stawów rybnych<sup>74</sup> czy rur cementowych kanalizacji miejskiej<sup>75</sup>. Analizowano również jego

<sup>69</sup> *Memoriał...*, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1909, R. 27, nr 6 z 25 III, s. 73–75.

<sup>70</sup> Nekrologi, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1906, R. 24, nr 9 z 10 V, s. 175.

<sup>71</sup> M. Marcichowski, *Rozwój budownictwa betonowego*, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1913, R. 31, nr 29 z 15 X, s. 339–342.

<sup>72</sup> *Rozmaitości*, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1893, R. 11, nr 8 z 25 IV, s. 63–64.

<sup>73</sup> *Koło architektów...*, s. 52; J. Lewicki, *op. cit.*, s. 409.

<sup>74</sup> *Wiadomości techniczne z kraju i zagranicy*, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1893, R. 11, nr 14 z 25 VII, s. 114.

<sup>75</sup> *Kronika Przemysłowa i Techniczna*, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1895, R. 13, nr 20 z 25 X, s. 176.

wytrzymałość jako ławy betonowej pod fundamenty budynków, wymieniając się nawzajem adresami fabryk zajmujących się produkcją betonu<sup>76</sup>.

Zagadnienie wspomnianych konstrukcji żelaznych przykuwało uwagę lwowskich techników. Na łamach „Czasopisma Technicznego” donoszono o wytrzymałości belek stropowych, o obliczeniach wytrzymałości belek ciągłych i o nowych sposobach wyliczania kratownic. Tym samym od połowy lat 90. XIX w. starano się o powołanie stacji doświadczalnej na Politechnice Lwowskiej, która zajmowałaby się badaniami materiałów budowlanych i konstrukcyjnych<sup>77</sup>. Dodatkowym impulsem do jej utworzenia były postanowienia specjalistów biorących udział w międzynarodowej konferencji w Szwajcarii, dotyczące ujednoczenia metod badania nowych materiałów<sup>78</sup>. Stację udało się zbudować dopiero kilkanaście lat później – nazwano ją Krajową Mechaniczną Stacją Doświadczalną do Badań Materiałów Budowlanych i Konstrukcyjnych. Wzmianka o otwarciu stacji została umieszczona w sprawozdaniu z inauguracji roku 1902/1903 lwowskiej Szkoły Politechnicznej<sup>79</sup>. Rektor Politechniki Tadeusz Fiedler uznał, że powołanie Krajowej Mechanicznej Stacji było najważniejszym osiągnięciem tego roku akademickiego. W 1902 r. stacja przeprowadziła badania przyczepności betonu do żelaza<sup>80</sup>, co wiązało się bezpośrednio z budową stropów na nowym dworcu kolejowym. Skonstruowano też maszynę do badania betonu, na której eksperymenty prowadzili m.in. członkowie Towarzystwa Politechnicznego<sup>81</sup>.

Metody badań materiałów budowlanych i konstrukcyjnych zostały omówione w artykule T. Fiedlera<sup>82</sup>. Później cyklicznie zaczęły ukazywać się kolejne sprawozdania badawcze<sup>83</sup>.

<sup>76</sup> *Wytrzymałość ławy betonowej pod fundament budynku*, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1895, R. 13, nr 19 z 10 X, s. 157–161.

<sup>77</sup> *Pogląd na stan obecny próbowania materiałów budowlanych i konstrukcyjnych*, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1895, R. 13, nr 9 z 10 V, s. 68–70, nr 10 z 25 V, s. 76–78.

<sup>78</sup> *Krytyka i bibliografia*, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1895, R. 13, nr 13 z 10 VII, s. 111–112.

<sup>79</sup> *Uroczysta inauguracja roku naukowego 1902/1903*, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1902, R. 20, nr 20 z 25 X, s. 265–267.

<sup>80</sup> *Krajowa Mechaniczna Stacja Doświadczalna*, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1902, R. 20, nr 9 z 10 V, s. 140.

<sup>81</sup> *Σ., Maszyna do badania betonu*, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1902, R. 20, nr 22 z 25 XI, s. 300.

<sup>82</sup> T. Fiedler, *O badaniu materiałów budowlanych i konstrukcyjnych*, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1902, R. 20, nr 23 z 10 XII, s. 304–305, nr 24 z 25 XII, s. 337–339.

<sup>83</sup> *Ibidem*, nr 24 z 25 XII, s. 338–339.

Kolejne lata funkcjonowania dworca to okres zniszczeń wojennych, a co za tym idzie jego przebudowa<sup>84</sup>.

<sup>84</sup> Zabudowa Dworca Głównego została zniszczona i uszkodzona przez Rosjan wycofujących się ze Lwowa w 1915 r. Budynek główny jednak najmniej ucierpiał. Sam dworzec i hale „ze szkła i żelaza” ocalały, natomiast zniszczeniu uległy freski autorstwa Józefa Bałły i Zygmunta Balka, umieszczone w westybulu oraz bogate, wykonane w stylu z secesyjnym wyposażeniem poczekalni. Większe straty przyniosły walki polsko-ukraińskie, gdyż już 3 listopada 1918 r., po krwawej i wyczerpującej walce, obiekt został zajęty przez Polaków, co spowodowało, że był celem nieustannych ataków artylerii i lotników ukraińskich. W latach 1921–1922 dworzec poddano gruntownej restauracji. Na pawilonach bocznych ustawiono cztery grupy rzeźb alegorycznych odnoszących się do obrony Lwowa, autorstwa P. Wójtowicza, natomiast w westybulu w lunetach wykonano małodwidła ścienne, pędzła Grzymalskiego. Podjęto również prace przy odnowie secesyjnej ornamentyki budynku. Zachwył i pochwałę współczesnych wzbudzała restauracja dla I klasy, ze stropem wspartym na kilku kolumnach, z modernistycznymi płaskorzeźbami na ścianach, autorstwa również P. Wójtowicza, z 1923 r. Duża sala restauracji III klasy w czasie trwających działań wojennych służyła za sypialnię dla przejeżdżających żołnierzy, po remoncie otrzymała polichromię Grzymalskiego. Dworzec czernowiecki 5 marca 1919 r. został wysadzony w powietrze przez przypadkowy wybuch amunicji.

## 4. Dworzec w Bochni

### 4.1. Budynek pierwszego dworca w Bochni z lat 1850–1900

Charakterystyki bryły zewnętrznej obiektu można dokonać jedynie na podstawie unikatowej ilustracji, zachowanej w publikacji *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie*<sup>1</sup>, przedstawiającej dworzec od strony peronów. Ilustracja nie jest dostatecznie wyraźna, by móc w szczegółowy sposób przeprowadzić analizę detali, lecz daje ogólne wyobrażenie o bryle obiektu.

Projekt zakładał dwa piętrowe pawilony boczne, połączone parterowym łącznikiem na planie prostokąta. Od strony fasady głównej łącznik ten posiadał z pewnością wyodrębniony ryzalit środkowy, w którym znajdowało się wejście do budynku. Był to typowy układ rozplanowania bryły, który stosowano w projektach większości dworców tej linii (il. 70). Pawilony boczne zwieńczono dachem alpejskim z charakterystycznymi tzw. pazdurami, co zbliżało dworzec do architektury kurortów, zwanej stylem szwajcarskim.

#### 4.1.1. Bochnia – wygląd dworca

Elewacje pawilonów w części parteru były boniowane, na piętrze lico ściany pozostawało gładko tynkowane. Kondygnację parteru ożywiono rzędami półkoliście zamkniętych otworów (po trzy na każdej elewacji), zdobionych opaskami wykonanymi najprawdopodobniej w tynku. Odpowiadające im otwory na piętrze były zamknięte prostokątnie. Od lica ściany odcinały je obramienia, dodatkowo nad każdym z otworów znajdował się gzyms nadokienny. Poszczególne kondygnacje zostały oddzielone za pomocą gzymsów typu kordonowego, odznaczających się ciemniejszą strukturą materiału niż pozostałe elementy fasad. W zwieńczeniach elewacji, centralnie na osi, był umieszczony mały, zdobiony obramieniem oculus, doświetlający, a zarazem wentylujący poddasze.

<sup>1</sup> *Geschichte der Eisenbahnen...*, il. 201.



70. Bochnia, dworzec główny, widok ogólny

Całość bryły budynku charakteryzowała się detalem architektonicznym nawiązującym charakterem do stylu neorenesansowego. Zastosowana tu struktura rzędu półokrągłych okien popularność swoją w architekturze dworcowej zaczynała zyskiwać już w latach 40. XIX w. Taka konwencja stopniowo stawała się tu typowym motywem, a jednym z wcześniejszych jej wzorów był paryski dworzec Gare du Nord (1845–1847), zaprojektowany przez Léonce Reynauda<sup>2</sup>.

Analizując łukowo zamknięte otwory części parteru, można stwierdzić, że na elewacji zachodniej otwór środkowy jest szerszy od pozostałych i biegnie do samego przyziemia, co może świadczyć, iż znajdowały się tu drzwi bądź okno typu *porte-fenêtre*. Możliwe, że przejście to prowadziło do biura zawiadowcy stacji, który musiał mieć możliwość bezpośredniej komunikacji z pomieszczeń biurowych na perony.

Od pozostałych obiektów, znajdujących się na linii Kraków–Lwów, dworzec bocheński wyróżniała bogata dekoracja snycerska. Drobne ażurowe elementy zdobiły wykończenia szczytów dachów, otworów okiennych i drzwiowych oraz wiatę (galerię) umieszczoną od strony peronów. Arkadowe łuki podtrzymujące daszek galerijki były ozdabiane przez stylowe kolumny oraz misterne, ażurowe ornamenty. Posługując się materiałem ilustracyjnym, nie sposób dokładnie ocenić, z jakiego tworzywa zostały wykonane poszczególne elementy, jednak poprzez analogię do budownictwa z terenów Niemiec, Austrii czy obiektów w zaborze pruskim można pokusić się o stwierdzenie, że zastosowano tu detal drewniany.

W Cesarstwie Austriackim ustalono zasady doboru kolorystyki ścian elewacji w budynkach użyteczności publicznej, jak i wprowadzono wytyczne co do formy

<sup>2</sup> J. A. Mrozek, *op. cit.*, s. 191.

tego typu obiektów<sup>3</sup>. Odnosiło się to głównie do budynków państwowych, zwanych „oficjalnymi”. Prawo mówiło, iż kolorystyka elewacji zewnętrznych musi być zgodna z barwami narodowymi. Zamierzony efekt kolorystyczny uzyskiwano poprzez łączenie ceglanego lica ściany z żółtawym odcieniem detalu architektonicznego wykonywanego z drewna, kamienia bądź jego imitacji<sup>4</sup>. Jeżeli chodzi o bryłę budynku, operowano tu przede wszystkim formami stylistycznymi charakterystycznymi dla Bizancjum, średniowiecznych Włoch, jak również klasycyzujących rozwiązań architektury Monachium i Berlina<sup>5</sup>.

#### 4.1.2. Bochnia – próba analizy wyglądu wnętrza pierwszego dworca

Nie znamy planów budynku, dlatego trudno jednoznacznie stwierdzić, jak wyglądało jego wnętrze. Sądząc po szablonowości projektów, rozplanowanie zapewne było analogiczne do pozostałych dworców, takich jak Tarnów czy Jarosław, które w tym okresie odpowiadały standardom dworca bocheńskiego.

Do budynku, od strony podjazdu dla podróżnych, prowadziło wejście główne. Z reguły wejścia do budynków były poprzedzane zadaszeniem chroniącym wysiadających z dorożek podróżnych przed niesprzyjającymi warunkami atmosferycznymi, tak też mogło być i w tym wypadku. Główne pomieszczenie to hol wraz z kasami. Tutaj pasażer, oprócz zakupu biletów, mógł uzyskać również informacje o odjeżdżających i przyjeżdżających pociągach, zostawić bagaż na przechowanie czy wysłać telegram. W holu z reguły znajdowały się ławki dla pasażerów III klasy, natomiast osoby wykupujące bilet o wyższym standardzie mogły przejść do poczekalni i restauracji, umieszczonych prawdopodobnie w pawilonie bocznym.

Przestrzeń wokół budynku, jak i również wnętrza pierwotnie były oświetlone przez lampy naftowe, które prawdopodobnie dopiero w końcu lat 90. XIX w. wymieniono na gazowe.

### 4.2. Bochnia, lata 1900–1910

#### 4.2.1. Zmiany w bryle obiektu

Dworzec bocheński został przebudowany w latach 1904–1906. Projekt przebudowy, autorstwa architekta Jana Bronnera, wykonano w Wiedniu. Nowa koncepcja nie zmieniała zasadniczo zasięgu pierwszego budynku. Przebudowano jego główną część, wbudowując między pawilony korpus wielkiego westybulu

<sup>3</sup> Cz. Krawczak, *op. cit.*, s. 67.

<sup>4</sup> R. Wagner-Rieger, *op. cit.*, s. 120.

<sup>5</sup> *Ibidem*.





71. Bochnia, dworzec główny

z kasami. Pomędzy pawilonami bocznymi a nową częścią główną dworca pozostawiono krótkie trójprzęsłowe parterowe łączniki (il. 71). Nieznacznie przebudowano również pawilony boczne, zmieniając ich dach oraz wprowadzając inne podziały elewacji. Usunięto gzyms międzykondygnacyjny, dodano pionowe podziały ścian, a w części parteru zmieniono charakter boniowania. Układ otworów okiennych pozostał taki sam zastosowano jedynie nowe opaski, wzbogacone o dekoracje geometryczne i zwieńczone wydatnym kluczem.

Zachowanie ścisłej symetrii i osiowości budynku, mechaniczne powtarzanie elementów budowli czy też wykorzystanie w ogólnym układzie kompozycyjnym motywu dwóch przenikających się figur kwadratu i koła<sup>6</sup>, sugeruje wpływ doktryny Duranda. Za tą tezę przemawia również pozostawienie przez Bronnera arkady jako elementu kształtującego strukturę architektoniczną obiektu. Masywne pawilony flankowały gmach główny, który swym kształtem nawiązywał nieco do formy łuku triumfalnego. Głównym elementem kompozycyjnym elewacji frontowej gmachu głównego jest potężny arkadowy otwór okienny, ulokowany nad wejściem do budynku, będącym niejako jego przedłużeniem. Oba te elementy są oddzielone od siebie poziomą belką, na zewnątrz budynku w tym miejscu ulokowano daszek. Po obu stronach pawilon główny flankują ryzality narożne przywodzące na myśl formę wież. Do wysokości wejścia głównego budynek posiada pasowe boniowanie, wyższe partie ścian otynkowano na gładko.

<sup>6</sup> A. Rottermund, *Jean-Nicolas-Louis Durand a polska architektura I poł. XIX wieku*, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk–Łódź 1990, s. 106.

Arkadę zdobi szeroka, profilowana opaska z masywnym kluczem w formie odwróconych trapezów, nałożonych jeden na drugi. Opaskę po obu stronach przesłaniają wspomniane już ryzality, wzbogacone o geometryczny ornament wykonany w tynku. Na uwagę zasługuje stolarka w arkadzie westybulu, dekorowana detalem w stylu secesji wiedeńskiej.

Pewną nowością w architekturze dworca było powtórzenie form fasady całego obiektu również od strony peronów. Jediną różnicę stanowiła wiata dla podróżnych, biegnąca przez całą długość dworca, przekryta tzw. dachem pogrążonym i wsparta na żeliwnych kolumnach.

Dworzec po przebudowie utracił swój dotychczasowy charakter, otrzymując secesyjno-modernistyczną szatę stylistyczną, i to w importowanym z Wiednia wydaniu. Odpowiednio dostosowany do prestiżu stacji i miasta, w którym został zbudowany, cieszył się dużą popularnością i sympatią wśród ówczesnych mieszkańców oraz przyjezdnych, o czym świadczą wzmianki w prasie austriackiej czy też lokalnej (il. XV, XVI, XVII).

#### 4.2.2. Rozplanowanie wnętrza

Mimo przebudowy obiektu, jego rozplanowanie i funkcjonalność nie uległy większym zmianom. Rozbudowano hol główny, przez co osiągnął więcej przestrzeni i stał się optycznie większy. Dzięki zastosowaniu arkadowych przeszkleń zyskał również więcej światła. Kasy biletowe, telegraf, bagażownia czy poczekalnie zgodnie z przyjętymi zasadami funkcjonowania dworców musiały znajdować się na parterze. Piętro pozostało dla administracji oraz zarządcy stacji, który miał tam swoje mieszkanie.

Zważywszy na wielkość i rangę dworca, jak również bogate opracowanie elewacji, można wysuwać przypuszczenia, że i w tym wypadku wnętrza mogły być bogato zdobione malowidłami lub obrazami. Nie ulega wątpliwości, że bogate było również wyposażenie dworca, spełniając normy obowiązujących naówczas wytycznych.

## 5. Dworzec w Tarnowie

Narastające napięcia polityczne w stosunkach austriacko-rosyjskich, związane z wybuchem wojny krymskiej w 1853 r., zmusiły rząd do podjęcia decyzji o usprawnieniu komunikacji w Galicji<sup>7</sup>. Rok później, w połowie września 1854 r. wznowiono prace przy budowie linii kolejowej do Dębicy przez Tarnów<sup>8</sup>. Prace postępowały bardzo intensywnie, na co niebagatelny wpływ miało zaangażowanie wojska, które oddelegowało do pomocy przy budowie 12 tys. żołnierzy, pracujących przy nasypach i wykopach<sup>9</sup>. Przetargi na przeprowadzenie prac budowlanych wygrywali z reguły przedsiębiorcy spoza terenu Galicji. Do wyjątków należało przedsiębiorstwo Jana Zieleniewskiego z Krakowa, który zaopatrzył budowę w narzędzia i wyroby metalowe<sup>10</sup>.

Najwięcej informacji związanych z budową dworca tarnowskiego oraz potrzebnej do jego funkcjonowania infrastruktury dostarcza ówczesna prasa codzienna. Jedną z najlepiej poinformowanych gazet był „Czas”, na podstawie którego bardzo dokładnie można prześledzić prowadzone prace. Równie ważnym materiałem źródłowym jest plan wykonany w latach 1858–1862 (il. 72–84)<sup>11</sup> oraz sprawozdanie zarządu kolei z 1860 r.<sup>12</sup> Plan został sporządzony w sposób bardzo szczegółowy. Uwzględniono w nim wszystkie ważne elementy topograficzne oraz stosunki własnościowe. Kolorem zaznaczono topografię terenu oraz całą infrastrukturę kolejową zarówno tymczasową, jak i stałą. Na tej podstawie można wywnioskować, iż obiekty były rozplanowane tak, aby móc je rozbudowywać bądź wymieniać bez szkody dla sprawnego funkcjonowania ruchu.

<sup>7</sup> J. Osiecki, *op. cit.*, s. 4–5.

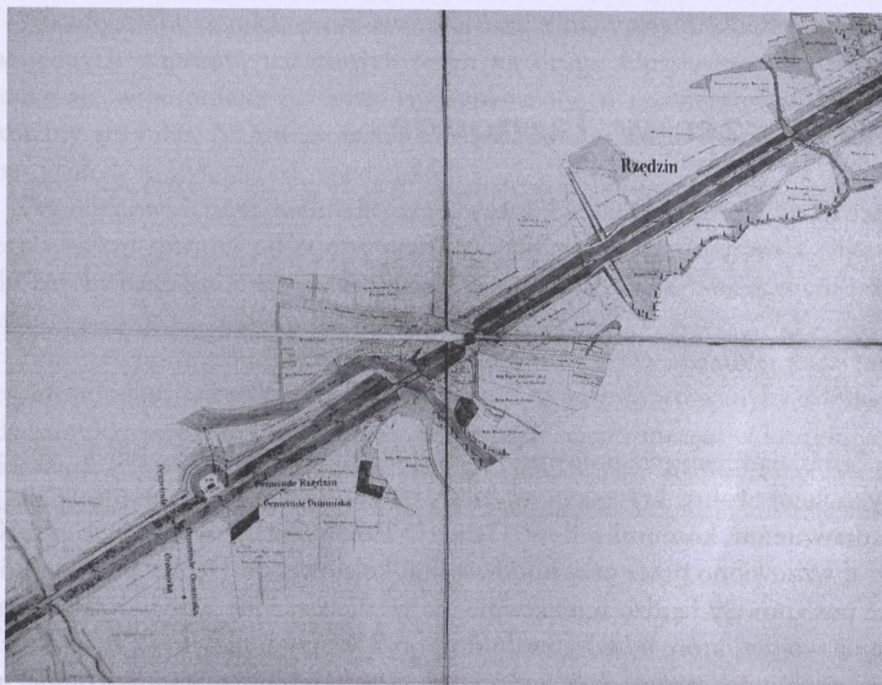
<sup>8</sup> „Czas” 1855, nr 259 z 14 XI, s. 1.

<sup>9</sup> J. Osiecki, *op. cit.*, s. 4.

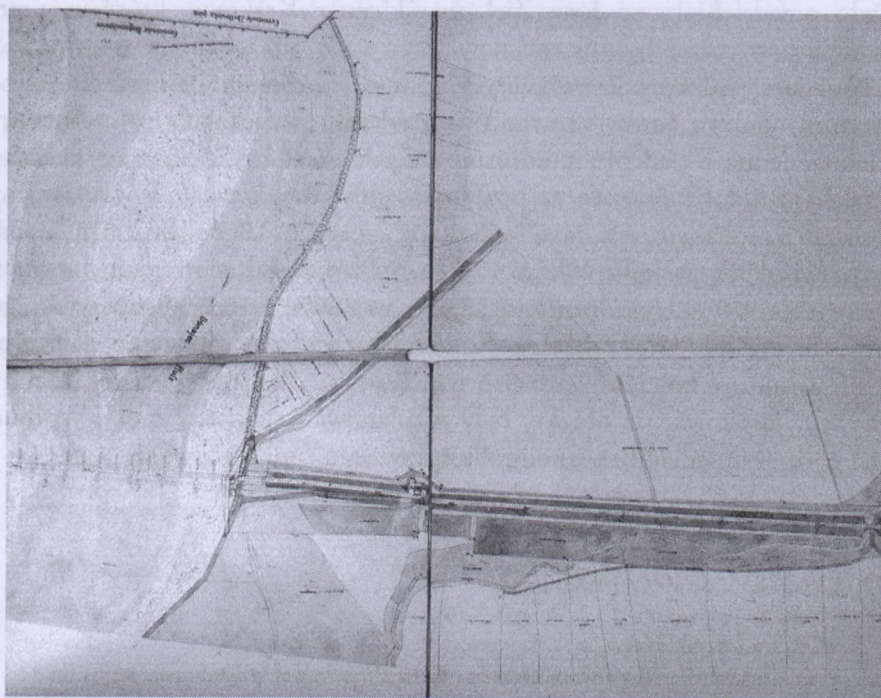
<sup>10</sup> W. Komorowski, *op. cit.*, s. 125.

<sup>11</sup> Przechowywany w Archiwum Dyrekcji Kolei Państwowej w Krakowie, sygn. Pg.

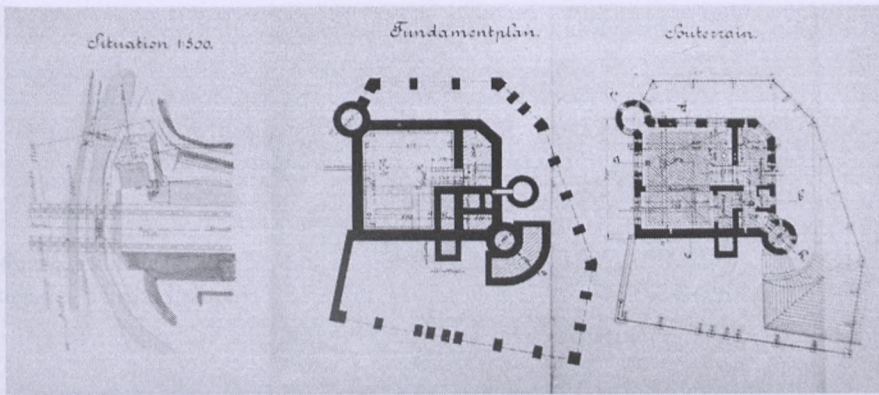
<sup>12</sup> *Geschäfts – Bericht über den Bau und Betrieb den k.k. privil. Galiziischen Carl Ludwig – Bahn für das Verwaltungsjahr vom 1 Jänner bis Ende Dezember 1860.*



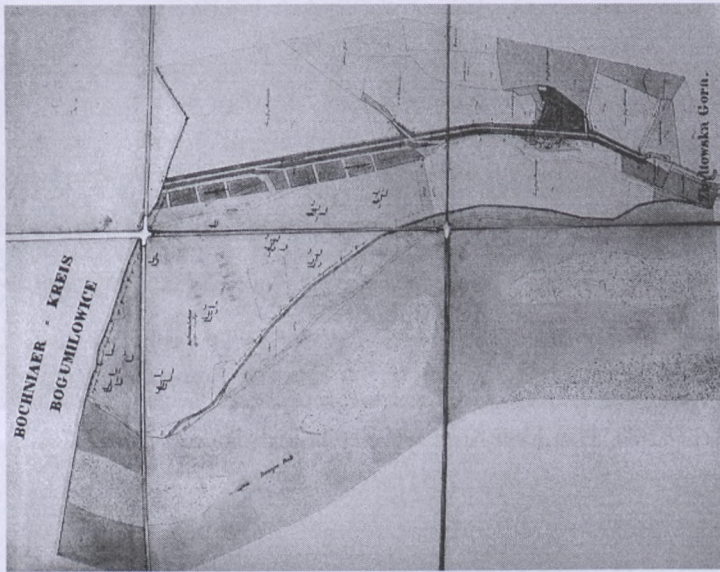
72. Most żelazny nad Wątokiem na Strusinie



73. Plan Linii Kolejowej Karola Ludwika – fragment



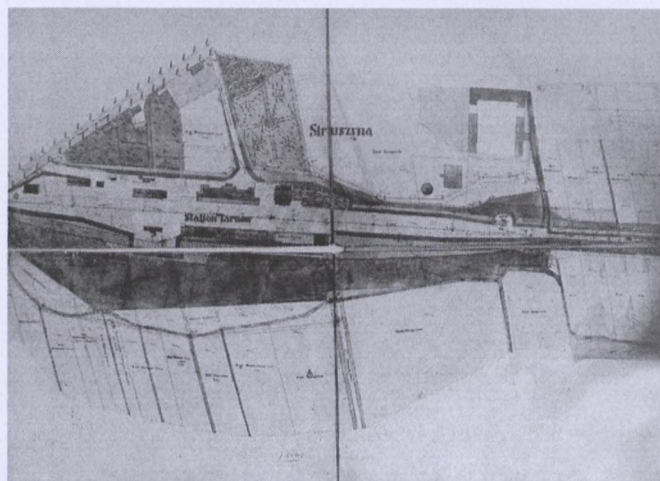
74. Plan Linii Kolejowej Karola Ludwika – fragment



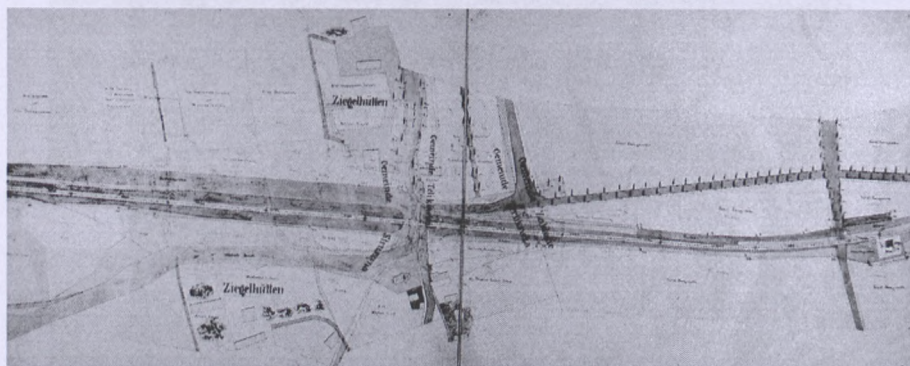
75. Plan Linii Kolejowej Karola Ludwika – fragment



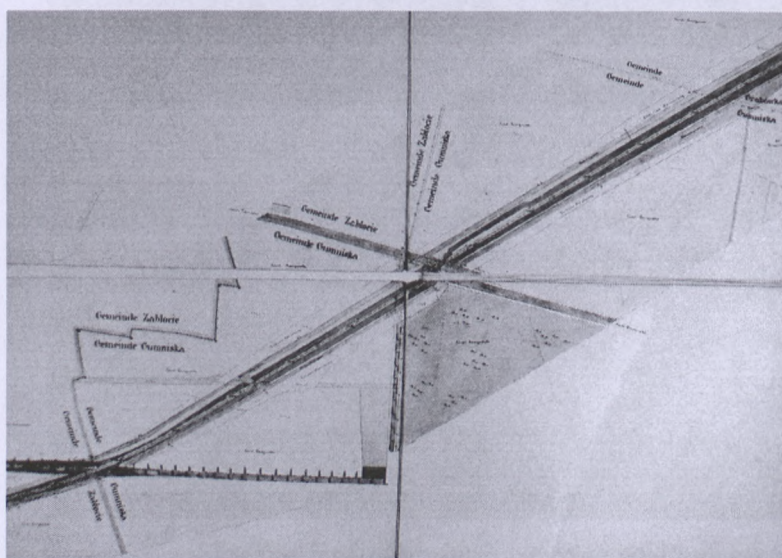
76. Plan Linii Kolejowej Karola Ludwika – fragment



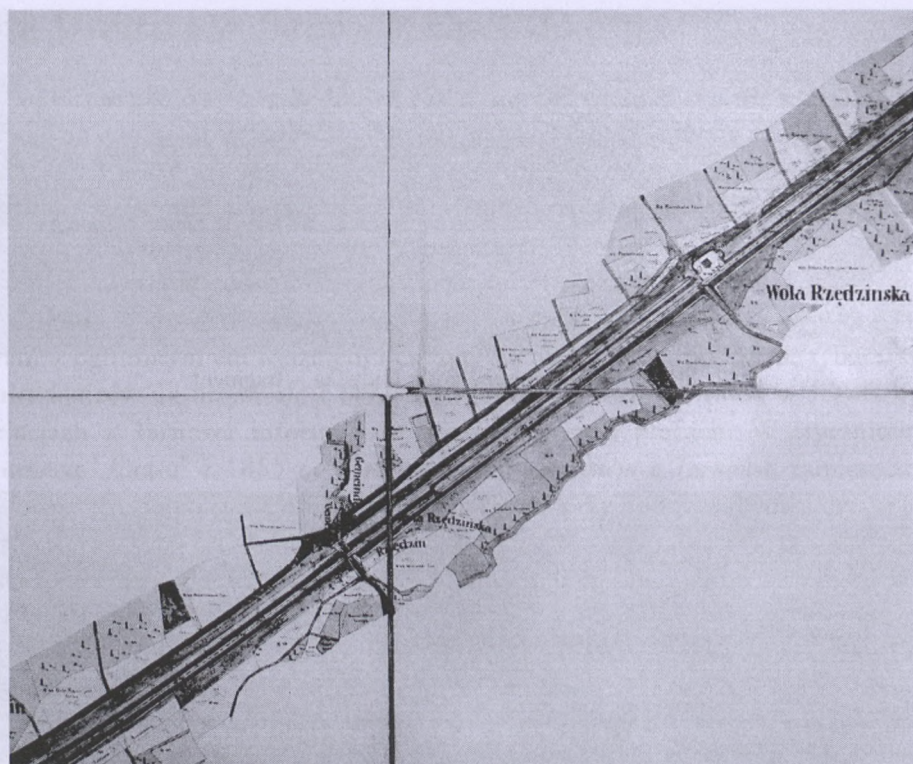
77. Plan Linii Kolejowej  
Karola Ludwika – fragment



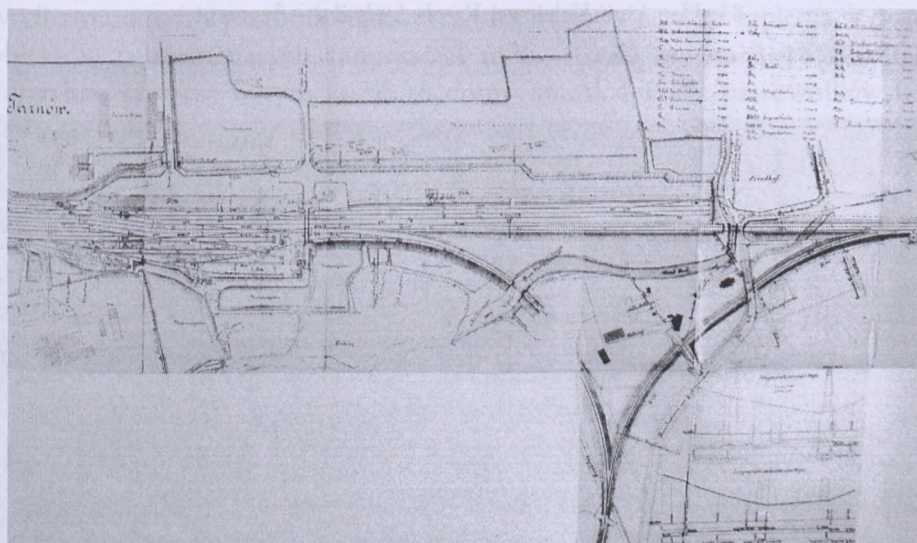
78. Plan Linii Kolejowej Karola Ludwika – fragment



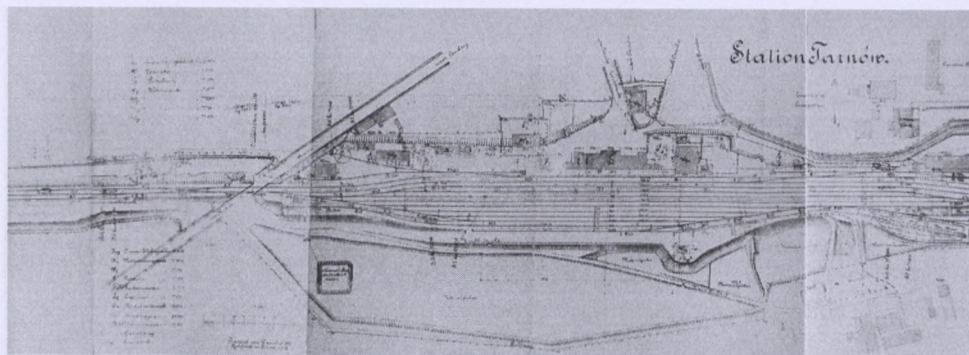
79. Plan Linii  
Kolejowej  
Karola Ludwika  
– fragment



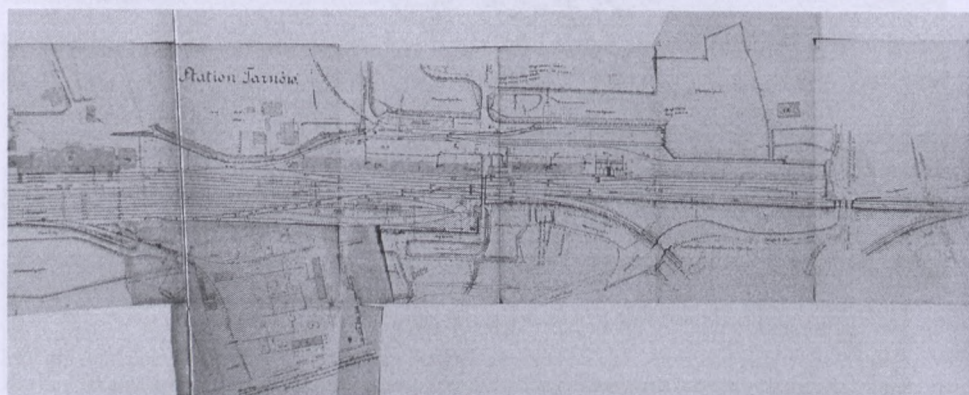
80. Plan Linii Kolejowej Karola Ludwika – fragment



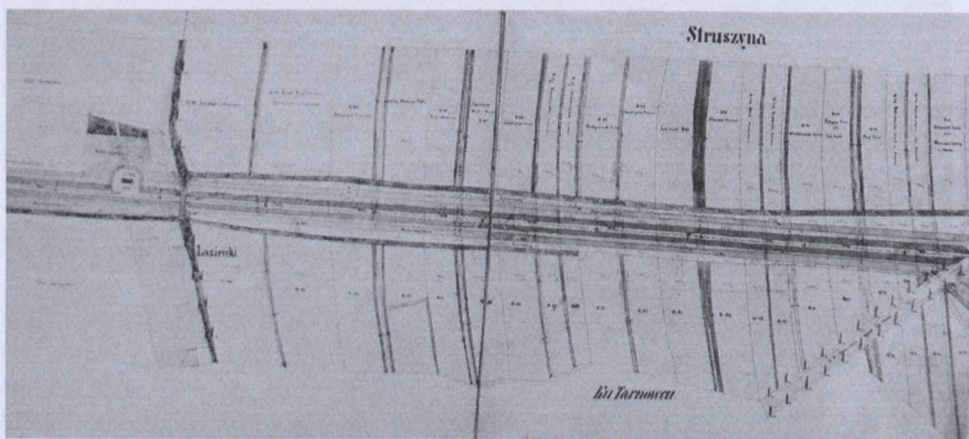
81. Plan Linii Kolejowej Karola Ludwika – fragment



82. Plan Linii Kolejowej Karola Ludwika – fragment



83. Plan Linii Kolejowej Karola Ludwika – fragment



84. Plan Linii Kolejowej Karola Ludwika – fragment



## 5.1. Dworzec w Tarnowie, lata 1850–1871

Tarnowski dworzec kolejowy zlokalizowano w południowej części miasta, w dzielnicy Strusina, mieszczącej się po wschodniej stronie ul. Krakowskiej (il. XVIII). Podobnie jak we Lwowie, do budynku Dworca Głównego prowadziła szeroka arteria, zakończona dużym placem dworcowym (dzisiejsza ul. Dworcowa). W jego centralnej części zaaranżowano gazon na planie koła. Na placu wydzielono również miejsce na postój dla dorożkarzy.

Prace budowlane prowadzone przy nowym gmachu dworca były przyjmowane z ogromnym entuzjazmem i cieszyły się dużą popularnością nie tylko wśród mieszkańców Tarnowa, ale i okolicznej ludności. Również prasa w regularnych relacjach z Tarnowa informowała o postępujących pracach. W styczniowym numerze „Czasu” z 1855 r., w rubryce *Korespondencja z Tarnowa*, zamieszczono informację o intensywnie postępujących pracach przy budowie dworca oraz o jego prowizorycznych zabudowaniach, związanych z obsługą taboru<sup>13</sup>. Ta sama gazeta relacjonowała ukończenie prac przy budynkach, które nastąpiło w sierpniu 1855 r. W tym czasie przystąpiono do układania szyn na stacji. Równoległe z postępującymi pracami budowlanymi dworca kończono budowę mostu kolei żelaznej nad Wątokiem na Strusinie<sup>14</sup>.

Potrzebna infrastruktura kolejowa została rozmieszczona na przestrzeni od rzeki Dunajec do wsi Rzędzin. W 1855 r. ukończono m.in. budowę mostu kolei żelaznej nad Wątokiem na Strusinie oraz kamienny most nad szosą lwowską<sup>15</sup>.

Na przełomie lat 50. i 60. XIX stulecia rozpoczęto prace polegające na wymianie zabudowy tymczasowej na stałą. Informacje o konkursach przetargowych związanych z przebudową dworca oraz budowy nowego zaplecza w postaci obiektów uzupełniających zamieszczał m.in. „Czas” w latach 1856–1861<sup>16</sup>. Potrzebne zaplecze w tym czasie to domy mieszkalne dla pracowników kolei i urzędników (il. 85), magazyn węglowy oraz peron (il. 86)<sup>17</sup>.

Prace przy budynku pierwszego stałego dworca rozpoczęto w 1860 r.<sup>18</sup>

<sup>13</sup> „Czas” 1855, nr 21 z 27 I, s. 1.

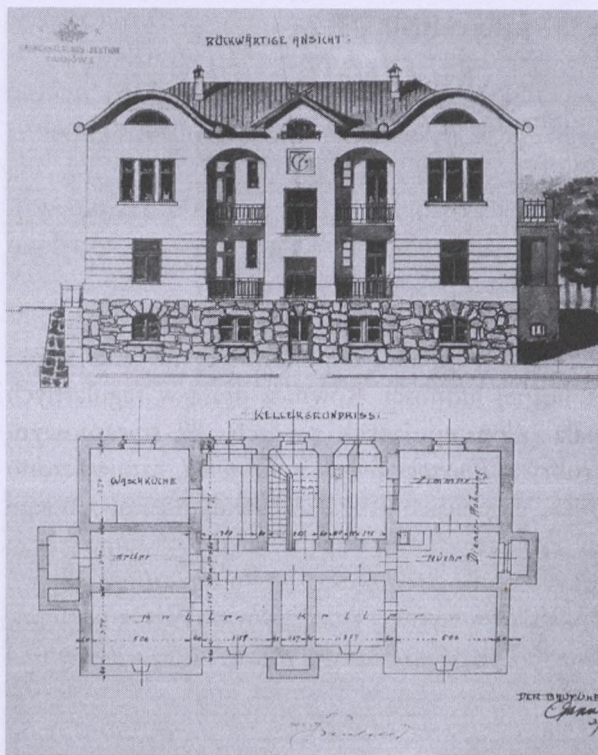
<sup>14</sup> „Czas” 1855, nr 184 z 15 VIII.

<sup>15</sup> J. Osiecki, *op. cit.*, s. 11.

<sup>16</sup> „Czas” 1859, nr 185 z 11 VII. Administracja kolejowa ogłosiła konkurs na dobudowę kuchni, jednego pokoju oraz piwnicy.

<sup>17</sup> „Czas” 1861, nr 201 z 3 IX.

<sup>18</sup> *Ibidem*.



85. Dom mieszkalny dla urzędników



86. Dworzec w Tarnowie, peron

### 5.1.1. Bryła i dekoracja architektoniczna

Nie są znane plany architektoniczne pierwszego gmachu dworca. Analizy obiektu można dokonać jedynie na podstawie zachowanych fotografii ilustrujących widok elewacji frontowej od strony podjazdu dla podróżnych oraz od strony peronów. Ważnym materiałem jest również rzut bryły budynku, widoczny na planie z 1860 r.

Forma, którą przyjęto wykonując założenie architektoniczne obiektu, jest analogiczna z kilkoma rozwiązaniami formalnymi. Bryła nawiązywała do architektury pałaców budowanych na terenie Rzymu i Florencji w stylu wczesnonowoczesnym, natomiast układ oraz zastosowane elementy formy wskazują na zaczerpnięcie pewnych wzorców z architektury pierwszych dworców angielskich, które swą stylistyką nawiązywały m.in. do symbolu bramy miejskiej, przez którą wjeżdżało się do miasta.

Bryła budynku została umieszczona na planie wydłużonego prostokąta, z westybulem pośrodku oraz dwoma parterowymi pawilonami bocznymi po obu stronach. Westybul był zamknięty od góry attyką w formie ułożonych schodkowo prostokątnych brył.

Pawilon główny po obu stronach posiadał dwie masywne przybudówki zwieńczone trójkątnym tympanonem. Ich forma była zbliżona do formy portyku, z tą różnicą, że nie posiadały kolumnady, lecz były obiektami zamkniętymi. Bezpośrednio na środku znajdował się otwór okienny. Każdą z przybudówek zdobiły wyraźne lekko profilowane opaski, stanowiące podstawę belki nadokiennej. Belka została obramiona profilowaną, delikatnie wystającą poza lico muru ramą. Narożniki przybudówek dodatkowo ożywiono masywną rustyką, najprawdopodobniej wykonaną z kamienia oraz podkreślono jaśniejszym odcieniem tynku.

Charakterystycznym elementem głównej fasady były trzy otwarte przeszły w części parteru, delikatnie cofnięte do tyłu, różnicujące masywną bryłę pawilonu.

Pomiędzy parterem a piętrem, w części otwartej, biegł fryz kordonowy. Został on powtórzony w podstawie zwieńczenia bloku środkowego, a w efekcie stanowi zamknięcie zarówno od dołu, jak i od góry dla ślepych otworów okiennych, prawdopodobnie z malarską imitacją okien. Materiały ilustracyjne są tak niewyraźne, że trudno określić czy wzór przedstawia imitację stolarki, czy wzory geometryczne. Dokładna analiza materiałów przemawia jednak za tym, że są to wzory geometryczne nawiązujące do ozdobnych okładzin murów budowli florenckich.

Pięciosiowe przedsionki charakteryzowały się dużych rozmiarów otworami okiennymi, które dodatkowo wyróżniały opaski wykonane w tynku. Ich masywną formę podkreślał gzyms nadokienny. Nad każdym z otworów na wysokości fryzu

kordonowego znajdowały się okrągłe otwory doświetlające i wentylujące część strychu.

Aby chronić podróżnych przed niesprzyjającymi warunkami atmosferycznymi, od strony peronów wykonano okazałą, drewnianą wiatę. Zadaszenie podtrzymywały prawdopodobnie żeliwne elementy mające formę kolumn. Podobnie jak wiele elementów żeliwnych i te tarnowskie mogła wykonać Fabryka Zieleniewskiego z Krakowa. Znacznych rozmiarów wiata była umiejscowiona na całej długości obydwu łączników oraz pawilonu umieszczonego centralnie.

Nie zachowały się żadne materiały pozwalające przedstawić układ pomieszczeń. Wiadomo jednak, że obiekty Linii Karola Ludwika rozplanowywano według odgórnie już ustalonego układu funkcjonalnego, na który składał się przedsionek, hol główny z kasami i bagażownią, poczekalnie oddzielne dla trzech klas wraz z restauracją, biuro pocztowe, biuro zawiadowcy stacji oraz pomieszczenia administracyjne.

Rozplanowanie komunikacyjne budynku mogło być dwojakiego rodzaju. Pierwsze – pasażer z zakupionym biletem przechodził do poczekalni odpowiadającej standardom posiadanego biletu, a stąd miał możliwość wyjścia na perony. Drugie – pasażer po zakupie biletu mógł bezpośrednio przez hol główny przedostać się na perony. Wnioski takie można przedstawić po analizie ilustracji dworca przedstawionego od strony peronów, gdzie wyraźnie widać dwa otwory wejściowe prowadzące do pawilonu głównego.

### 5.1.2. Infrastruktura i obiekty przydworcowe

Dworzec jako budynek reprezentacyjny, świadczący nie tylko o randze miasta, ale przede wszystkim o zamożności towarzystwa kolejowego, był głównym obiektem skupiającym uwagę architekta. Nie oznacza to, że pozostałe obiekty należące do infrastruktury potraktowano pobieżnie. Przykładem mogą być okazałe mosty czy obiekty wagonowni, stacji wodnej z pompą parową, warsztatów, magazynów bądź lokomotywowni<sup>19</sup>.

W obrębie stacji tarnowskiej uwagę zwracał jeszcze jeden obiekt, którym był budynek mieszkalny prawdopodobnie dla pracowników kolei. Dom posiadał zwartą bryłę zbliżoną formą do obiektów wznoszonych w tym czasie na terenie Austrii i Niemiec<sup>20</sup>. Elewacje budynku charakteryzowały się dużą starannością opracowania. Ciekawy był również dach alpejski przykrywający dominującą nad budynkiem dworca bryłę<sup>21</sup>.

<sup>19</sup> *Geschäfts – Bericht...*

<sup>20</sup> W. Komorowski, *op. cit.*, s. 127.

<sup>21</sup> F. Fischer, *Hochbau*, w: *Geschichte der Eisenbahnen...*, t. 2, Wien 1898, s. 315; M. Berger, *Historische Bahnhofsbauten*, t. 1–3, Berlin 1980–1988.

Omawiając infrastrukturę węzła tarnowskiego, nie można zapomnieć o mostach i wiaduktach kolejowych. Jak relacjonuje „Czas”, budowane w początkowej fazie funkcjonowania kolei mosty były obiektami tymczasowymi. Wykonywano je z drewna o „amerykańskiej konstrukcji – z tych najważniejszy jest na Dunajcu pod Wojniczem – długi 294 sążnie na 23 palach – pokryty dachem drewnianym – przedstawiający niejako tunel”<sup>22</sup>. Most ten uzyskał statut „objektu stałego” po 1862 r., kiedy to został przebudowany. Do jego konstrukcji użyto murowanych filarów i stalowych przęseł systemu Schiffkorna<sup>23</sup>. Charakterystyczna była to forma projektowa obiektu. Bajkowego wyglądu dodawały mu formy blankowych wieżyczek na przyczółkach czy surowych, nieobrobionych bloków kamiennych. Użyte tu elementy architektoniczne nawiązywały do antycznych i średniowiecznych form obronnych. Prawdopodobnie podobną stylistykę miała strażnica, wzniesiona wraz z mostem<sup>24</sup>, przy moście na Białej, zbudowana na kształt średniowiecznego zameczku. Wiadomości zawarte w „Czasie” informują, że od 1862 r. wymianie podlegały prowizoryczne drewniane domki strażnicze na odcinku od Krakowa do stacji Czarna na nowe murowane według planów inż. Ziffera<sup>25</sup>.

## 5.2. Dworzec w Tarnowie, lata 1871–1910

Drugi etap budowy, a raczej rozbudowy dworców wraz z całą infrastrukturą kolejową rozpoczął się w latach 80. XIX stulecia<sup>26</sup>. Prace modernizacyjne na Linii Karola Ludwika zaczęto od przebudowy mostów kolejowych. Powodem takiej decyzji było położenie drugiej linii torów kolejowych, co zmusiło inwestora do przeprowadzenia prac polegających na zastąpieniu starych przęseł systemu Schiffkorna nowymi o lepszej i nowocześniejszej konstrukcji<sup>27</sup>. Tego typu przebudowy wiązały się z dewastacją istniejących już elementów dekoracyjnych. Nie obyło się również bez likwidacji lub gruntownych przebudów budynków mieszczących się w południowej części stacji tarnowskiej. Były to m.in. magazyny frachtowe, wieża wodna czy też składy węglowe. Zmianie jedynie nie uległa zabudowa mieszcząca się bezpośrednio w linii dworca, w której skład wchodziły parowozownia, maga-

<sup>22</sup> *Ibidem*, s. 5.

<sup>23</sup> Metalowe części mostu pochodziły prawdopodobnie z fabryki w Zöptau, cyt. za: W. Komorowski, *op. cit.*, s. 126.

<sup>24</sup> „Czas”, nr 134 z 15 VI, cyt. za: W. Komorowski, *op. cit.*

<sup>25</sup> W. Komorowski, *op. cit.*

<sup>26</sup> L. Wierzbicki, *op. cit.*, s. 348.

<sup>27</sup> J. Pelz, *Wymiana mostów żelaznych systemu Schiffkorna na kolei Karola Ludwika*, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1885, R. 3, nr 10 z 20 X, s. 120–121.

zyny węglowe oraz budynki mieszkalne<sup>28</sup>. W latach 80. XIX w. prace, które przeprowadzono w obrębie samego budynku dworca, sprowadzały się do poszerzenia budynku o przeszkloną galerię umieszczoną pomiędzy środkowym a zachodnim ryzalitem oraz wzniesienie drugiego budynku mieszkalnego, tym razem dla pracowników linii leluchowskiej, umiejscowionego pomiędzy założeniem parkowym a dworcem<sup>29</sup>.

Na dalszą przebudowę stacji tarnowskiej miały wpływ czynniki państwowe. Główny z nich to upaństwowienie Kolei Karola Ludwika, które przypada na dzień 1 stycznia 1892 r.<sup>30</sup> Na ten cel powołano Centralną Dyрекcję Kolei w Wiedniu (Generaldirektion der Österreichischen Eisenbahnen<sup>31</sup>). Od tego momentu rozpoczęła się modernizacja całej linii kolejowej. Prace przede wszystkim skupiały się na powiększaniu obiektu dworcowego wraz z towarzyszącą infrastrukturą, czyli przebudowano parowozownie, mosty, wiadukty, warsztaty naprawcze i magazyny kolejowe<sup>32</sup>.

Główne prace budowlane w obrębie stacji prowadzono w latach 1897–1914. Polegały one na poszerzeniu budynku od strony południowej oraz wydłużeniu go od zachodu<sup>33</sup>. Kolejny etap prac rozpoczęto w 1906 r. na podstawie projektu inż. Edmunda Baudischa (il. XIX)<sup>34</sup>. Budynek, podobnie jak wcześniejszy, był posadowiony na planie wydłużonego prostokąta. Jego rozbudowa obejmowała budowę dużych rozmiarów westybulu z oknami termalnymi po obydwu stronach fasad (płn. i płd.). Westybul rozmiarowo był dwukrotnie wyższy od łączników przylegających do niego od wschodu i zachodu, stanowiących komunikację z pawilonami bocznymi, w których mieściły się restauracje. Projekt zakładał również przesunięcie fasady od strony północnej na całej długości obiektu, dzięki czemu uzyskał dwukrotnie większą kubaturę. Nowy obiekt był gmachem charakteryzującym się ciężkością i monumentalnością bryły. Jego forma kształtowała się poprzez wprowadzenie kilku brył z wyraźną przewagą elementów wertykalnych.

### 5.2.1. Architektura dworca

Gmach dworca charakteryzowały trzy akcenty wertykalne: pawilon środkowy (główny) oraz dwa pawilony wieńczące budynek, a także akcenty horyzontalne,

<sup>28</sup> W. Komorowski, *op. cit.*, s. 128.

<sup>29</sup> *Ibidem*.

<sup>30</sup> I. Konta, *op. cit.*, s. 396–397.

<sup>31</sup> Inwentarz zespołu akt Eisenbahnministerium (c.k. Ministerstwo Kolei Żelaznych z lat 1874–1896, 1918, oprac. J. Bugajski, 1970, rkps w AGAD, sygn. II/2, załącznik nr 1 do wstępu.

<sup>32</sup> W. Komorowski, *op. cit.*, s. 127.

<sup>33</sup> *Ibidem*.

<sup>34</sup> Projekt opracowano w Departamencie 18a Ministerstwa Kolei Eisenbahnministerium, fasc. 104.

do których zaliczamy łączniki. Najbardziej charakterystyczny to pawilon główny (il. XX). Ciężką bryłę przykrywa dach mansardowy zwieńczony belwederem z iglicą. Wejście do pawilonu poprzedzają parterowe przybudówki, których zadaniem była ochrona przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi podróżnych wysiadających z dorożek. Przybudówki na wysokości pierwszego piętra stanowią rodzaj tarasów osłoniętych masywnymi balustradami o charakterze półtralek umieszczonych w wyprofilowanych niszach. Fasadę, na wysokości pierwszej i drugiej kondygnacji, ożywia arkadowe okno termalne, dzielone na sześć kwater za pomocą murowanych węgarów (il. XXI). Dodatkowo fasadę z obydwu stron ujmują stylizowane pilastry, wzbogacone rzeźbionymi przedstawieniami główek kobiecych ulokowanych bezpośrednio pod gzymsem (il. XXII). Pilastry stanowią pseudopodporę dla gzymsu schodkowego, na którym z kolei zostało wsparte belkowanie. Całość wieńczy przyczółek ujęty niską balustradą, na którego podstawie znajduje się data przebudowy dworca, natomiast powyżej dominuje dużych rozmiarów płaskorzeźbiony emblemat kolejowy (il. XXIII). Trakt komunikacyjny pomiędzy częścią wschodnią a zachodnią budynku stanowią dziesięciosiowe, piętrowe skrzydła. Każde z nich przedzielono na dwie części za pomocą pawilonów restauracyjnego i świetlicy (il. XXIV). Fasady pawilonów na całej wysokości zostały przeprute sześciopodziałowym otworem arkadowym, przez co zdają się być pomniejszoną formą pawilonu głównego (il. XXV). Półkoliste nadproże otworów okiennych ma kształt dużego klucza profilowanego w tynku (il. XXVI). Charakterystycznym motywem jest tu trójkątny naczółek zakończony wolutowymi spływami, a w jego szczycie znajduje się profilowany w tynku i malowany herb Tarnowa. Elewacje skrzydeł akcentuje ozdobne boniowanie z prostokątnymi otworami okiennymi umieszczonymi w płytkich, profilowanych niszach (il. XXVII).

Dworzec od strony peronów (elewacja południowa) został wykonany w sposób analogiczny do elewacji frontowej (północnej). Wykorzystano tu taką samą formę detalu architektonicznego, zastosowano bliźniacze podziały ścian. Dodatkowym elementem, który wprowadzono jest wiata peronowa. Do jej konstrukcji użyto, podobnie jak we wszystkich omawianych obiektach tej linii, żeliwnych słupów wykonanych prawdopodobnie w Fabryce Zieleniewskiego w Krakowie. Do przekrycia wiaty zastosowano dach drewniany, jednospadowy (il. XXVIII–XXX). Dodatkowo nad platformą drugiego peronu zaprojektowano wiaty wsparte również na żeliwnych kolumnach. Charakterystyczne było tu połączenie obydwu peronów tunelem<sup>35</sup>. Tarnów mógł w tym momencie pochwalić się (patrząc chronologicznie) czwartym tunelem w Galicji. Takie tunele posiadały już dworce we Lwowie, Krakowie i Tarnopolu.

<sup>35</sup> *Ibidem*.

### 5.2.2. Wystrój wnętrz

Nie wiadomo jak wyglądała dekoracja wnętrza obiektu. Relikty dawnej świetności przemawiają jedynie za pomocą zachowanych fragmentów 10 malowideł, których autorem był Edmund Cieczkiewicz, adiunkt kolejowy z Nowego Sącza<sup>36</sup>. Zamawiając je w 1911 r., władze kolejowe zażyczyły sobie, żeby to były najpiękniejsze widoki Tatr i Pienin. „Wchodząc do hali od strony peronu widzimy po prawej ręce mały obraz przedstawiający «Bramę Kraszewskiego», następnie wielki środkowy widok z «Olczyńskiej Doliny» i mały przedstawiający «Sokolicę». Po stronie lewej umieszczono mały widok «Wielkiego Szczytu Wieleń», wielki środkowy «Batyzowiecką Grań» z jeziorem i mniejszy środkowy obraz przedstawiający «Okno na Grań». Resztę obrazów stanowią «Siklawa» tudzież fragmenty nizin Podhala»<sup>37</sup>.

W pomieszczeniach najczęściej uczęszczanych, którymi są hol główny, świetlica oraz restauracja dla podróżnych, wykonano ozdobne posadzki ceramiczne. Dodatkowo dekoracyjności dodawały im drewniane fasetowe stropy. W pozostałej części dworca zastosowano płaskie stropy oraz podłogi deskowe i parkiety. W najbardziej uczęszczanych miejscach – na korytarzach czy przejściach na perony znajdują się wylewki lastrykowe.

Entuzjazm i rozmach, które towarzyszyły podczas budowy nowego gmachu, opadły w kilka miesięcy po jego otwarciu, w momencie kiedy to mieszkańcy i podróżni dostrzegli pewne braki w zarządzaniu obiektem: „[...] pomijając brud zagnieżdżający się w nowych ubikacjach oto malutka ilustracja nowych porządków na dworcu. Poczekalnie zarówno I jak i II i III klasy bywają stale na klucz zamknięte i podobno dopiero 5 minut przed odejściem każdego pociągu wolno je odmykać. Tak przynajmniej informują publiczność portierzy indagowani o wpuszczanie przybyłych na dworzec podróżnych, którzy dopiero po kupieniu biletu jazdy lub biletu peronowego i wylegitymowaniu się przed temże portierem do poczekalni wpuszczeni być mogą»<sup>38</sup>.

Wzorem architektonicznym dla dworca tarnowskiego był drugi dworzec lwowski. Jego reprezentacyjna forma oraz secesyjno-modernistyczna dekoracja stanowiły wizytówkę rozrastającego się miasta.

<sup>36</sup> W. Komorowski, *op. cit.*, 128.

<sup>37</sup> W. Balicki, *Miasto Tarnów pod względem historycznym, statystycznym, topograficznym i naukowym*, Tarnów 1931, s. 101.

<sup>38</sup> „Pogoń” 1910, nr 50 z 11 XII.



## 6. Dworzec w Rzeszowie

### 6.1. Rzeszów, lata 1860–1880

Gmach pierwszego stałego dworca rzeszowskiego zbudowano na gruntach Ruskiej Wsi, w pobliżu centrum miasta<sup>39</sup>. Była to gmina wiejska, z własną radą i wójtem. Pod budowę dworca wykorzystano południowe tereny tej miejscowości, leżącej na północ od miasta. Pierwszy pociąg próbny dotarł tu 4 listopada 1858 r. (il. XXXI).

Obiekt został oddany do użytku w 1860 r. Zachowana ilustracja pozwala jedynie stwierdzić ogólną stylistykę bryły dworca. Budynek zaprojektowano w formie dwupiętrowego gmachu z poddaszem, na planie prostokąta, z częścią środkową wyróżniającą się dwuspadowym dachem szczytowym oraz z cofniętymi nieco pawilonami bocznymi z zastosowanym charakterystycznym dachem kalenicowym. Po obydwu stronach do obiektu przylegały parterowe przybudówki, znacznie niższe i krótsze od budynku głównego, z wysokim dwuspadowym poddaszem (il. 87).

Kilka lat później budynek rozbudowano. Jego bryłę charakteryzowała stylistyka odmienna od innych obiektów tej linii. Formą wyraźnie nawiązywał do pałacu miejskiego, opartego na rozwiązaniach wczesnorenansowej architektury florenckiej. Przemawiała przez niego monumentalność, podkreślona dodatkowo spłaszczonym, delikatnym detalem architektonicznym (il. XXXII).

Fasadę budynku głównego podzielono na sześć prostokątnych pól za pomocą gzymsu międzykondygnacyjnego oraz dwóch delikatnych lizen biegnących przez całą wysokość. W każdym z tych pól znajdowało się po pięć otworów okiennych. W oddzielonej gzymsem części poddasza mieściły się niewielkie prostokątne otwory okienne. W narożnikach budynku, podobnie jak w kondygnacji parteru, zastosowano boniowanie, z kolei wyższe partie ścian gładko otynkowano.

<sup>39</sup> A. Codello, *op. cit.*, s. 67; K. Korski, *Opis miasta Rzeszowa*, ASH-MORz, sygn. I 365, s. 4–6.



87. Pierwszy dworzec rzeszowski

Otwory okienne i drzwiowe na parterze były zakończone półkoliście i ozdobione boniowaną opaską, co wyraziściej podkreśliło dekorację arkadową i mocne nawiązanie do stylu architektury florenckiej. Układ trzech centralnych arkad pola środkowego, stanowiących otwory wejściowe, został zadaszony niewielką wiałą podtrzymywaną przez żeliwne konstrukcje z finezyjną dekoracją.

Otwory okienne na piętrze, leżące w jednej osi z otworami parteru, miały kształt prostokąta. Od lica ściany odcinała je lekko profilowana – dość skromna w formie – opaska wykonana w tynku, u dołu każdy otwór posiadał gzymś podokienny. Poziome otwory okienne oddzielonej gzymsem części poddasza miały tę samą szerokość, co otwory na piętrze, lecz nie posiadały obramień. Całość fasady została zamknięta złożonym gzymsem koronującym, o krawędziach przebiegających w płaszczyźnie równoległej do lica muru. Budynek przykryto czterospadowym dachem o niewielkim kącie nachylenia połaci, charakterystycznym dla wczesnonowożytnej architektury florenckiej. Wspomniane skrzydła boczne miały formę niewielkich przybudówek, nieznacznie cofniętych w stosunku do budynku głównego. Były to budynki parterowe z dość wysoką partią poddasza. W kondygnacji parteru posiadały one po trzy arkadowe otwory okienne, powtarzające rytm otworów budynku głównego i stanowiące jego ciągłość. Zarówno lico ścian, jak i obramienia otworów były identyczne jak w budynku głównym. Otwory okienne oddzielonego gzymsem poddasza nie powielały dotychczasowych form. Opracowano je, umieszczając nad każdym otworem okiennym parteru po dwa wąskie, prostokątne, pionowe otwory poddasza. Całość zwieńczono gzymsem schodkowym i przykryto trypołaciowym dachem wykonanym z blachy.

Na późniejszych fotografiach z początku XX w., ukazujących przebudowany dworzec od północy, część ta jest widoczna w praktycznie niezmiennym stanie. Od strony peronów znajdowały się drzwi oraz tabliczka z informacją dotyczącą prawdopodobnie funkcjonowania biura.

System otworów okiennych dworca nawiązywał w swej stylistyce do cech *Rundbogenstil*, który był często wykorzystywany w budownictwie kolejowym w I połowie XIX w. Przywodzi on w tym wypadku na myśl z jednej strony architekturę wczesnochrześcijańską, z drugiej – *quattrocento*. W tej konwencji wzniesiono np. dworzec w Monachium, zaprojektowany przez Friedricha Bürkleina w 1849 czy dworzec w Karlsruhe Friedricha Eisenlohra z 1842. Implikacje stylu można odnaleźć również w architekturze dworca w Budapeszcie, wybudowanego w 1846 r.<sup>40</sup>

Trudno stwierdzić jednoznacznie jak wyglądał budynek od strony peronów, ponieważ nie zachowała się jego pełna dokumentacja. Z pewnością znajdowała się tam wiata, najprawdopodobniej elementy konstrukcyjne były odlane z żeliwa. Już w tym okresie bardzo popularna staje się Fabryka Zieleniewskiego, która miała podpisaną umowę z Dyrekcją Kolei Państwowych na wykonywanie elementów nie tylko dla taboru kolejowego, ale również dla potrzeb budownictwa, gdzie wykonywano odlewy żeliwne, m.in. słupy, ogrodzenia, schody, detale architektoniczne czy też elementy konstrukcyjne. Bardzo popularnym ówczesnym motywem dekoracyjnym były żeliwne kolumny korynckie ozdobione detalem roślinnym, wspierające zadaszenia peronów na większości stacji tej linii.

Rozplanowanie dworca miało zapewne tradycyjny układ, czyli parter z przeznaczeniem do obsługi podróżnych, zaś piętro na cele administracyjno-biurowo-mieszkalne. Na dzień dzisiejszy nie są znane żadne materiały archiwalne, na podstawie których można byłoby dokonać analizy wyposażenia restauracji czy poczekalni. Wiadomo jedynie, że reprezentowały one bardzo wysoki standard, były czyste i przytulne<sup>41</sup>. Pozytywne wzmianki o oferowanych tu usługach znajdujemy w ówczesnych przewodnikach po austriackich kolejach państwowych.

<sup>40</sup> Wyjaśnienia co do zastosowania tego stylu można odnaleźć w publikacjach: N. Pevsner, *A History of Building Types*, London 1976, s. 228; P. Krakowski, *Styl arkadowy w architekturze dziewiętnastowiecznego Krakowa*, w: *Symbole historiale atrium*. Studia z historii sztuki Lechowi Kalinowskiemu dedykowane, red. J. Gadomski, A. Małkiewicz, A. Różycka-Bryzek, K. Żurowska, Warszawa 1986, s. 457–466; E. Börsch-Supan, *Berliner Baukunst nach Schinkel 1840–1870*, w: *Studien zur Kunst des neunzehnten Jahrhunderts*, B. 25, München 1977; M. Berger, *Historische Bahnhofsbauten*, Berlin, B I, 1986, B. II, 1987, B. III, 1988, ten temat poruszają również W. Komorowski, A. Sudacka, *op. cit.*

<sup>41</sup> O. Obogi, *Przewodnik ilustrowany po c.k. austriackich kolejach państwowych na szlakach: Tarnów–Dębica–Rzeszów–Przemyśl, Dębica–Rozwadów–Nadbrzezie, Rzeszów–Jasło, Stróże–Jasło–Nowy Zagórz, Zagórzany–Gorlice, Jarosław–Rawa Rуска, Przemyśl–Chyrów–Zagórz–Łupków, Chyrów–Drohobycz–Stryj, Drohobycz–Borysław*, „Koleje Podolskie”, Wiedeń 1885, z. 30.

O. Obogi wysoko punktuje gastronomię oraz obsługę, uważając ją za jedną z lepszych na Linii Kolei Karola Ludwika<sup>42</sup>. W przewodniku można również znaleźć informacje o bardzo wygodnym i czystym hotelu, co było rzadkością w tym okresie na dworcach tej wielkości co Rzeszów.

## 6.2. Rzeszów, lata 1880–1910

Przebudowa dworca rzeszowskiego ściśle była związana z rozbudową węzła kolejowego mającego połączyć Linie Karola Ludwika z Królestwem Polskim. Starania w sprawie budowy nowej linii podjęto już w 1869 r., kiedy to na posiedzeniu Rady Miasta Rzeszowa dnia 15 kwietnia grupa mieszkańców miasta wniosła stosowną petycję, aby „[...] kolej żelazna galicyjsko-sandomierska i galicyjsko-węgierska przez Rzeszów była prowadzoną”<sup>43</sup>. W tym celu powołano specjalną komisję, której zadaniem miało być zbadanie szans oraz realnych możliwości budowy linii z Rzeszowa. W skład komisji wchodził: Ferdynand Schaitter, Wojciech Kalinowski, Edward Neugebauer i Majer Czaban<sup>44</sup>. Mimo kilkukrotnego upominania przez radnych komisja nie wywiązała się ze swoich obowiązków. W konsekwencji sprawy budowy linii z Rzeszowa odłożono na kilkanaście następných lat, aż do 1882 r., kiedy to członkowie Towarzystwa Rolniczego wznowili wniosek do Rady Miasta<sup>45</sup>. 22 sierpnia 1882 r. prezes towarzystwa – Roger hr. Łubieński – zwołał walne zebranie, na które zaproszono reprezentantów miast, rady powiatowe oraz właścicieli większych majątków ziemskich. W zebraniu uczestniczyło ponad 100 osób, z których wybrano komitet honorowy mający prowadzić sprawę w imieniu wszystkich zgromadzonych członków. W skład grupy weszło siedem osób: Alojzy Rybicki, Adam Jędrzejowicz, Franciszek hr. Mycielski, Olivier hr. Resegnier, Wojciech Kalinowski, Sylwester Jacewicz oraz Roger hr. Łubieński<sup>46</sup>. Już dwa dni po tym wydarzeniu, 24 sierpnia Rada Miasta Rzeszowa podjęła temat na sesji. Zapadły tam również pierwsze ważne postanowienia dotyczące m.in. zgłoszenia petycji w sprawie budowy linii do Sejmu Krajowego, z założeniem, aby Rzeszów stał się punktem wyjściowym tejże linii<sup>47</sup>. Prace postępowały bardzo sprawnie. Rada Miasta, by przyspieszyć decyzję, wysłała nawet do

<sup>42</sup> *Ibidem*.

<sup>43</sup> B. Kaczmar, *Początki kolei żelaznych w Rzeszowie 1858–1890*, w: *Z przeszłości Rzeszowa*, red. J. Majka, Rzeszów 1995, s. 109.

<sup>44</sup> APRz, Akta Miasta Rzeszowa, sygn. 66, fasc. 82, 87.

<sup>45</sup> „Tygodnik Rzeszowski” 1883, nr 17 z 2 V, nr 18 z 9 V.

<sup>46</sup> *Ibidem*.

<sup>47</sup> APRz, Akta Miasta Rzeszowa, sygn. 36.

Wiednia delegację, której zadaniem było przedstawienie tej sprawy<sup>48</sup>. Sytuacja uległa komplikacji w momencie obliczenia przez rząd wiedeński przewidywanych kosztów budowy nowej linii. Okazało się, że bardziej opłacalną inwestycją byłoby przeprowadzenie linii z Dębicy do Nadbrzezia. Koszty budowy kolei z Rzeszowa musiały być powiększone o wydatki związane rozbudową dworca, co nie przekonywało władz tak do końca<sup>49</sup>. W tak niepewnych warunkach podjęto decyzję o prowadzeniu negocjacji w tej sprawie z Ministerstwem Wojny i Ministerstwem Handlu. Rozmowy trwały od początku 1883 r. do 14 kwietnia tegoż roku, kiedy to Rada Zawiadowcza Kolei Karola Ludwika postanowiła przedstawić swoje propozycje i uzyskać pełnomocnictwo do zawarcia układu z rządem<sup>50</sup>. Niestety, rezultaty rozmów z Wiedniem nie przynosiły zamierzonego skutku, o czym informował na forum hr. Franciszek Mycielski.

W międzyczasie, w 1883 r. wydarzeniem godnym uwagi stała się wymiana mostu kolejowego na Wisłoku. Dotychczasowa konstrukcja czteroprzęsłowego mostu żelaznego była wykonana w systemie Schiffkorna. Most miał długość ok. 90 m i wspierał się na trzech kamiennych filarach<sup>51</sup>. Nowa konstrukcja zamówiona została w fabryce w Witkowicach. Projekt zakładał zmniejszenie liczby przęseł z czterech do dwóch oraz usunięcie niepotrzebnych dwóch filarów środkowych starej konstrukcji. Fabryka wykonała potrzebne elementy w systemie kratowym, każde z przęseł miało długość 44,88 m. Montaż 20-tonowych elementów trwał zaledwie 20 minut<sup>52</sup>.

9 maja 1883 r. odbyło się piąte posiedzenie komitetu, na którym ogłoszono decyzję Sejmu Krajowego o przyznaniu 150 000 zł na rzecz planowanej linii pod warunkiem, że kolej wyjdzie z Rzeszowa w kierunku Nadbrzezia. Zaczęto również wysyłać postulaty do właścicieli gruntów, aby bezpłatnie bądź częściowo odpłatnie przekazywali nieruchomości pod budowę dróg dojazdowych<sup>53</sup>.

Ministerstwo Handlu oświadczyło, że proponowany przez Sejm Krajowy wkład finansowy jest zbyt mały w stosunku do potrzebnych 2,5 mln zł. Z racji tak małego wkładu i braku większego zaangażowania skarb państwa nie brał pod uwagę finansowania tego przedsięwzięcia. Ministerstwo poinformowało jednocześnie, że Towarzystwo Akcyjne Kolei Karola Ludwika uzyskało koncesję na prowadzenie przedwstępnych robót technicznych i późniejszą dalszą budowę. Niestety, 9 marca 1884 r. na łamach prasy lokalnej ukazała się informacja o decyzji podjętej przez Radę Zawiadowczą, głosząca, że wybór padł na przeprowadzenie trasy na

<sup>48</sup> *Ibidem*, sygn. 36, 72.

<sup>49</sup> „Przegląd Rzeszowski” 1883, nr 11 z 31 III, nr 15 z 28 IV.

<sup>50</sup> „Tygodnik Rzeszowski” 1883, nr 13 z 18 IV.

<sup>51</sup> „Przegląd Rzeszowski” 1883, nr 29 z 21 VII.

<sup>52</sup> *Ibidem*.

<sup>53</sup> „Tygodnik Rzeszowski” 1883, nr 19 z 16 V.

odcinku Dębica–Tarnobrzeg<sup>54</sup>. W związku z tą decyzją w kierunku władz Rzeszowa posypała się fala krytyki. Głównymi zarzutami były opieszałość i niekompetencje w stosunku do tak ważnej dla miasta sprawy<sup>55</sup>. Na początku 1888 r. zawiązano nową spółkę, na czele której stanęli: Ludwik hr. Wodzicki, Edward Jędrzejowicz, Władysław Skrzyński, Wiktor Zbyszewski oraz Adam Jędrzejowicz. Po staraniach spółka uzyskała koncesję na wykonanie odcinka Rzeszów–Tyczyn–Błazowa–Dynów–Sanok. Zezwolenie na prace budowlane przy wykonaniu trasy Rzeszów–Dukla dostała również spółka Leopold Maciejewski i Zygmunt Brunn<sup>56</sup>. O koncesję na przeprowadzenie odcinka Rzeszów–Strzyżów–Frysztak–Przybówka–Szebnie–Tarnowiec–Jasło starała się również spółka, której prezesem był ks. Eustachy Sanguszko. Spotkało się to z dużą przychylnością Rady Miasta Rzeszowa, która wspomogła budowę, przyznając dofinansowanie w wysokości 5000 złr<sup>57</sup>.

W 1889 r. rząd podjął działania w sprawie budowy odcinka Rzeszów–Jasło. Koszty budowy trasy w całości miało pokryć państwo. Pieniądze na budowę trasy miały pochodzić m.in. z kredytów, których udzieliłby Creditanstalt, jednak ostatecznie fundusze pozyskano ze sprzedaży 750 000 akcji kolei bustehradzkiej. Tym samym podjęto decyzję w sprawie rozbudowy dworca rzeszowskiego<sup>58</sup>. Pierwsze prace, polegające na wytyczeniu trasy nowej kolei, ruszyły latem 1889 r. Rozpoczęto również starania w sprawie zakupu gruntów na tzw. Cyganówce, pod rozbudowę dworca wraz z całą potrzebną infrastrukturą. Kolejnym etapem było ogłoszenie konkursu na wykonanie prac ziemnych i robót budowlanych. Na konkurs złożono 28 ofert, spośród których wybrano dwie firmy: Frey i Spółka oraz Prokopowicz, Kiss i Gall<sup>59</sup>.

Prace budowlane rozpoczęto w końcu października 1889 r.<sup>60</sup> Rozbudowa dworca obejmowała głównie część wschodnią budynku, gdzie dobudowano nowe skrzydło oraz część środkową, w której przebudowano hol główny (il. 88).

### 6.2.1. Forma architektoniczna

Forma architektoniczna nowego skrzydła nie uległa zmianie, dopasowano ją do starego założenia. Zachowano pierwotny podział elewacji oraz otwory okienne

<sup>54</sup> „Kuryer Rzeszowski” 1884, nr 10 z 9 III.

<sup>55</sup> „Tygodnik Rzeszowski” 1887, nr 80 z 8 I.

<sup>56</sup> „Kuryer Rzeszowski” 1888, nr 6 z 12 II.

<sup>57</sup> APRz, Akta Miasta Rzeszowa, sygn. 73.

<sup>58</sup> „Kuryer Rzeszowski” 1889, nr 8 z 24 II.

<sup>59</sup> „Kuryer Rzeszowski” 1889, nr 36 z 8 IX.

<sup>60</sup> *Ibidem*.



88. Dworzec rzeszowski po przebudowie



89. Dworzec rzeszowski po przebudowie

i drzwiowe zamknięte na parterze łukiem pełnym, na piętrze z kolei prostokątne. Skopiowano również opaski okienne i drzwiowe oraz detal architektoniczny. Całość poprzez rozbudowę nie straciła swojego dawnego charakteru, natomiast wyróżnienie środkowej części elewacji za pomocą dwukondygnacyjnego portalu podkreśliło jeszcze mocniej jego styl pałacowy (il. 89).

Portal formą przypominał bramę wjazdową, flankowaną przez dwie pseudo-wieże. Jego głównym elementem był otwór przeprowadzający poziom dwóch kondygnacji, nawiązujący do arkady, lecz przykryty łukiem niepełnym. Na wysokości

piętra został podzielony na trzy otwory okienne wsparte na gzymsie międzykondygnacyjnym. Nad nimi umiejscowiono płaskorzeźbiony emblemat kolejowy przedstawiający uskrzydłone koło w koronie. Ten sam motyw powtórzono również na dworcach w Tarnowie oraz we Lwowie.

Na parterze pozostawiono system arkad wejściowych z wkomponowanym centralnie nad nimi zadaszeniem opartym na ozdobnej, żeliwnej konstrukcji. Całość założenia wieńczył gzyms schodkowy, na którym wspierała się attyka z umieszczonym pośrodku naczółkiem z datą przebudowy dworca. W części parteru powtórzono boniowanie, z kolei opaski otworów okiennych na piętrze nieznacznie zmieniono, akcentując ich górne narożniki uszakami. Na pseudowieżach, powstałych poprzez nieznaczne wysunięcie muru po bokach ryzalitu środkowego na poziomie parteru, użyto kompozycji blend zwieńczonych ornamentem muszlowym – *rocaillem*. Wyżej, na wysokości emblematu kolejowego, znajdowały się dwa płaskorzeźbione herby.

Budynek dworca do ok. 1900 r. oświetlały lampy naftowe, później w całym mieście, jak i również na dworcu wprowadzono lampy gazowe. Lampy naftowe są widoczne na zachowanej ilustracji przedstawiającej widok pierwszego dworca jeszcze sprzed przebudowy. Umieszczono je na wysokości parteru elewacji południowej, po dwie na każdym ze skrzydeł budynku. Podobne oświetlenie zapewne znajdowało się na elewacji północnej oraz przy wiacie peronowej.

### 6.2.2. Wystrój wnętrz

Do wnętrza nowego holu głównego prowadziło wspomniane wyżej arkadowe przejście. Przestronne, otwarte na dwie kondygnacje pomieszczenie zostało przykryte dachem namiotowym<sup>61</sup>. Nie są znane materiały, na podstawie których można byłoby określić wygląd dekoracji wnętrza budynku. Z zachowanych szczątkowych informacji archiwalnych wiadomo, że hol zdobiły dużych rozmiarów płótna, przedstawiające sceny rodzajowe związane z historią kolei oraz bogata sztukateria. Autor wzmianki opisuje podróż po Galicji, wspominając postój na dworcu rzeszowskim, gdzie zachwyciły go obrazy w holu głównym. Niestety nie znamy dokładniejszej charakterystyki prac ani ich autora. Z zachowanych wzmianek prasowych wiadomo również, że w poczekalni I klasy znajdowały się przedstawienia malarskie poruszające – podobnie jak obrazy w holu – temat rozwoju przemysłu, handlu oraz podróży.

Nie wiemy również jak wyglądał wystrój i wyposażenie restauracji dworcowej, z zachowanych opisów wiadomo jedynie, że cieszyła się dużą popularnością

<sup>61</sup> Jest to rodzaj dachu o trójkątnych połaciach, zbiegających się w jednym wierzchołku, w efekcie tworząc rodzaj stożka.



i stałą klientelą<sup>62</sup>. Należy pamiętać, że dworzec rzeszowski został wymieniony w przewodniku po Galicji jako jeden z bardziej znaczących pod względem oferowanych usług<sup>63</sup>.

Z omawianych obiektów tylko dworce rzeszowski i jarosławski nie przetrwały do naszych czasów. Fakt ten mocno utrudnił prace badawcze nad ich formą architektoniczną, dekoracją czy wyposażeniem. Dodatkowym problemem jest brak materiałów archiwalnych. Ocalałe z pożaru dokumenty nie pozwalają odpowiedzieć na wiele ze stawianych pytań.

<sup>62</sup> M. Orłowicz, *op. cit.*, s. 342.

<sup>63</sup> *Ibidem*.

## 7. Dworzec w Jarosławiu

Obiekty dworcowe wznoszone w dalszej kolejności, czyli od Jarosławia do Lwowa, charakteryzują się już bardziej ożywioną stylistyką. Widoczne jest tu użycie bardzo wyraźnych, odstających od lica ścian gzymsów i detalu architektonicznego. Zmiany te można zauważyć już na dworcu jarosławskim, gdzie nieśmiało zaczęto wprowadzać je przy dekoracji belek nadokiennych czy w gzymsach międzykondygnacyjnych (il. 90).

Pracę nad budową dworca jarosławskiego rozpoczęto już w 1857 r., natomiast do eksploatacji został oddany w momencie uruchomienia odcinka do Przemyśla w 1861 r.

Dworzec w Jarosławiu zbudowano na planie wydłużonego prostokąta. Jego bryłę kształtowały trzy pawilony połączone ze sobą za pomocą parterowych łączników. Pawilon główny, stanowiący środkową część dworca, wykonano w formie dwukondygnacyjnego założenia, górującego nad całością budowli. W części parteru na elewacji frontowej zastosowano rząd pięciu otworów arkadowych. Ułożone w jednym rzędzie z daleka wyglądały jak otwarta galeria. Każdą z arkad podkreślały obramienia kształtowane w tynku. Centralnie po środku galerii znajdował się otwór wejściowy, natomiast pozostałe cztery to otwory okienne. W części parteru zwraca uwagę znaczne jego podwyższenie w stosunku do piętra. Motyw ten charakterystyczny był dla architektury pałacowej okresu klasycyzmu. Pomiędzy parterem a piętrem umieszczono schodkowy gzyms międzykondygnacyjny. Stanowił on podstawę pięciu otworów okiennych znajdujących się na piętrze. Otwory były wykonane w kształcie prostokąta, a ich prostą formę ożywiały obramienia profilowane w tynku. Elewację na poziomie dwóch kondygnacji flankowały ryzality boczne, lekko wysunięte poza lico muru. Forma ich była podkreślona za pomocą boniowania. W ich centralnej części zarówno na parterze, jak i na piętrze znajdowało się po jednym, dużych rozmiarów, zamkniętym belką prostą otworze okiennym stanowiącym przedłużenie otworów obydwu kondygnacji. Dodatkowo w części parteru zaakcentowano je poprzez wprowadzenie dekoracyjnego gzymsu



90. Jarosław, dworzec główny, widok od strony południowo-wschodniej

nadokiennego. Użycie motywu ryzalitów bocznych mogło się wiązać z symbolicznym nawiązaniem przez architekta do motywu wież flankujących obiekt. Fasadę od góry na całej długości zamykało masywne, profilowane zwieńczenie w formie prostokątnej belki, za którą kryła się połąć czterospadowego dachu.

Do budynku od wschodu i zachodu przylegały parterowe łączniki umożliwiające komunikację pomiędzy pawilonami a główną częścią dworca. Wykonano je na planie prostokąta z wyraźnie zaznaczonym cofnięciem od lica fasady budynku głównego, a ich przykrycie stanowił dach dwuspadowy. Łączniki charakteryzowały się szeroko rozstawionymi, smukłymi otworami okiennymi zamkniętymi poprzez użycie spłaszczonego łuku. Otwory, podobnie jak w części pawilonu środkowego, podkreślały delikatnie opracowane w tynku obramienia. Dodatkowo elewacje łączników ożywiało boniowanie zastosowane na całej powierzchni ścian oraz delikatnie profilowany gzyms koronujący, który łączył się z gzymsem międzykondygnacyjnym budynku głównego.

Całość zamykały parterowe, bliźniacze pawilony boczne, wykonane na planie prostokąta zbliżonego do kwadratu oraz przykryte dachem dwuspadowym. Elewację charakteryzowały trzy szeroko rozstawione arkadowe otwory okienne wkomponowane w formę uskoku. Nad każdym z otworów umieszczono gzyms nadokienny. Całość była zwieńczona trójkątnym tympanonem, zdobionym grubymi, profilowanymi listwami.

Od strony peronów elewacje zarówno pawilonów, jak i łączników budowano w jednej linii, bez żadnych przesunięć (il. XXXIII). Charakteryzowało je również analogiczne opracowanie ścian w stosunku do elewacji frontowej. Różnice stanowiła jedynie liczba otworów drzwiowych. Na peron prowadziły otwory drzwiowe

wykonane w środkowych arkadach pawilonów bocznych, środkowej arkadzie głównej części budynku oraz z łączników, gdzie drzwi wykonano w drugim otworze, licząc od strony pawilonu głównego.

Analizując zachowane materiały, wnioskujemy, że tak kształtował się obraz pierwszego dworca w Jarosławiu. Po 1860 r. rozpoczyna się etap przebudowy dworców na Linii Karola Ludwika. Również obiektu jarosławskiego nie ominęły prace budowlano-remontowe. Polegały one na tym, że do pawilonów bocznych budynku dostawiono parterowe przybudówki. Posadowiono je na planie prostokąta i przykryto dachami dwuspadowymi wykonanymi z blachy. Ciekawostką jest tu to, że od strony peronów dachy zostały przedłużone, stanowiąc wspólną konstrukcję z wiatą peronową wspartą na żeliwnych kolumnach. To rozwiązanie bardzo rzadkie na tej linii, podobne założenie prezentuje pierwszy dworzec bocheński, gdzie dach wiaty jest przedłużeniem konstrukcji dachu westybuli budynku głównego.

Przybudówki od strony peronów na całej powierzchni ściany pokrywał boniowanie. W centralnej części elewacji umieszczono arkadowe triforium, ozdobione za pomocą opaski oraz gzymsu nadokiennego. Ściany szczytowe opracowano na gładko, pozostawiając boniowane naroża. Nie wiemy, jak kształtowały się elewacje dobudowanej części od strony podjazdu dla podróżnych, prawdopodobnie mogły być wykonane analogicznie do elewacji tylnych, podobnie jak w przypadku całości budynku.

Wiąta peronowa rozciągała się na całej długości dworca. Wspierała się najprawdopodobniej na żeliwnych kolumnach zakończonych ozdobnymi kapitelami. Podobnie jak w większości dworców na tej linii, elementy żeliwne mogły być zamówione w odlewni Fabryki Zieleniewskiego w Krakowie. Wiatę w początkowej fazie funkcjonowania dworca doświetlano za pomocą wiszących pod zadaszeniem lamp naftowych. W momencie doprowadzenia gazu oświetlenie wymieniono na nowe. Na ścianie dworca, m.in. w obrębie wiaty, wprowadzono nowy rodzaj lamp zewnętrznych zawieszonych na żeliwnych kinkietach, natomiast na peronach wykonano stojące lampy uliczne. Wizerunek lamp zachował się na starej pocztówce przedstawiającej widok dworca od strony peronów.

Elementy architektoniczne użyte w Jarosławiu są bardzo zbliżone do rozwiązań zastosowanych na dworcu krakowskim. Niektóre z nich, takie jak opracowanie ścian, otworów okiennych czy zastosowanie detali, pozwalają sądzić, iż stanowił on źródło inspiracji dla projektantów dworca jarosławskiego.

Dworzec jarosławski został zniszczony przez Niemców w 1944 r. Obecny powstał w latach 1973–1977 według projektu Ryszarda Frankowicza.

## 8. Dworzec w Przemyślu

Doprowadzenie do Przemyśla w 1859 r. linii kolejowej, jak również przekształcenie miasta w twierdzę I klasy, przyczyniło się do jego szybkiego rozwoju pod względem ekonomicznym i przestrzennym. Koncepcja stworzenia miasta-twierdzy pojawiła się już w 1820 r., jednak została zrealizowana, po kolejnych debatach, dopiero w 1850 r. Pierwsze prace polegające na opasaniu miasta wałami, wzmocnionymi bastionami, kleszczami oraz fortami wykonano w latach 1853–1856. Kolejnym etapem była realizacja projektu gen. D. Salisa-Soglio, polegającego na budowie fortowej twierdzy pierścieniowej, co spowodowało wzmocnienie ruchu budowlanego oraz polepszenie sytuacji ekonomicznej miasta. Wzniesiono wówczas koszary dla wojska, szpital garnizonowy oraz domy mieszkalne dla wyższych rangą oficerów i urzędników. Z czasem, ze względów strategicznych, wnioskowano również projekty połączenia linią kolejową dwóch twierdz Krakowa i Przemyśla oraz rozbudowanie sieci dróg żelaznych na wschód, co ułatwiłoby szybkie przetrzymywanie wojsk na osiach południe–północ oraz zachód–wschód.

W 1860 r. ukazało się Obwieszczenie c.k. Kolei Galicyjskiej Karola Ludwika o treści: „Ces. król. Kolej galicyjska Karola Ludwika podaje do publicznej wiadomości, że przestrzeń kolei z Przeworska do Przemyśla zawierająca stacje: Jarosław, Radymno, Żurawica, Przemyśl, otwartą zostaje z dniem 4 listopada r.b. dla przewozu osób, pakunków i przesyłek pilnych z dniem 14 listopada r.b. dla obrotu frachtów, od którego jednak stacja Żurawica wyjęta zostaje. Zarazem podaje się do wiadomości, że z dniem otwarcia przestrzeni tej dla frachtów, manipulacja cłowa, co do towarów zagranicznych z Rzeszowa do Przemyśla przeniesiona będzie. Od wyżej wspomnianego dnia pociągi osobowe z Krakowa i do Krakowa nr 1, 2, 3 i 4 z pociągami ościennej kolei łączyć się mają. Wiedeń, dnia 23 października 1860 roku. C.k. uprzywilejowana kolej galicyjska Karola Ludwika”<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> *Obwieszczenie c.k. Kolei Galicyjskiej Karola Ludwika*, „Czas” 1860, nr 249 z 30 X, s. 8.

### 8.1. Przemysł, lata 1855–1885

Na lokalizację pierwszego dworca przemyskiego wybrano teren poza obrębem dawnych murów obronnych, blisko śródmieścia, na tzw. Przedmieściu Lwowskim oraz częściowo na terenie dawnego ogrodu oo. reformatów<sup>2</sup>. Wybór miejsca pod budowę prawdopodobnie przyspieszył pożar, który w 1857 r. strawił na Przedmieściu Lwowskim 80 domów<sup>3</sup>. Do połowy XIX w. była to dzielnica o charakterze rolniczo-rzemieślniczym. Wraz z budową nowego gmachu, na sąsiednich parcelach zaczęły powstawać nowoczesne budynki, adaptowane na siedziby dla przedsiębiorstw, urzędów, banków, hoteli i restauracji. W trakcie prowadzonych prac budowlanych pojawiały się w prasie rozmaite oferty dotyczące możliwości dzierżawy obiektów, m.in. oberży „Pod Dębem”, mieszczącej się przy ul. Franciszkańskiej, której piwnice można było wykorzystać jako składy<sup>4</sup>.

Plan budowy dworca opracowano w 1859 r., projektując go jako dworzec przelotowy. Rozwiązanie to, polegające na umieszczeniu na jednej osi zarówno hali peronowej, jak i hali odpraw dla podróżnych, było bardzo praktyczne, stąd też często stosowane. Dodatkowa zaleta tego rozwiązania to większa niż w przypadku dworców czołowych wydajność oraz oszczędność miejsca. Projekty pierwszych dworców galicyjskich powstawały w Wiedniu, jednakże autorem projektu dworca przemyskiego niekoniecznie był architekt wiedeński. Do tej pory nie odnaleziono żadnej informacji na temat twórcy tego obiektu. W latach 1858–1871 w Dyrekcji Generalnej w Wiedniu pracował znakomity architekt Julian Zachariewicz, pełniący m.in. funkcje projektanta i inżyniera kolejowego<sup>5</sup>. Niejednokrotnie brał on udział w realizacjach obiektów kolejowych, a od 1860 r. pracował jako architekt na kolei żelaznej Karola Ludwika<sup>6</sup>: Śledząc twórczość J. Zachariewicza, można dostrzec, zwłaszcza w jego wcześniejszych projektach, szereg rozwiązań architektonicznych oraz sposób zastosowania detalu, przywołujący na myśl sylwetkę drugiego dworca przemyskiego. Pomimo to teza, że J. Zachariewicz mógł być autorem, stanowi w świetle obecnego stanu badań jedynie przypuszczenie.

Wygląd pierwszego dworca przemyskiego jest znany z dwóch archiwalnych fotografii oraz szczątkowej, lecz bardzo ważnej dla jego budowy dokumentacji,

<sup>2</sup> Informację tę podaje m.in. M. Orłowicz w *Ilustrowanym przewodniku po Przemyślu i okolicach*, Przemyśl 1917. Teza ta może być tylko po części prawdą, gdyż mury obronne nie są jednorodne, a fragment muru najpóźniej zbudowanego biegnie wzdłuż linii torów kolejowych (teren na północ od ogrodu klasztornego).

<sup>3</sup> *Depesza przemyska*, „Czas” 1857, nr 97 z 23 V, s. 9.

<sup>4</sup> Teki Schneidera, APKr, fasc. 1302.

<sup>5</sup> *Politechnika Lwowska 1844–1945...*, s. 64; M. Gutowski, B. Gutowski, *op. cit.*, s. 42.

<sup>6</sup> L. Wierzbicki, *op. cit.*, s. 311.



91. Plan sytuacyjny dworca przemyskiego



92. Pierwszy dworzec przemyski

stanowiącej cenny materiał badawczy (il. 91, 92)<sup>7</sup>. Na jej podstawie można stwierdzić, iż mimo rozmachu w rozplanowaniu bryły, pierwszy dworzec przemyski reprezentował dosyć oszczędny typ architektoniczny. Budynek został posadowiony na planie wydłużonego prostokąta, o długości 95 m. Zastosowano tu, powtórzony w nowym projekcie z końca XIX w., wydłużony korpus z reprezentacyjnym budynkiem głównym, w formie ryzalitu w centralnej części. Oflankowano go dwoma piętrowymi pawilonami, do których prowadziły parterowe łączniki. Pawilony zostały wysunięte, tworząc formę ryzalitów bocznych z dwiema wtopionymi wieżami, w 3/4 głębokości krótszych elewacji. Budynek główny w części parteru był gabarytowo szerszy niż piętro, a od strony torów po bokach posiadał dwa ryzality, nakryte daszkami dwuspadowymi. Całość została przykryta dachem dwuspadowym, ożywionym facjatą od strony podjazdu. Podobne rozwiązanie zastosowano w dwóch pozostałych pawilonach, a mocno wybijające się wieże nakryto krzyżującymi się daszkami dwuspadowymi.

Elewacje budynku dodatkowo ożywiały otwory okienne, zamknięte prosto bądź wykonane w formie oculusów. Zdobione skromnym detalem architektonicznym w stylu neorenesansowym, charakteryzowały się zróżnicowaną formą i układem. W łącznikach były skomponowane symetrycznie, w pawilonach natomiast widać zróżnicowanie odstępów między nimi. Poza otworami okiennymi akcent dekoracyjny stanowiły boniowania części parteru oraz pilastry biegnące od parteru po górne partie muru, przechodząc dalej przez część środkową facjaty, gdzie przenikały we fryz arkadowy. Jedyne w budynku głównym pilastry użyto tylko na poziomie piętra, posadawiając je na wydatnym gzymsie.

### 8.1.1. Przemysł jako przykład architektury typowej dla pierwszych dworców kolejowych

Analizując formę architektoniczną budynku w kontekście obiektów kolejowych w Monarchii Austro-Węgierskiej, pochodzących z tego samego okresu, nie trudno zauważyć, że pierwszy dworzec przemyski można zaliczyć do dworców typowych. Charakteryzował się on szablonowością formy i detalu, znamienne dla niemal wszystkich nowo powstających obiektów. Stosowane elementy, takie jak gzymsy, lizeny, obramowania otworów, wnęki, układ i forma dachów, opracowanie plastyczne fasad czy tynki ograniczone do powierzchni gładkich, powtarzano we wszystkich wczesnych dworcach w Monarchii.

Zachowana dokumentacja archiwalna dworców zbliżonych charakterem do przemyskiego była wykonana na gotowych podkładach, na które nanoszono tylko

<sup>7</sup> *Nachtrag zum beschreibenden Kataloge des k.k. Historischen Museums der Österreichischen Eisenbahn*, Wien 1906 (plansze nienumerowane).



nazwę nowo powstającej stacji. Na takich drukach opracowano m.in. linię Zwardoń–Nowy Sącz, zatwierdzoną w Wiedniu w 1886 r. Na tych samych drukach z umieszczonym napisem „k.k. Staatsbahn – Direktion in Krakau” znajduje się projekt stacji Szczucin na linii Tarnów–Szczucin, przyjęty we Lwowie w 1905 r. przez ówczesnego dyrektora Kułakowskiego<sup>8</sup>. Zachodzące tu podobieństwa do dworca przemyskiego są widoczne przede wszystkim w proporcji bryły i rzutu, ponadto w boniowaniu parteru, szczytach oraz w nachyleniu połączy dachowych. Na formę i detale architektoniczne pierwszych dworców „typowych” w Monarchii Austro-Węgierskiej zasadnicze znaczenie, w zależności od regionu, miały wpływy francuskie, niemieckie bądź angielskie, które nasiliły się z chwilą podjęcia przez Dyрекcję Kolei Państwowych w Wiedniu decyzji o zatrudnianiu na stanowiskach kierowniczych specjalistów z zagranicy. Naturalne było przenoszenie przez nich na grunt austriacki rodzimych form i trendów<sup>9</sup>. Pierwsze projekty dworców „typowych” na terenie Galicji wprowadził ks. Leon Sapieha, będący głównym pomysłodawcą budowy kolei galicyjskich. Sprawował również pieczę nad opracowaniem jej projektu w 1842 r., pełniąc funkcję przewodniczącego komisji. Podczas prac projektowych Sapieha prowadził rozmowy z wybitnymi specjalistami od budowy oraz ekonomii kolei, jak również wyruszył w podróż do Niemiec, Belgii i Francji, gdzie zapoznał się osobiście z funkcjonowaniem linii kolejowych<sup>10</sup>.

Na Węgrzech pierwsze projekty „typowe” opracował Francuz J. Maniel, sprawujący naówczas funkcję naczelnego dyrektora węgierskiego Towarzystwa Kolei Państwowych, a realizacja ich na linii Szegedin–Temesvar odbyła się w latach 1856–1857<sup>11</sup>. Dokumentacja budowlana, podobnie jak w Galicji, została opracowana z najwyższą starannością. Uwzględniono główne przepisy budownictwa południowo-wschodniego oraz przygotowano zasady ochrony na wypadek wystąpienia ewentualnych zagrożeń budowlanych. Formy zapożyczone z francuskiego budownictwa naziemnego z łatwością dostosowano do warunków austriackich. Realizacją projektów zajmował się najpierw W. Flattich, a następnie K. Schumann i A. Paul.

Dokonując analizy form oraz detali architektonicznych dworca przemyskiego, w zachowanych archiwalnych źródłach publikowanych i niepublikowanych można odnaleźć wiele zbieżności z formą dawnych dworców w Monarchii. Podobieństwa stylistyczne zachodzą w budynkach zarówno w najbliższym otoczeniu dworca na terenie Przemysła, jak i wzdłuż linii kolejowej Kraków–Lwów oraz na pozostałych

<sup>8</sup> AGKr, sygn. B.WC1/St. Szczucin.

<sup>9</sup> *Geschichte der Eisenbahnen...*, s. 398.

<sup>10</sup> J. Rożański, *Mnożyły się coraz bardziej w Europie koleje żelazne. Z kart historii*, „Życie Przemyskie” 1972, nr 44; *Kolej galicyjska*, „Czas” 1856, nr 77 z 11 V, s. 6.

<sup>11</sup> F. Fischer, *Hochbau...*, s. 398.

liniach w zaborze. Znakomite źródło porównawcze stanowiła bryła zewnętrzna wiedeńskiego Nordbahnhof, projektu Teodora Hoffmana. Wielkością odpowiadał on gabarytom dworca przemyskiego, tj. ok. 100 m długości i 18 m szerokości w najrozleglejszym miejscu. Charakterystyczne dla obydwu obiektów były ryzality umieszczone przy dłuższych elewacjach, które w Wiedniu zlikwidowano po przebudowie dworca z czołowego na przelotowy, w 1864 r. Fakt, iż w tym czasie Przemyśl posiadał gmach odpowiadający wielkością dworcowi w stolicy Monarchii, wynikał z planów powstałych w 1842 r. i zakładających, iż „stanie tu dwór kolejowy pierwszego rzędu”<sup>12</sup>. W sprawozdaniu zaznaczono również, że będzie on odpowiadał tylko potrzebom tej części Galicji, dlatego należy go wykonać bez przepychu<sup>13</sup>. Zastosowaną tu oszczędną, wręcz techniczną dekorację ożywiały okrągłe okienka doświetlające, nachylone połącze dachowe czy użyte narożne pilastry przechodzące we fryz arkadowy. Analogiczne zastosowanie elementów konstrukcyjnych i detali można zauważyć w zwartej bryle dworca bocheńskiego, wzniesionego w 1859 r. Użyte tu formy, jak boniowany cokół, ryzality na pierwszym piętrze, oculusy doświetlające strych czy niemal identyczny układ połączeń dachów, wykazują szereg podobieństw z dworcem przemyskim.

Wśród dworców w Monarchii pewną zbieżność stylową, określoną poprzez pilastry w narożnikach, proste pasy lizen, charakterystyczny sposób grupowania otworów okiennych, oszczędny detal architektoniczny oraz elementy kompozycji przestrzennej, ukazują dworce w Kolozsvár, Galánt, Debreczynie czy Szerencs. Poza terytorium Monarchii Austro-Węgierskiej wspólne cechy z dworcem przemyskim posiadały stacja pasażerska Saint Germain-en-Laye (il. 93), stacja w Eden czy dworzec w Neulengbach z 1858 r. Elewacje zewnętrzne wykazują zbieżność poprzez zastosowanie ornamentu arkadowego pod okapami, pilastrów na narożnikach ryzalitów i szeregu rytmicznie rozstawionych okien w parterowych łącznikach<sup>14</sup>.

Zastosowana w pierwszym dworcu przemyskim stricte techniczna dekoracja świadczy o tym, że większą uwagę kierowano w tym okresie na funkcjonalność obiektów, a nie na ich dekoracyjność. Dopiero przebudowa dworca w latach 90. XIX w. była okazją do zmanifestowania odmiennej postawy co do dekoracji.

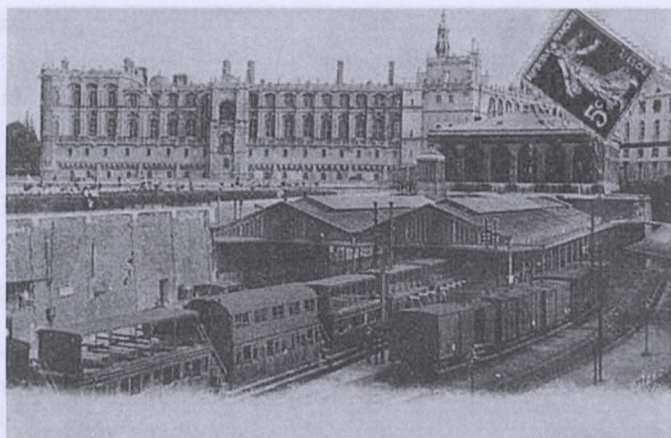
Dokładny rozkład pomieszczeń pierwszego dworca przemyskiego nie jest bliżej znany. Wiadomo jednak, w jaki sposób standardowo rozmieszczano główne pomieszczenia i jakie było ich przeznaczenie. Dworzec przemyski zapewne nie odbiegał od tych standardów.

Należy pamiętać również o tym, że pierwsze obiekty spełniały rolę zarówno dworców pasażerskich, jak i towarowych. Biorąc pod uwagę rangę dworca prze-

<sup>12</sup> *Sprawozdania Komisji wyznaczonej przez Sejm do wypracowania projektu kolei żelaznej w Galicji*, Lwów 1842.

<sup>13</sup> *Ibidem*.

<sup>14</sup> C. L. V. Meeks, *op. cit.*, s. 87.



93. Stacja pasażerska Saint-Germain-en-Laye

myskiego, znajdowały się tu obiekty dodatkowe, takie jak przeładownie, remiza parowa, wagonownia, warsztaty naprawczo-remontowe czy też budynki ekspedycyjno-magazynowe, zajezdnie<sup>15</sup>. Budynki te wykonywano zapewne w stylistyce odpowiadającej kanonom użytym w obiekcie Dworca Głównego.

## 8.2. Przemysł, lata 1885–1910

Na skutek blisko czterokrotnego wzrostu ludności Przemysła oraz stacjonowania kilkudziesięciotysięcznego garnizonu wojskowego pojawiła się konieczność powiększenia gmachu, gdyż obecny okazał się zbyt ciasny. Z tego powodu w 1895 r. dokonano przebudowy istniejącego dworca, którą zajęła się jedna z najstarszych przemyskich spółek budowlanych – Meissner, Damaszkowski i Jaworski, znana z fachowej wiedzy, uczciwości i zamożności<sup>16</sup>. Z zachowanych archiwaliów dowiadujemy się, że projekty budynków wykonywano w Büro für Hochbau k.k. General-Direktion der Österreichischen Staatbahnen, założonym przez cesarza Franciszka Józefa przy Dyrekcji Kolei w Wiedniu. Przetargi na wykonanie robót na odcinku Kraków–Przemysł odbywały się w Krakowie, a całość przedsięwzięcia była finansowana przez Dyрекcję Generalną w Wiedniu oraz Dyрекcję Ruchu we Lwowie<sup>17</sup>.

Przebudowa pierwszego dworca polegała m.in. na dobudowaniu od strony wschodniej bagażowni, a od strony zachodniej nowego budynku, w którym

<sup>15</sup> K. Girtler, *Dziennik*, Biblioteka PAN w Krakowie, rkps 6799, t. 8, zapis z 1 XII 1870.

<sup>16</sup> I. Zając, *op. cit.*, s. 108.

<sup>17</sup> *Ibidem*.



94. Przemyśl, dworzec kolejowy



95. Hanower, dworzec kolejowy projektu Huberta Stiera

mieściło się zaplecze restauracji, natomiast od strony torów krytego peronu. Zlikwidowano wieże i ryzality, zaś budynki piętrowe podwyższono, nadając całości formę neobarokowego pałacu (il. 94, XXXIV, XXXV)<sup>18</sup>. Forma dekoracji zewnętrznej budynku, jak i wnętrz była jednym z ważniejszych elementów. Zachowana dokumentacja archiwalna, w tym plany inwentaryzacyjne dworca przemyskiego po przebudowie, pozwala stwierdzić, że nie odbiegał on formą i kunsztem wykonania od innych dworców europejskich tej klasy. Składał się z budynku

<sup>18</sup> M. Ziębińska, *op. cit.*, s. 19.

głównego, wznoszącego się na wysokość dwóch kondygnacji, flankowanego przez dwa długie, parterowe aneksy zakończone pawilonami. Takie rozwiązanie architektoniczne można spotkać bardzo często poza granicami naszego kraju – w Niemczech, Anglii czy Francji. Jednym z wcześniejszych przykładów tego typu rozwiązań może być dworzec w Hanowerze, wzniesiony w latach 1876–1879, projektu architekta Huberta Stiera<sup>19</sup> (il. 95).

### 8.2.1. Wygląd dworca

Reprezentacyjną częścią przebudowanego dworca przemyskiego był pawilon środkowy budynku głównego. Forma jego została podkreślona na parterze i piętrze trzema półokrągłymi oknami portalowymi (il. XXXVI). Ułożone rzędowo otwory mają swoją kontynuację w parterowych łącznikach i pawilonach. Takie rozwiązanie bardzo często stosowano w założeniach dworcowych. Jednymi z wcześniejszych przykładów tego typu analogii są m.in. paryski Gare du Nord z lat 1845–1847, autorstwa Léonce Reynauda<sup>20</sup> (il. XXXVII) czy Garde de l'Est, projektu François-Alexandre Duquesneya (il. 96), gdzie powtórzono arkadowe formy otworów okiennych i drzwiowych. W Przemysłu fasada budynku dodatkowo została podzielona w pionie za pomocą boniowania płytowego, którego fakturę opracowano poprzez rustykowanie powierzchni. Arkadowe otwory okienne, dzielące elewacje na dwie kondygnacje, ułożono prostopadle względem siebie. Zdobí je opaska wykonana w tynku, fazowana na krawędziach. Łuki arkad otworów okiennych zostały zwieńczone tzw. agrafą, wykonaną na parterze w formie wydłużonego trapezu zdobionego detalem kopertowym, łączącym łuk archiwolty z belkowaniem (il. XXXVIII). Na piętrze motyw ten zastąpiono motywem konsolki dekorowanej liściem akantu na wolutowym spływie (il. XXXIX). Otwory arkadowe są umieszczone pomiędzy pilastrami korynckimi wysuniętymi ku przodowi, na tle boniowania analogicznego w swej formie do kondygnacji parteru. Po obydwu stronach fasadę flankują otwory okienne zamknięte na parterze łukiem prostym, w formie gzymsu schodkowego, a na piętrze podkreślone uszatym obramieniem zwieńczonym trójkątnym naczółkiem (il. XL). Fryz stanowi część wspólną zarówno dla łączników, jak i pawilonów. Pilastry drugiej kondygnacji są podporą dla gzymsu podokapowego zdobionego rzędem bliźniaczych konsolek, a w zwieńczeniu zworników. Gzyms jest tu mocno rozbudowany, co w konsekwencji wpływa na dodatkowe zróżnicowanie bryły. Kolejnym elementem wyodrębniającym jego formę jest attyka w postaci balustrady. Zgrabnie wykonane tralki oplatają ażurowo zwieńczenie fasady, nadając

<sup>19</sup> J. A. Mrozek, *op. cit.*, s. 191–192.

<sup>20</sup> *Ibidem*.



96. Paryski dworzec Garde de l'est projektu François-Alexandre Duquesneya

znakomity efekt gry światła i cieni (il. XLI). W centralnej części, na osi budynku widnieje data „1895”, nad nią w zwieńczeniu umieszczono zegar wieżowy, przykryty formą naczółka zamkniętego łukiem ze spływami wolutowymi (il. XLII). Całość pokrywa dach czterospadowy z blachy ocynkowanej. Do budynku z obydwu stron przylegają bliźniacze, siedmioosiowe łączniki parterowe. Ich fasady są komponowane przez otwory arkadowe oddzielone od siebie pasami boniowania. Otwory te – dodatkowo podkreślone opaskami wykonanymi w tynku – są kontynuacją analogicznych otworów arkadowych części parteru budynku westybulu. Zwieńczono je fryzem oraz gzymsem schodkowym wspierającym połączyć dachu, na którym umieszczono (po trzy na każdym łączniku) wole oczka zdobione wolutowymi spływami wspartymi na fragmentach gzymsu schodkowego. Pięcioosiowe pawilony powtarzają formę westybulu z tą różnicą, że otwory na piętrze są zamknięte belką prostą z trójkątnym naczółkiem. Budynek wieńczy wydatny gzyms z kamienną balustradą, w centralnej części przedzieloną girlandą, nad którą znajduje się wole oczko (il. XLIII).

To, czego najbardziej brakowało w Przemyślu to hale peronowe, takie jak we Lwowie czy Wrocławiu. Prawdopodobnie w pierwszym projekcie dworca przemyskiego hale tego typu były zaplanowane, lecz nie doczekały się realizacji. Ta część konstrukcyjna stanowiła duże wyzwanie dla inżyniera. Projekty tego typu, czego przykładem może być Lwów czy Wrocław, miały być funkcjonalne i prezentować najnowsze osiągnięcia techniczne. Wzorem dla konstruktorów były często rozwiązania szkoły angielskiej czy niemieckiej. W 1866 r. w Londynie na



97. Przemysł, dworzec kolejowy, wiata peronowa

dworcu St. Pancras powstała jedna z pierwszych hal peronowych, której rozpiętość łuku wynosiła 73,2 m. W Schlesischer Bahnhof w Berlinie inż. Johann Wilhelm Schwedler w 1879 r. jako pierwszy zastosował odmienną konstrukcję przykrycia hali peronowej, opierającą się na ciężkich ścianach, które podtrzymywały wiązary bądź łuki ze ściągami<sup>21</sup>.

Na dworcu przemyskim od strony peronów do dziś przetrwała drewniana wiata, wsparta na żeliwnych kolumnach korynckich, wykonana w 1895 r. (il. 97, XLIV, XLV, XLVI, XLVII). Kolumny te wyprodukowano w Wiedniu i stamtąd też zostały sprowadzone do Przemysła. Zachowały się katalogi wiedeńskiej firmy R. Ph. Wagner z 1897 r., której wyroby są identyczne jak kolumny przy wiacie peronowej<sup>22</sup>.

### 8.2.2. Analogie i nawiązania stylowe

Pewne analogie w zastosowaniu rozwiązań architektonicznych, a także elementów dekoracyjnych westybulu budynku głównego można odnaleźć m.in. w wielkim holu angielskiego dworca Euston Station w Londynie, projektu Philipa Ch. Hardwicka, z lat 1846–1849. Charakterystyczne dla obydwu obiektów jest użycie podobnych motywów w przeszkleeniu okien i zastosowanie oświetlenia w drugiej górnej kondygnacji ściany, oddzielonej gzymsem. W podobny sposób

<sup>21</sup> *Ibidem*, s. 190.

<sup>22</sup> S. Szczepanowski, *op. cit.*

wykonano boniowanie ścian wewnętrznych oraz kasetony na stropie, z biegnącą dookoła ramą z nałożoną dekoracją sztukatorską. Kolejny przykład, którym autor obiektu mógł się zainspirować to Westbahnhof w Budapeszcie, projektu architekta A. de Serresa, z lat 1873–1877<sup>23</sup>. Projektem i wykonaniem hali peronowej zajmowała się francuska firma budowlana Eiffel and Company<sup>24</sup>. Znaczący jest również fakt, iż przy realizacji dworca pracował Polak Tadeusz Stryjeński<sup>25</sup>. Podobieństwo dworca przemyskiego z budapesztańskim widać w kompozycji podziału ścian oraz otworów drzwiowych zwieńczonych klasycznymi w swym charakterze gzymsami. Ściany do 1/3 wysokości wyłożono boazerią oraz podzielono na pola ujęte zdobnymi ramami. Podziały pionowe stanowią pilastry, a poziome fryzy zawarte w zwieńczeniach płycin.

Kolejne analogie można znaleźć w budapesztańskim Ostbahnhof, projektu Juliusza Rochlitz, z 1881 r.<sup>26</sup> Zastosowane tu motywy dekoracyjne są powtórzone na dworcu przemyskim. Charakterystyczne półkoliście zwieńczone okna z balustradą w podokiennikach, attyki balustradowe, lukarny w połaciach dachowych, poziome boniowanie części elewacji, użycie w formie głównego motywu dekoracyjnego podwójnie załamane płaskiego ryzalitu z korynckimi półkolumnami dźwigającymi bogate belkowanie z rzędem ząbków i kroksztyn, zwieńczone attyką, stanowią elementy dekoracyjne znamienne dla obydwu obiektów. Zastosowane w Przemyśle formy w kompozycji fasad, w przeciwieństwie do Ostbahnhof, zdają się być wykonane w sposób bardziej funkcjonalny, nie tak pompatyczny jak w Budapeszcie, choć i tu w kilku pomieszczeniach projektant postanowił zaskoczyć przepychem oraz efektywnym zastosowaniem detali.

Dworzec przemyski należy zaliczyć do jednego z bardziej unikatowych w Polsce. W latach 70. XX w. został poddany konserwacji, co uchroniło go od grożącej mu dewastacji. Dziś, po ponad 140 latach swojego istnienia stopniowo popada w ruinę. Przyczyn obecnego stanu rzeczy jest bardzo wiele. Należy jednak sądzić, że czasy jego świetności nie minęły bezpowrotnie. W zmienionej rzeczywistości nadal może stanowić centrum ruchu turystycznego – miejsce, gdzie w dalszym ciągu krzyżują się drogi ze Wschodu na Zachód, tym bardziej że Przemyśl i Brama Przemyska wraz ze swoją historią i kulturą dają taką nadzieję. Dworzec przemyski, który oparł się różnym burzom dziejowym przechodzącym przez to miasto, zdaje się tę nadzieję budować na nowo, zwłaszcza że stał się również trwałym i nierozzerwalnym elementem pejzażu miejskiego.

<sup>23</sup> C. L. V. Meeks, *op. cit.*, s. 35.

<sup>24</sup> *Ibidem.*

<sup>25</sup> S. Łoza, *op. cit.*, s. 85.

<sup>26</sup> C. L. V. Meeks, *op. cit.*, s. 118.



## 9. Dworzec w Krakowie

Omawiając historię budowy Kolei Karola Ludwika, nie należy zapominać o tak ważnym punkcie na mapie kolejowej, czyli o Krakowie. W momencie otwarcia stacji był to punkt łączący koleje Galicji Wschodniej z Zachodem. Mimo iż dworzec należał do Towarzystwa Wyłącznie Uprzywilejowanej Kolei Żelaznej Północnej Cesarza Ferdynanda, to w momencie budowy odcinka z Dębicy do Rzeszowa, przez bardzo krótki okres, bo tylko do początku lat 60. XIX w., Kolej Karola Ludwika mogła korzystać z infrastruktury dworca oraz otrzymała kilka pomieszczeń na swoją siedzibę. Dworzec krakowski, mimo iż nie należał do Linii Karola Ludwika, to trzeba o nim powiedzieć chociażby kilka zdań, gdyż stanowił ważny punkt węzłowy łączący Lwów z Wiedniem, Warszawą i Wrocławiem.

Na początku lat 40. XIX w. przed władzami Wolnego Miasta Krakowa stała groźba pominięcia tego miasta w powstającej międzynarodowej sieci komunikacji kolejowej. Senat postanowił nie dopuścić do tego, aby miasto wyłączono z projektu. Należało więc znaleźć odpowiedni kapitał umożliwiający włączenie Krakowa za pomocą własnej bocznej linii do struktur kolei biegnących w kierunku Śląska. W związku z powyższym Senat zwrócił się z prośbą o udzielenie pomocy finansowej do P. Steinkellera, znanego przedsiębiorcy, właściciela poczty konnej Warszawa–Kraków oraz jednego z głównych przedstawicieli towarzystwa budowy Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej<sup>1</sup>. Współpraca nie została jednak nawiązana, ponieważ miasto zaproponowało przedsiębiorcy tylko 4% zysków z prosperującej kolei, na co Steinkeller się nie zgodził<sup>2</sup>. Po żmudnych poszukiwaniach i negocjacjach do współpracy zgodziła się przystąpić spółka kapitalistów pruskich z Wrocławia. Trwająca ówczesnie trudna sytuacja Towarzystwa Kolei Górnośląskiej, budującej właśnie linię biegnącą bezpośrednio w sąsiedztwie granicy Wolnego Miasta i mającą połączyć się z Koleją Warszawsko-Wiedeńską, spowodowała chęć wstąpienia do spółki na warunkach korzystnych dla Krakowa. Dla kapitalistów pruskich puszczenie linii przez Kraków przyniosłoby dodatkowe korzyści ze

<sup>1</sup> J. Demel, *op. cit.*, s. 11.

<sup>2</sup> *Ibidem*.

względu na puszczenie ruchu towarowego na odcinku Galicja Wschodnia–Morawy–Wiedeń<sup>3</sup>. Kiedy wieści o budowie linii dotarły do Wiednia, wybuchło wielkie poruszenie i niezadowolenie rządu austriackiego. Realizacja wspomnianego wcześniej projektu wykonywanego przez Rothschilda miała ominąć Kraków, ciągnąć drogę żelazną prawym brzegiem Wisły. Odcinek Kolei Górnośląskiej, biegnący równolegle po drugiej stronie rzeki, stanowiłby groźną konkurencję dla Wiednia. Nie chcąc dopuścić do wszczęcia przedsięwzięcia, do Krakowa przyjechał rezydent austriacki. Jego protesty nie przyniosły zamierzonego efektu, gdyż władze Krakowa dostały silne wsparcie ze strony Prus oraz prezesa Senatu – J. Schindlera, znanego ze stanowczych poglądów opowiadających się za Austrią.

24 lutego 1844 r. Senat Wolnego Miasta Krakowa ustalił projekt umowy uwzględniającej zasady oraz warunki budowy linii. 1 marca na mocy przywileju zawiązано Towarzystwo Drogi Żelaznej Krakowsko-Górnośląskiej<sup>4</sup>. Przywilej podpisali F. Löbecke, T. Reimann oraz F. Schiller<sup>5</sup>. Jeszcze w tym samym roku rozpoczęto rozmowy na temat stworzenia projektu mającego na celu połączenie Wolnego Miasta Krakowa z Królestwem Polskim. Negocjacje z władzami Senatu prowadził inż. S. Wysocki. Ich efektem było zatwierdzenie w 1845 r. nowego projektu warszawsko-krakowskiego<sup>6</sup>. Podjęcie tej decyzji oznaczało również zmianę trasy, którą należało przeprowadzić na Mysłowice, a nie jak to było w planach na Bieruń<sup>7</sup>.

Dla Krakowa rozpoczął się kolejny etap, a mianowicie wykonanie prac budowlanych. Zdecydowano, iż najdogodniejszym miejscem, gdzie będzie można umiejscowić gmach Dworca Głównego są tereny należące do prof. J. Brodowicza w dzielnicy Wesoła pomiędzy ogrodem Strzeleckim, ul. Lubicz i ul. Pawią<sup>8</sup>. Grunt wykupiono latem 1844 r. za kwotę 200 tys. zł, wraz z zabudową pałacową, gdzie umieszczono biura kolejowe<sup>9</sup>. Kamień węgielny pod budowę dworca poświęcono 12 października 1844 r. Odbyło się to przy udziale licznych dostojnych gości, delegatów z Królestwa Polskiego, Prus i Rosji oraz prezesa regencji opolskiej na Śląsku<sup>10</sup>.

Projekt dworca wykonał królewski radca budowlany i nadinżynier kolei górnośląskich Peter August Rosenbaum z Wrocławia<sup>11</sup> (il. 98). Prace przygoto-

<sup>3</sup> *Ibidem*.

<sup>4</sup> J. Osiecki, *op. cit.*, s. 2; L. Wierzbicki, *op. cit.*, s. 309; J. Demel, *op. cit.*, s. 11.

<sup>5</sup> L. Wierzbicki, *op. cit.*, s. 310; J. Demel, *op. cit.*, s. 11.

<sup>6</sup> „Gazeta Krakowska” 1885, nr 20, 41.

<sup>7</sup> „Gazeta Krakowska” 1845, nr 122.

<sup>8</sup> J. Demel, *op. cit.*, s. 17.

<sup>9</sup> *Ibidem*.

<sup>10</sup> *Ibidem*.

<sup>11</sup> *Architekci, budowniczowie i inżynierowie związani z wrocławskimi kolejami i dworcami*,



98. Pierwszy dworzec krakowski autorstwa P. A. Rosenbauma

wujące grunt pod budowę rozpoczęto jeszcze w 1844 r. Brak wykwalifikowanej lokalnej siły roboczej spowodował, iż do prowadzenia prac sprowadzono inżynierów niemieckich, co wzbudzało ogólne niezadowolenie miejscowej ludności<sup>12</sup>. Tuż po podpisaniu umowy z Koleją Górnśląską rozpoczęto zapytania przetargowe dotyczące zakupu materiałów budowlanych, drewna czy odpowiedniego sprzętu potrzebnego do wykonania zaplanowanych prac. Do budowy zatrudniono kilka tysięcy ludzi<sup>13</sup>. Z miesiąca na miesiąc coraz wyraźniej zakreślała się bryła gmachu dworca, wzbudzając zachwyt mieszkańców<sup>14</sup>. Wygląd zewnętrzny pierwszego dworca krakowskiego jest znany z kilku zachowanych rycin. Budynek wzniesiono w stylu neogotyckim i ówczasie uznano za „jeden z najpiękniejszych dworców europejskich...”<sup>15</sup> Bryła gmachu składała się z trzech piętrowych pawilonów wykonanych w formie wydłużonego prostokąta, połączonych między sobą za pomocą parterowych łączników. Patrząc na obiekt od strony tzw. narożnika u zbiegu ul. Lubicz i placu Kolejowego, widać, że pawilony są ustawione względem siebie równolegle z wyróżniającym się, poprzez bardziej rozbudowaną bryłę, pawilonem środkowym. Elewacje frontowe od strony placu Kolejowego charakteryzowały się oszczędnym opracowaniem detalu, zastosowanym jedynie w formie opasek otworów okiennych i gzymsów. Całość wieńczyła delikatna attyka ujęta w formie pseudokrenelażu. Bryłę różnicują znacznie cofnięte do tyłu czteroprzę-

w: *Wrocławskie dworce kolejowe...*, s. 262; J. Demel, *op. cit.*, s. 28; L. Bylina, *Galiczyjskie dworce kolejowe na obszarze działania PKP w Krakowie*, Kraków 1999, s. nlb.

<sup>12</sup> „Gazeta Krakowska” 1845, nr 97.

<sup>13</sup> „Gazeta Krakowska” 1845, nr 116.

<sup>14</sup> „Gazeta Krakowska” 1845, nr 184.

<sup>15</sup> „Gazeta Krakowska” 1846, nr 147.

słowe łączniki poprzedzone konstrukcją zadaszanej werandy, której dach był podtrzymywany za pomocą bardzo lekkich pod względem wizualnym kolumn wspartych na murowanej balustradzie. Najciekawiej jednak opracowano ścianę czołową od strony ul. Lubicz. Jej główny element to ozdobny ryzalit środkowy. Wieńczył go naczółek wykonany w formie prostokąta przepartego w swej dolnej części rzędem ośmiu arkadek, na których wsparto belkowanie. Ryzalit na trzy części dzieliły wysokie i zarazem bardzo smukłe cztery kolumny, opracowane za pomocą kanelowania, zwieńczone głowicami przykrytymi formą spiczastych daszków. Kolumny środkowe były najwyższe, przez co z obydwu stron stanowiły zamknięcie dla naczółka. Po bokach ryzalit wieńczyły dwa neogotyckie otwory okienne przeprowadzające budynek na wysokości dwóch kondygnacji. Natomiast jego środkowa część to potrójna brama ukształtowana z połączenia trzech, monumentalnych łuków ostrych podtrzymywanych za pomocą kolumn, przez którą trzema torami dostawały się do wnętrza hali peronowej pociągi. Do wnętrza budynku „[...] wjeżdża się trzema wspaniałymi bramami i staje się pod nakryciem oszklonym...”<sup>16</sup> Całość wspierała się na ozdobnych, również neogotyckich kolumnach wykonanych z żelaza, podtrzymujących konstrukcję przeszklonego dachu<sup>17</sup>. Halę rozebrano w momencie, gdy nastąpiło nasilenie ruchu pociągów, gdyż źle wentylowana przestrzeń pomieszczenia nie była w stanie przyjąć takiej ilości dymu i sadzy.

Wolną przestrzeń od strony północnej budynku przeznaczono na budowę potrzebnej infrastruktury w postaci warsztatów kolejowych, magazynów, przeładowni itp. Umieszczono tam również cały system zabudowy technicznej, na którą składał się system torów kolejowych, rozgałęzień i zwrotnic<sup>18</sup>. Tory przecinały budynek wzdłuż, biegnąc potem na zewnątrz w kierunku ul. Lubicz, gdzie kilkadziesiąt metrów dalej znajdowała się tarcza obrotowa służąca do obracania parowozów oraz kierowania ich na inne tory. W tym miejscu kończyła się pierwsza linia łącząca Kraków ze Śląskiem. Władze zarówno miasta, jak i Prus liczyły nadal, że w niedługim czasie nastąpi wznowienie prac i przedłużenie Kolei Krakowsko-Górnośląskiej aż do samego Lwowa<sup>19</sup>.

Doprowadzenie kolei do miasta spowodowało ożywienie lokalnej ludności przygnębionej upadkiem Wolnego Miasta oraz związanej z tym złej sytuacji gospodarczej. To właśnie tutaj tętniło życie kulturalne i towarzyskie, słuchano koncertów oraz uczestniczono w hucznych spotkaniach<sup>20</sup>. Organizowano lotnie

<sup>16</sup> J. Mączyński, *Przewodnik po Krakowie*, Kraków 1854, s. 14.

<sup>17</sup> *Ibidem*.

<sup>18</sup> Opisu dworca dokonałam na podstawie zachowanych rycin z połowy XIX w. (ze zbiorów Muzeum Historycznego Miasta Krakowa).

<sup>19</sup> J. Osiecki, *op. cit.*, s. 8; J. Demel, *op. cit.*, s. 31.

<sup>20</sup> *Korespondencja z Krakowa*, „Breslauer Zeitung” 1847, nr 256.



99. Drugi dworzec krakowski

wyjazdy spacerowe do Krzeszowic, gdzie podróżni udawali się na wycieczki piesze, m.in. do ruin zamku w Tęczynie lub do klasztoru w Czarnej. Piesze wycieczki kończyły się piknikiem bądź zabawą przy ognisku, by wieczorem pociąg powrotny przywiózł wszystkich do Krakowa<sup>21</sup>.

Późniejszy okres funkcjonowania dworca to liczne remonty i przebudowy z końca XIX i początku XX w., dostosowujące gmach do nowych potrzeb, których ostatecznym efektem jest obecna bryła budynku (il. 99). Pierwszych większych przebudów dokonano w latach 1869–1871, zachowując dawny układ funkcjonalny<sup>22</sup>. Przebudową dworca kierował Józef Wassilko, architekt krakowski<sup>23</sup>. W momencie usunięcia ogrodu przylegającego do gmachu dworca można było rozbudować budynek niemal dwukrotnie. Przebudowy dokonano w stylu neorenesansowym. Nowy projekt obejmował zmianę całej bryły budynku poprzez rozbudowę pawilonów bocznych z trzech do pięciu przęseł, wyrównanie wysokości pawilonu środkowego do bocznych oraz podwyższenie łączników o jedną kondygnację. Pawilony otrzymały bliźniaczą szatę architektoniczną, a całość wieńczyła attyka w formie balustrady. Elewacje obydwu kondygnacji zostały ozdobione za pomocą boniowania. Płaszczyzny ścian na wysokości parteru na całej długości budynku przepruwał rząd arkadowych otworów okiennych z wyjątkiem potrójnych otworów wejściowych zamkniętych belką prostą. Poziom piętra opracowano przy zastosowaniu lizen, pomiędzy którymi umieszczono arkadowo zamknięte otwory okienne, ozdobione wystającym poza lico muru gzymsem nadokiennym.

<sup>21</sup> J. Demel, *op. cit.*, s. 26.

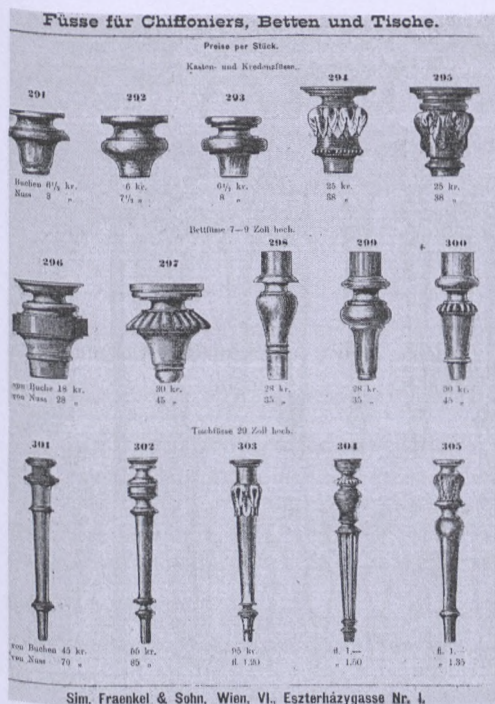
<sup>22</sup> *Ibidem*.

<sup>23</sup> S. Łoza, *op. cit.*, s. 323.

## 10. Dekoracje i wyposażenie dworców Linii Karola Ludwika na przykładzie obiektów w Przemyślu i we Lwowie

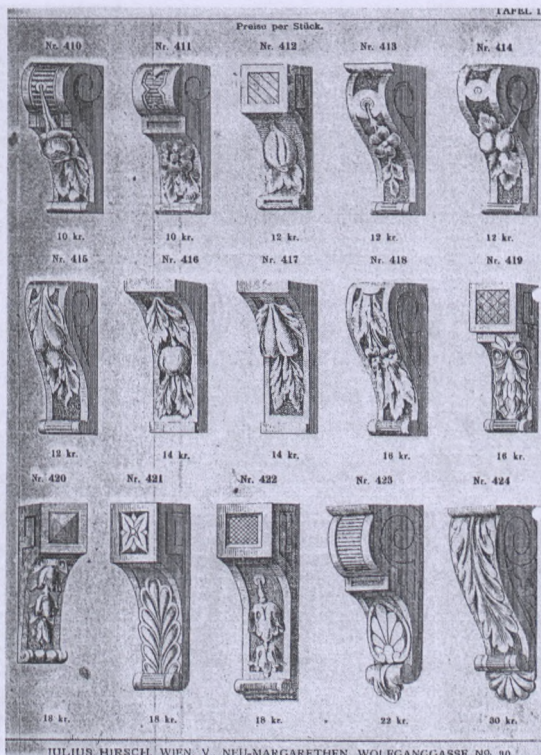
Po ponad 150 latach od powstania pierwszych dworców Kolei Karola Ludwika zagadnienie dekoracji oraz ich wyposażenia nie doczekało się opracowań zasługujących na miano syntezy. W literaturze można odnaleźć jedynie zdawkowe informacje bądź pojedyncze wzmianki sygnalizujące problematykę i złożoność tematu. Ponadto analiza szczegółów dekoracji i wyposażenia dworców kolejowych jest bardzo trudna, gdyż zachowane materiały archiwalne dotyczą zewnętrznych brył budynków, a nie wnętrz. Dodatkową trudność w ujęciu zagadnienia stwarza brak opracowań nad spuścizną poszczególnych artystów działających w tej części Galicji. Niedobór materiałów archiwalnych oraz substancji zabytkowej niezachowanej z pierwszego etapu budowy omawianych obiektów pozostawia nas jedynie w sferze domysłów oraz nie daje możliwości przeprowadzenia szczegółowych analiz rodzaju stosowanych elementów dekoracyjnych.

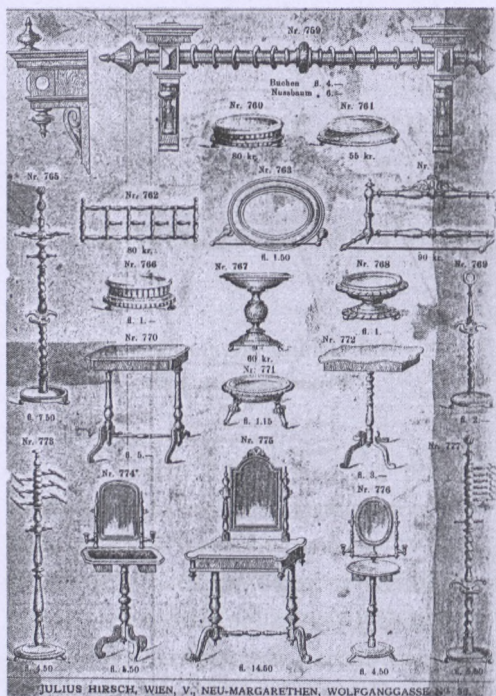
Najtrudniej dokonać charakterystyki wyposażenia pierwszych obiektów dworcowych. Wzmianki prasowe z tego okresu bardzo ogólnie traktują temat, omawiając postępy prac budowlanych czy też rozpisując się nad skalą przedsięwzięcia, jakim była budowa infrastruktury kolejowej, a nie traktują sprawy tematycznie. Dlatego też dekoracje i umeblowanie z lat 1850–1880 pozostają jedynie w sferze domysłów. Zachowały się również wzorniki, z których korzystano przy zamawianym przez kolej wyposażeniu. Wiadomo, iż wyposażenie pierwszych dworców typu średniego, czyli Bochni, Tarnowa, Rzeszowa i Przemyśla w większości było wykonywane na specjalne zamówienie u rzemieślników wiedeńskich. Biorąc pod uwagę podział na klasy, znajdujące się we wnętrzach sal restauracyjnych czy poczekalniach, elementy dekoracyjne i użytkowe musiały prezentować odpowiedni standard (il. 100–105). Mając na myśli przeznaczenie oraz funkcjonalność wyposażenia, można stwierdzić, iż meble na tych stacjach niewiele się od siebie różniły. Analizując zachowane pojedyncze przedmioty codziennego użytku, wiemy, że większość z nich była sygnowana emblematem kolejowym – uskrzydłonym kołem w koronie. Unikatowe jak na dzień dzisiejszy rzeczy (tj. wieszaki,



100. Tablica prezentująca rodzaje wsporników meblowych

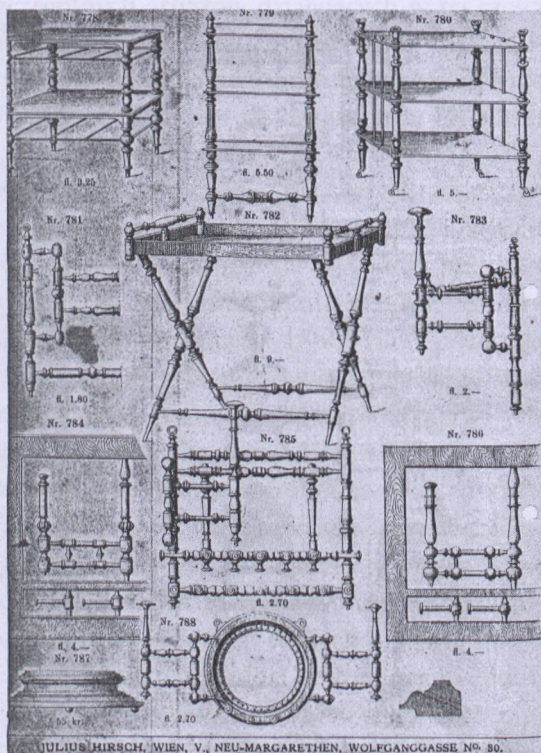
101. Tablica prezentująca części toczone mebli



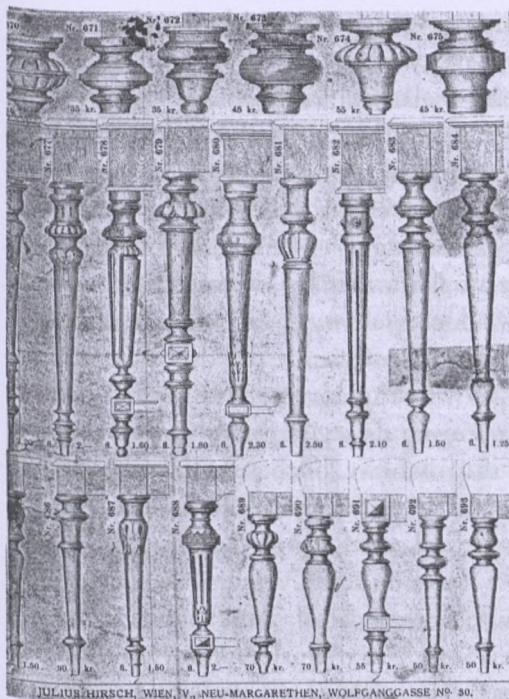


102. Tablica prezentująca części toczone mebli

103. Tablica prezentująca profile nóg do komód, łóżek i krzeseł







104. Tablica prezentująca profile nóg do stołów i krzesel

105. Tablica prezentująca rodzaje kapiteli stosowanych m.in. w stolarce meblowej



stoły czy krzesła) zachowały się m.in. na dworcu przemyskim, gdzie jeszcze w latach 70. XX w. wykorzystywano je na co dzień<sup>1</sup>. Dużym problemem jest również charakterystyka rodzaju dekoracji malarskiej zastosowanej w pierwszych obiektach dworcowych. Wiadomo jaką preferowano tematykę, natomiast nie możemy w szczegółowy sposób odtworzyć motywów użytych w konkretnych budynkach, a co za tym idzie w poszczególnych salach. Sugerując się szczątkową wiedzą na temat dekoracji malarskich zastosowanych w Przemysłu i Tarnowie, można przypuszczać, że były to obrazy wielkoformatowe wykonane na płótnie, oprawione w ramy<sup>2</sup>. Dokładnie nie wiadomo jak wyglądała dekoracja wnętrza obiektów. Na dworcu tarnowskim nie zachowały się żadne przedstawienia malarskie sprzed 1910 r.<sup>3</sup> W Bochni natomiast w holu głównym zastosowano metodę fresku, wykonując w specjalnie przygotowanych do tego niszach sceny rodzajowe związane z podróżą i handlem. Ponadto dworzec bocheński od pozostałych obiektów wyróżniał się bardzo bogatym detalem, prawdopodobnie była to snycerka. Należy podkreślić, że ten obiekt jako jedyny posiadał w taki sposób uformowaną dekorację. Drobne ażurowe elementy zdobiły wykończenia szczytów dachów, otworów okiennych i drzwiowych oraz wiatę (galerię) umieszczoną od strony peronów. Arkadowe łuki, podtrzymujące daszek galeryjki, były ozdobione przez stylowe kolumny oraz misterne, ażurowe ornamenty. Posługując się materiałem ilustracyjnym nie sposób dokładnie ocenić, z jakiego tworzywa zostały wykonane poszczególne elementy.

W XIX w. dworzec stanowił jeden z ostatnich bastionów akademickiego malarstwa ściennego. Kompozycje programów ikonograficznych były umieszczane w najbardziej reprezentacyjnych pomieszczeniach. Założenia malarskie składały się z przemysłanych zespołów ikonograficznych, poczynając od bardzo luźnych scen rodzajowych, kończąc na licznych przedstawieniach alegorycznych. Temat przewodni to przede wszystkim motyw przedstawiający zwycięstwo kolei nad światem. Starano się to pokazać poprzez dobieranie tematów związanych z silnie rozprzestrzeniającą się kolonizacją, pozyskiwaniem nowych terytoriów czy sprzyjającym rozwojem handlu i przemysłu.

<sup>1</sup> M. Ziębińska, *op. cit.*, s. 22.

<sup>2</sup> *Ibidem*, s. 34.

<sup>3</sup> W Tarnowie o dawnej świetności mówią jedynie zachowane fragmenty 10 malowideł wykonanych już po 1910 r., których autorem był E. Cieczkiewicz, artysta malarz pracujący przez pewien czas jako adiunkt kolejowy. Zamawiając je w 1911 r., władze kolejowe zażyczyły sobie, żeby to były najpiękniejsze widoki Tatr. Zob. *Słownik artystów polskich i obcych w Polsce działających. Malarze, rzeźbiarze, graficy*, red. J. Maurin-Białostocka, J. Derwojed, Wrocław 1979, s. 87.

## 10.1. Dekoracja i wyposażenie dworca przemyskiego

Jednym z najbogatszych pod względem dekoracji malarskich i rzeźbiarskich był bez wątpienia dworzec przemyski. W większości pomieszczeń dworca przemyskiego do dziś przetrwała część sztukaterii oraz oryginalna stolarka sprowadzona z Wiednia (il. XLVIII), jednakże sam projekt wnętrza, jak również dekoracje malarskie niekoniecznie musiały być wykonywane przez tamtejszych projektantów. Prawdopodobnie swój udział zarówno przy budowie, jak i wyposażeniu wnętrza mieli już wcześniej wspomniany Julian Zachariewicz oraz Tadeusz Stryjeński. Postacie znane m.in. z dużego doświadczenia przy realizacjach dworców kolejowych na terenie Monarchii Austro-Węgierskiej, przypuszczalnie brali udział w pracach przy budowie i wykończeniu dworca przemyskiego. Tym bardziej jest to prawdopodobne, gdyż J. Zachariewicz był w latach 1858–1874 inżynierem kolejowym Dyrekcji Generalnej w Wiedniu, a od 1860 r. pracował na Kolei Karola Ludwika. Z artystów malarzy i rzeźbiarzy tu działających, jest znany Tadeusz Rybkowski. W 1880 r. wykonywał dla dworca przemyskiego dekoracje malarskie, zamówione specjalnie na przyjazd cesarza Franciszka Józefa<sup>4</sup>. Ponieważ nie zachował się żaden materiał ilustracyjny, a o zamówionych dziełach rozpisywała się jedynie prasa codzienna, to i tak dokładnie nie wiadomo jakim tematem przewodnim artysta operował. Prawdopodobnie były to obrazy wielkoformatowe malowane na płótnie, których temat główny to wówczas bardzo popularne sceny rodzajowe związane z podróżą i rozwojem kolejnictwa. Dziś los obrazów nie jest nam znany, istnieje przypuszczenie, że po remoncie dworca w 1895 r. wywieziono je do Wiednia.

Charakterystyczna dla dworca przemyskiego była duża ilość dekoracji stiukowych, jak i malarskich pokrywających ściany w większości pomieszczeń. Założenia dekoracyjne i malarskie stanowiły przemysłany zespół ikonograficzny, poczynając od prostych wzorów geometrycznych i motywów roślinnych, poprzez bardzo luźne sceny rodzajowe, kończąc na licznych przedstawieniach alegorycznych.

<sup>4</sup> „Rocznik Przemyski” 1962, t. 9, z. 2, s. 326; U. Thieme, F. Becker, *Allgemeines Lexikon der bildenden Künstler von Antike bis zur Gegenwart*, t. 29, Leipzig 1835, s. 250; Z. Kossakowska-Szanajca, B. Majewska-Maszkowska, *Zamek w Łańcucie*, Warszawa 1964, s. 163, 316.

### 10.1.1. Symbolika w przedstawieniach malarskich

Bezpośrednio w holu głównym dworca został umieszczony zespół alegorii. Autorami przedstawień byli Feliks Wygrzywański<sup>5</sup> oraz Jan Talaga<sup>6</sup>. Malowidła te są przykładem nowego, charakterystycznego dla czasów rewolucji przemysłowej wykorzystania starych alegorii w nowoczesnej formie. System alegorii stosowanych od najdawniejszych czasów był w tym okresie już zbyt ubogi, dlatego też pewne przedstawienia zmieniono, wzbogacając je o nowe, wcześniej nieznanne atrybuty. W holu głównym dworca przemysłowego, na ścianie wschodniej i zachodniej, w arkadowych wnękach znajduje się po pięć przedstawień postaci. Są to symboliczne personifikacje odnoszące się do rozwoju przemysłu, techniki oraz nauki. Ikonograficzne przedstawienia postaci łączą się tu z pojęciem *homo faber*, które w okresie XIX i na początku XX w. odnosiło się do człowieka-rzemieślnika, wytwórcy, a także do człowieka pracującego badawczo<sup>7</sup>. W przedstawieniach z tego okresu przeważał motyw Industrii. Była to postać wywodząca się od rzymskiej bogini mądrości, opiekunki sztuki, literatury oraz wszelakich rzemiosł, Minerwy. Pojawiła się ona w XIX-wiecznej ikonografii, zmieniając swą tarczę na koło zębate i zostając patronką przemysłu i techniki. Motyw ten był wykorzystywany równoległe zarówno w architekturze, jak i sztuce. Do najstarszych przedstawień architektonicznych tego typu można zaliczyć postać bogini jako alegorię nauk technicznych. Pochodzi ona z 1860 r. i została przedstawiona w pozycji siedzącej, w lewej ręce trzyma pochodnię, a w prawej tablicę; znajduje się na arkadach berlińskiej fabryki maszyn Börsiga<sup>8</sup>. Nie wiadomo, kto był autorem przedstawienia Industrii. Prawdopodobnie jej wizerunek stworzył Schinkel – jej postać widnieje na akwareli, którą ofiarował Peterowi Beuthowi. Akwarelę tę wykorzystano później jako projekt medalu. Przedstawiał on Atenę jako opiekunkę

<sup>5</sup> U. Thieme, F. Becker, *op. cit.*, t. 36, Leipzig 1947, s. 326. Wygrzywański był słuchaczem Akademii w Monachium i Akademii Julian w Paryżu, pracował również w Rzymie. *Ilustrowana Encyklopedia* (t. 5, Warszawa 1928, s. 126) podaje, że Wygrzywański w Teatrze Lwowskim sprawował funkcję kierownika do spraw artystycznych. Natomiast w „Roczniku Przemyskim” (1970, t. 12, s. 190) jest informacja, że Wygrzywański wykonał malowidła w sali teatralnej Domu Robotniczego w Przemysłu w 1912 r. Zob. też A. Gilewicz, J. Rożański, *Przemysł i okolice*, Warszawa 1964, s. 123.

<sup>6</sup> A. Gilewicz, J. Rożański, *op. cit.*, s. 123; *Materiały do dziejów Akademii Sztuk Pięknych w Krakowie 1895–1939*, oprac. J. E. Dutkiewicz, J. Jeleniewska-Ślesińska, W. Ślesiński, t. 2, Wrocław–Warszawa–Kraków 1969, s. 56.

<sup>7</sup> J. Dobesz, *Ikonografia homo faber w rzeźbiarskiej dekoracji wrocławskich fasad epoki historyzmu*, w: *Sztuka a technika*. Materiały Sesji Stowarzyszenia Historyków Sztuki, Szczecin, Warszawa 1991, s. 164.

<sup>8</sup> D. Vorsteher, *Borsig. Eisengießerei und Maschinenbauanstalt zu Berlin (Industriekultur. Schriften zur Sozial- und Kulturgeschichte des Industriezeitalters)*, Berlin, s. 136–137, informację tę podaje również J. Dobesz, *Ikonografia homo faber w rzeźbiarskiej dekoracji wrocławskich fasad...*, s. 165.



106. Rzeźbiarskie przedstawienie Industarii

nauk technicznych, utożsamianą często z Minerwą. Kresliła ona na piasku kształt dwóch kół zębatach, obok niej Satyr trzymał w dłoniach kulę symbolizującą prąformę koła (il. 106)<sup>9</sup>.

W przedstawieniach malarskich dworca przemyskiego zwraca uwagę malowidło umieszczone na ścianie zachodniej, przedstawiające siedzącą, zamyśloną kobietę. Jest to prawdopodobnie alegoria poczty bądź łączności (il. XLIX). Jej wzrok oraz lewa dłoń są zwrócone w stronę leżącej obok kotwicy oraz pakunków, natomiast uniesioną prawą dłonią wskazuje na swoją głowę. Kotwica symbolizuje tu wierność, nadzieję, pewność oraz bezpieczeństwo. Wskazanie ręką na głowę można odczytać jako władzę światłej myśli, autorytet. Bogini jest ubrana w mocno pofałdowaną, luźną szatę koloru niebieskiego, która okrywa całe jej ciało. Jedyne odkryte miejsca na jej ciele to stopy, ręce, dekolt i głowa. W spiętych do tyłu włosach wzrok przyciąga powiewająca na wietrze długa wstęga. Wiatr symbolizuje potęgę i siłę postaci, jej witalność, ducha twórczego, wieczność i wolność. Niebieski był kolorem bogów, symbolem nieba, spokoju, uduchowienia, wiary, a zarazem ogromnej wiedzy, prawdy, filozofii i rozważań<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> Karl Friedrich Schinkel. *Architektur. Malerei. Kunstgewerbe, Orangerie des Schlosses Charlottenburg*, katalog wystawy, Berlin 1981, s. 268–269.

<sup>10</sup> W. Kopaliniński, *Słownik symboli*, Warszawa 1990, s. 27.

Kolejne przedstawienie to wspomniana już wyżej postać Industrii. Jako opiekunka przemysłu została pokazana z kołem zębataym trzymanym oburącz, na tle komina fabrycznego, z młotem oraz szczypcami przy nogach (il. L). Młot jest bardzo częstym motywem, z którym występuje ta postać. Symbolizuje on myśl twórczą i pracę rzemieślniczą, a czasami odnosi się do metalurgii. Postać Industrii artysta odział w szatę koloru żółtego, co miało przedstawiać wieczność i potęgę, jaką nad światem wieńczył przemysł powstały z korzeni rzemiosł dawnych. Mocno umięśniona postać trzyma oburącz koło zębate, które jako atrybut pojawia się dopiero w XIX w., natomiast jest spotykane dużo wcześniej jako motyw ikonograficzny. Posługiwano się nim już w okresie renesansu i manieryzmu, popularność zyskuje również w XX w. W tym wypadku może się odnosić do ciągłości rzemiosł, ich rozwoju, ewolucji, jedności, pewnej precyzji i kompletności<sup>11</sup>.

Motyw koła pojawia się w wystroju dworca przemyskiego jeszcze w dwóch przedstawieniach. Pierwsze z nich to alegoria transportu morskiego (il. LI). Postać ujęta w pozycji siedzącej, w lewej dłoni trzyma okręt, a obok spoczywa wsparta o kamienną ławę metalowa kotwica spętana łańcuchem, natomiast po przeciwległej stronie leży wspomniane koło turbinowe. Alegoria transportu morskiego to kobieta pełna zadumy i dostojności. Trzymany przez nią okręt odpowiada m.in. za nieśmiertelność, bogactwo i zdobywanie nowej wiedzy. Jest on również atrybutem Fortuny odpowiadającej za zmienność losu ludzkiego. Kotwica jest symbolem morza, floty, życia morskiego, nieugiętości i stałości w dążeniu do celu. Spętana łańcuchem odnosi się do trwałości i scalenia transportu morskiego z życiem człowieka. Dostojności statycznej pozie kobiety dodaje szata koloru czerwonego. Czerwień w znaczeniu symbolicznym mówi m.in. o wielkiej energii, odwadze, władzy i dostojności, może nawet o zwycięstwie transportu morskiego nad lądowym<sup>12</sup>. Drugie to kobieta siedząca w otoczeniu kwiatów, które w tym wypadku mogą ukazywać zwycięstwo, uwiecznienie dzieła, hołd składany rozwojowi rzemiosł różnych. Postać jedną rękę ma wspartą na kole tkackim (il. LII). Samo koło wywodzi się od bogini losu, rzymskiej Fortuny. Koło fortuny to antyczny emblemat niestałości, zmienności losu ludzkiego. W odniesieniu do XIX w. może występować również jako czynnik ruchu połączony z czynnikiem czasu odnoszącym się do zmienności i następstwa pokoleń. Do ciągłego i nieuniknionego unowocześniania i łączenia myśli z osiągnięciami techniki. Dodatkowy atrybut, którym posługuje się postać to nić lniana. Jest ona odniesieniem ciągłości świata do tego, że nie ma nic nowego bez przeszłości. Symbole te są elementem łączącym przeszłość z przyszłością – symbolem, który zespala dawne rzemiosła z nowymi, z których one same wyrosły i bez których nie mogłyby istnieć. Przed-

<sup>11</sup> *Ibidem*, s. 153.

<sup>12</sup> *Ibidem*, s. 56.

stawienie koła tkackiego można odnieść również do tradycji rzemieślniczych tego regionu. Jest ono symbolem połączenia rzemiosł dawnych z nowoczesną wytwórczością.

Jednym z głównych przedstawień znajdujących się w holu dworca przemyskiego jest personifikacja kolei (il. LIII). Charakteryzuje ją dostojna poza wyrafinowanej kobiety odzianej w szaty koloru żółtego i zielonego. Zestawienie tych dwóch barw w symbolice oznacza dominację nad światem, odkrywanie rzeczy do tej pory nieznanych, w tym wypadku kolei, a zarazem oczekiwanie, nadzieja na trwałość i bogactwo, które przyniosą ze sobą nowe przedsięwzięcia. Kobieta lewą ręką trzyma lokomotywę przejeżdżającą przez wszystkie kontynenty ziemi, a drugą ręką w pozie zadumy podpira głowę. Symbolizuje ona triumf kolei nie tylko w Europie, ale również na świecie. Pokazuje wielkość oraz wagę tego wynalazku, m.in. dzięki któremu zawdzięczamy dalszy rozwój myśli technicznej. Na jej kolanach spoczywa otwarta księga, której karty pokrywają (trudne dziś do odczytania) rysunki.

Spośród wszystkich przedstawień uwagę zwraca alegoria elektryczności (il. LIV). Przedstawiona za pomocą postaci z wieniec laurowym na głowie. W jednej dłoni trzyma niewielki maszt z izolatorem, od którego za jej głowę biegnie drut, najpierw poziomo, potem przybierając formę zygzaka. Drugą ręką w rozkazującym geście wskazuje na ziemię i nakazuje, gwiazdzie umieszczonej obok, rozświecić ją światłem. Jest to prawdopodobnie postać Neptuna, który jest symbolem przemysłu elektrycznego, ukazywany często z błyskawicą lub trójzębem. Gwiazda umieszczona obok ma symbolizować władzę, królestwo i siłę.

Kolejnym wizerunkiem jest alegoria budownictwa. Przedstawiona za pomocą młodej kobiety siedzącej na sarkofagu rzymskim w długiej sukni koloru żółto-zielonego. Postać w prawej dłoni trzyma cyrkiel – symbol mądrości i potęgi tworzenia. W drugiej dłoni ma rozwinięty zwój, na którym widnieje przypuszczalnie rzut poziomy dworca przemyskiego (il. LV). Jednym z ostatnich wizerunków jest alegoria architektury. Postać trzyma na kolanach plany, rysunki, zwoje (il. LVI). Jej wzrok jest zwrócony na lewą dłoń z planem, prawdopodobnie kościoła. Tło dopełniają kolumny symbolizujące porządki i style w architekturze. Przedstawienia kolumn można odczytać również jako trwałość nauk architektonicznych, ich siłę i triumf nad innymi naukami.

Pomiędzy postaciami rozmieszczono herby: miasta Przemysła (il. LVII), Lwowa (il. LVIII), Krakowa (il. LIX) i herb szlachecki Piława (il. LX). Herby umieszczono w asymetrycznych, żółto-zielonych ramach o formach kartusza rolwerkowego. Kartusz został wzbogacony o motywy groteski, dodatkowo z elementami ornamentu cekinowego i chrząstkowego oraz stylizowanych muszli, uskrzydłonych masek męskich i kobiecych oraz girland z owocami i liśćmi.

Malowidła znajdują się w płytkich, półkolistych zamkniętych niszach, które z kolei otacza profilowana rama z klincem ozdobionym w kluczu liściem akantu.

Całość od dołu została wsparta na tralkowej balustradzie, ujętej po bokach w wolutowe konsole podtrzymujące z kolei gzyms obiegający cały hol. Wszystkie malowidła są przedstawione na żółtym tle i umieszczone w uszatej ramie z rozetkami w narożnikach oraz noszą ślady przemalowań.

Zespół przedstawień alegorycznych można odczytać jako triumf kolei, przemysłu, handlu i nauki w XIX-wiecznym świecie. Za pomocą malowideł artyści przekazali również informacje o wielkiej roli, jaką rewolucja przemysłowa odegrała na terenie całej Galicji, a w szczególności w Przemyśle, którego herb znalazł swe miejsce pomiędzy postaciami.

### 10.1.2. Dekoracje malarskie i sztukaterie restauracji I klasy

Dekorację malarską holu dopełniają malowidła umieszczone w niszach w dawnej sali restauracyjnej, znajdujące się na drugiej kondygnacji ścian wschodniej i zachodniej. Kompozycję stanowi dziesięć malowanych płyt wykonanych w stylu posecesyjnym po pięć na każdej ze ścian. Kondygnacje ścian dzieli gzyms składający się z rzędu drobnych ząbków, płyty i simy, rozdzielonych kilkoma małymi płytkami. Nad nim znajduje się cokół z ozdobnymi wolutowymi konsolami, ujmującymi odcinki tralkowej balustrady znajdującej się pod oknami oraz prostokątnymi niszami, w których umieszczono wspomniane malowidła. Nisze oraz otwory okienne zostały ozdobione za pomocą uszatej profilowanej ramy zwieńczonej kartuszem. W środkowym polu ściany zachodniej widnieje data przebudowy dworca – 1895, pod nią herb Przemyśla. Kartusz posiada formy właściwe dla sztuki XVI w., z obramieniem utrzymanym w kolorach szaro-ugrowych, kontrastujących miejscami z ugiem złocistym oraz delikatnym różem. Na osi ściany wschodniej znajduje się wyobrażenie herbu Warszawy w obramieniu o podobnej kolorystyce jak poprzednie. Tło tarczy utrzymano w tonacji ciemnoniebieskiej. Pozostałe osiem kwater wypełniają powtarzające się kompozycje dekoracyjne o motywach kwiatowo-owocowych. Oś symetrycznie zakomponowanego ornamentu stanowią trzy stylizowane kielichy kwiatowe, ustawione wertykalnie jeden nad drugim. Górny kielich jest znacznie mniejszy od pozostałych i stanowi zwieńczenie kompozycji. Kielich najniższy przechodzi dołem w roślinno-kwiatową wić rozwijającą się w symetrycznie zwinięte odnogi wolutowe. Na wygiętych esowato końcówkach kielicha środkowego zawieszono dużych rozmiarów girlandy owocowo-kwiatowe oraz sznur układających się półkoliście koralu. Sznur wraz z girlandami w dolnej części przewiązano rozwianymi wstążkami. Całość malowideł utrzymana w zgaszonych kolorach oliwki, szarości, delikatnych róż, czerwieni czy też przechodzących tonacji odcienia niebieskiego z akcentami brązu. Pomiędzy ramami malowideł znajdują się wąskie i wysokie płyciny z guzami na narożach. Dekoracji malarskich ścian dopełniają obrazy



namalowane w latach powojennych przez Mariana Strońskiego, przedstawiające widoki Przemysła<sup>13</sup>.

Dworzec przemyski był obiektem o barwnym i wystawnym wnętrzu. Ściany większości pomieszczeń dzieliły poziome i pionowe podziały architektoniczne podkreślone misternie kształtowaną dekoracją sztukatorską. Oczom podróżnych ukazywały się bogato profilowane belkowania z fryzami zdobionymi rozetkami, cokoły pilastrów dekorowały diamentowe boniowania czy też płyciny w profilowanych ramach. Obramienia kas wieńczyły gzymsy o określonych kształtach, z rzędem ząbków wspartych na esowatych konsolkach, zdobionych stylizowanym liściem akantu. Tu znowu przestrzenie pomiędzy konsolami wypełniały drewniane płyciny z motywem rombu pośrodku. Płaszczyzny sufitów były dekorowane przez ramy układane z płycin zdobionych rozetami wpisanymi w kwadrat, ujmowane z obydwu stron fryzom z rozetkami, dalej ujęte wstęgą skręconą spiralnie, a następnie gładkie pasy z rozetami na narożnikach sufitów. W sali restauracyjnej sufit dookoła obiegała faseta zbudowana z rzędu ząbków, płyty i simy, oddzielonych od siebie płytkami gładkiego fryzu, nad którym wkomponowano naciętą pionowo ramę, motyw przypominający rząd perełek, a następnie wiązkę prętów oplecioną ukośnie stylizowanymi liśćmi, a nad nią kimation lesbijski.

### 10.1.3. Wyposażenie sali restauracyjnej I klasy dworca w Przemysłu

Na jednej z zachowanych fotografii z 1905 r. widać wyposażenie sali restauracyjnej I klasy (il. 107)<sup>14</sup>. Umeblowanie stanowił wysoki, oszklony kredens, do którego ozdoby wykorzystano formy dekoracji architektonicznej. W komplecie znajdował się drewniany bufet zdobiony dekoracją rzeźbiarską. Obok wejścia do sali stał metalowy wieszak<sup>15</sup>. Całe pomieszczenie było zastawione drewnianymi, bogato zdobionymi stołami z krzesłami obitymi prawdopodobnie skórą, z rzeźbionymi drewnianymi zapleckami z motywem uskrzydlonego koła. Dekoracyjności sali dopełniały drobne elementy, takie jak metalowe, gięte wieszaki czy ozdobne kinkiety. Charakterystyczne dla wszystkich pomieszczeń przeznaczonych dla podróżnych są drewniane okładziny otworów okiennych oraz ścian. W pomiesz-

<sup>13</sup> Stworzony przez Strońskiego program malarski dla dworca przemyskiego to przede wszystkim pokazanie nastroju i piękna natury otaczającej wyidealizowane przez autora widoki Przemysła (*Widok Przemysła*, *Widok na miasto Przemysł od strony zachodniej*) oraz miejsca historyczne (*Baszta północna przemyskiego zamku*). Charakterystycznym elementem łączącym te trzy prace jest delikatne podkreślenie konturem kubiczność architektury istniejącej w otoczeniu zieleni, kształtowanej za pomocą syntetycznej formy.

<sup>14</sup> Zbiór pocztówek w zasobie APP, zesp. 1591.

<sup>15</sup> Zgodnie z opisem inwentaryzacyjnym jeszcze w latach 70. XX w. wieszak ten znajdował się w pokoju Rady Zakładowej, mającej siedzibę w sąsiednim budynku.



107. Przemysł, dworzec główny, wnętrze restauracji I kl.

zeniach o najwyższym standardzie dodatkowo dekorowano je profilami rzeźbiarskimi. Zachowane do dziś w miejscach przeznaczonych na poczekalnie są efektem XX-wiecznej modernizacji. W poczekalni I klasy jeszcze w 1911 r. można było zobaczyć kryształowe lustra wypełniające płyciny ścienne. Dodatkowo, zarówno w poczekalni klasy I, jak i II na ścianach znajdowały się szerokie deski. Ozdobę stanowiły również piece sprowadzane ze Lwowa, wykonane w kształcie walca o średnicy 80–90 cm i wykładane cegłą szamotową. Emaliowane drzwiczki górnej wnęki były sygnowane nazwą ich wiedeńskiego producenta: Lutz u. Sohne-Bludenz. Wykonywano je z 2 mm blachy emaliowanej w kolorze zielonym lub zielono-niebieskim oraz zdobiono gzymsem z tego samego materiału. Podstawę pieców stanowiły niewielkie cokoły w ciemnym kolorze, wykonane nad samą posadzką.

Z ciekawszych elementów dekoracyjnych zachowały się jeszcze pojedyncze trawione szyby z motywami jakby warkoczy oraz z godłem kolejowym, czyli uskrzydłym kołem. Pozostałe szyby posiadały drobne wzory geometryczne kilku rodzajów.

#### 10.1.4. Ślusarka

Ciekawym elementem były drzwi boczne przy wejściu do holu, zaopatrzone w ochronne kraty wykonane z mosiądzu<sup>16</sup>. Elementy metalowe zapewne sprowadzono z Wiednia<sup>17</sup>. Stamtąd pochodzą również żeliwne balustrady i ich słupki w klatkach schodowych<sup>18</sup> oraz żeliwne kolumny w bagażowni i na krytym peronie. Detale takie wymienia katalog wiedeńskich firm R. Ph. Wagnera z 1897 r.<sup>19</sup> Do metalowego wyposażenia dworca należą również dwuczęściowe drzwiczki okienek piwnicznych, noszące niegdyś napis „Kolej Karola Ludwika”. Ponadto zachowała się instalacja kanalizacyjna, którą również wykonywała firma wiedeńska Kurz Rietschel u. Henneberg<sup>20</sup>. Istotnym elementem wyposażenia, o którym warto wspomnieć, jest posadzka terakotowa pochodząca z Pragi. Potwierdza to zachowany napis: „Tovara Vokovice u Prahy L. P. Dietz”, na jednej z płytek w posadzce klatki schodowej w budynku sąsiadującym z dworcem. Jest ona wykonana z takich samych płytek jak posadzka na dworcu.

### 10.2. Dekoracja dworca lwowskiego

Bogatszym od Przemyśla pod względem dekoracji i wyposażenia był jedynie dworzec lwowski. Element wspólny obydwu budynków to przeszklenie sufitu w holu głównym. Otwór doświetlający został wykonany w formie prostokąta ujętego w profilowane, ozdobne ramy. Ponadto strop ozdobił szereg prostokątnych pól o ściętych ćwierćkoleściach lub ukośnie narożnikach obwiedzionych ramą profilowaną lub złożoną z drobnych elementów dekoracyjnych. Pośrodku pól narożnych umieszczono gipsowe rozety w formie gwiazdy czteroramiennej, natomiast w polach środkowych rozety zostały obwiedzione kwadratową ramą z hakiem pośrodku.

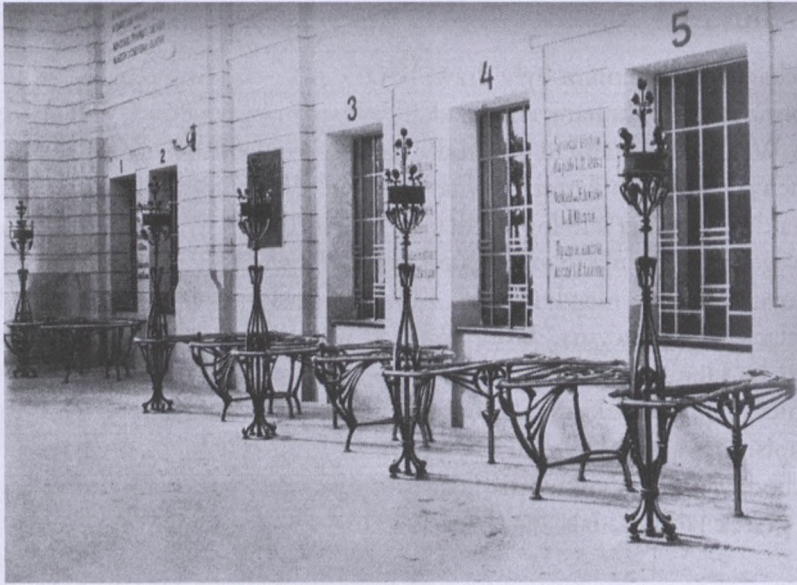
<sup>16</sup> Bardzo podobne w formie są kraty szaf bibliotecznych na zamku w Łańcucie. „Potocka w swych wspomnieniach pisze, że cała robota stolarska została wykonana przez stolarzy wiedeńskich [...] z Karstu” – zob. Z. Kossakowska-Szanajca, E. Majewska-Maszkowska, *op. cit.*, s. 180.

<sup>17</sup> M. Ziębińska, *op. cit.*, s. 56.

<sup>18</sup> Analogiczne elementy balustrad zachowały się we wschodniej klatce schodowej w gmachu dawnej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowej w Krakowie, przy placu Matejki 6, zbudowanego w latach 1888–1889 według projektu krakowskiego architekta Józefa Niedźwieckiego, pod nadzorem inż. Jana Kremera. Roboty prowadzili: Ignacy Marczyński, Władysław Winner i Dawid Rothhirsch. Zob. *Nachtrag...*, s. 93–95, poz. 1749. Tamże m.in. wymieniony projekt przebudowy gmachu DOKP w latach 1901–1902.

<sup>19</sup> S. Szczepanowski, *op. cit.*

<sup>20</sup> *Geschichte der Eisenbahnen...*, t. 1, cz. 2, s. 459.



108. Lwów, dworzec główny, balustrady przy kasach w holu głównym  
Fabryki J. Goreckiego w Krakowie

Główną część pawilonu środkowego dworca lwowskiego stanowiła hala odpraw podróżnych, zajmująca przestrzeń dwóch kondygnacji (il. LXI, 108). Przestrzeń dzieliły cztery dużych rozmiarów kolumny zdobione dekoracją sztukatorską, podtrzymujące przeszklony strop. Przez zastosowanie motywu szklanego stropu, doświetlanego od góry za pomocą latarni w hełmie oraz wprowadzeniu witrażowych okien bocznych do wnętrza dostawało się malownicze, kolorowe światło potęgujące uczucie dostojności i ogromu miejsca.

### 10.2.1. Wystrój poczekalni dla I klasy

Wystrój poczekalni dla I klasy wykonał wspomniany już Alfred Zachariewicz<sup>21</sup> (il. 109). Architekt zaproponował wykończenie i wyposażenie sali w najwyższym standardzie. Pomieszczenie poczekalni ubrał w bogatą dekorację ornamentálną ścian oraz sufitów. Miniaturowe freski były otaczane przez sztukatorskie dekoracje zawarte w roślinnych lub geometrycznych formach. Doskonale dobrane elementy dekoracyjne współgrały z detalami, takimi jak m.in. delikatne, ręcznie wykuwane kinkiety. Kontrastu dodawała tu mocno wyróżniająca się dębowa okładzina oplatająca ściany do 1/3 wysokości. Jej proste, geometrycznie profilowane płyciny łączyły się z ukształtowanym z tego samego materiału i w tej samej

<sup>21</sup> J. Lewicki, *op. cit.*, s. 62.



109. Lwów, dworzec główny, wnętrze poczekalni i restauracji I kl.

konwencji portalem wejściowym. Smaku pomieszczeniu dodawały doskonale dobrane, jedne z najdroższych, meble w stylu Wiener Werkstätte i kute żyrandole. Na ścianie zachodniej (po prawo od wejścia) dumnym okiem z portretu spoglądał cesarz Franciszek Józef. Obraz nieznanego autora oprawiono w ciężką, pełną przepychu dekoracji, złotą ramę.

### 10.2.2. Styl narodowy na przykładzie poczekalni klas II i III

Podczas prac przy budowie dworca wiele mówiono na temat poszukiwań form stylu narodowego. Wiązało się to m.in. z przekonaniami narodowymi architektów. Szukano inspiracji w sztuce górali zachodniokarpaccich (styl zakopiański) lub w sztuce górali wschodniokarpaccich (styl huculski). Inspirowano się sztuką ludową i tradycyjnym budownictwem na Huculszczyźnie, Podhalu i w Tatrach<sup>22</sup>. Próbowano w ten sposób stworzyć własny styl, charakterystyczny dla danego miejsca czy regionu. Idea stylu narodowego wzorowana na twórczości ludowej była próbą uwolnienia się od obcych, kosmopolitycznych wpływów, miała być jedyna i niepowtarzalna. Był to rodzaj manifestacji przynależności narodowej. Wpływ ten można zaobserwować w wystroju wnętrz poczekalni klas II i III dworca lwowskiego. Wnętrza zaprojektował i częściowo wykonał Tadeusz

<sup>22</sup> *Ibidem*.



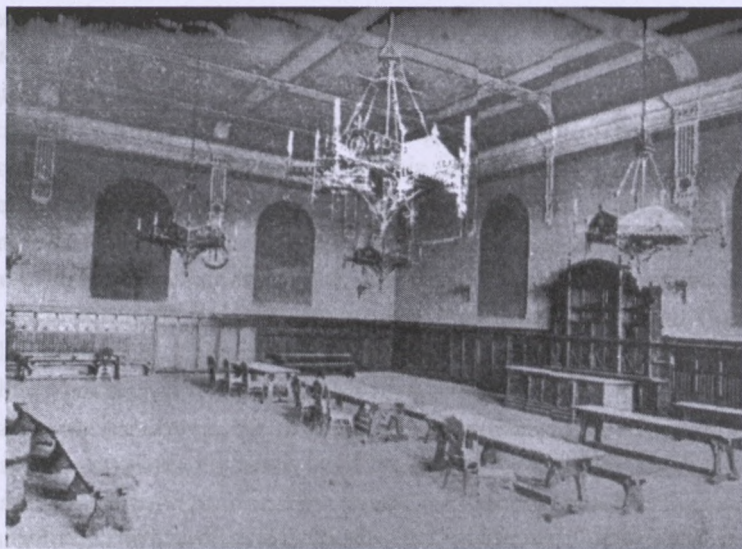
110. Lwów, dworzec główny, wnętrze poczekalni i restauracji II kl.

Obmiński, wybitny inżynier architekt, twórca m.in. willi w stylu zakopiańskim i Biblioteki Politechniki Lwowskiej<sup>23</sup>.

Wnętrze poczekalni II klasy charakteryzowało się bogatą dekoracją ścian i sufitu (il. 110). Gładkie płaszczyzny ścian pokrywały smukłe lizeny akcentowane dekoracją geometryczną. Na 1/4 wysokości łączyły się z optycznie ciężkim, gzymsem schodkowym, przechodząc dalej w formę kapiteli zdobionych dekoracją sztukatorską. Powierzchnię sufitu ozdabiał oplatający go dookoła pas dekoracji sztukatorskiej i malarskiej. Dodatkowo z każdego narożnika wyłaniała się dekoracja roślinna, otaczająca zdobne plafony wysunięte nieco bliżej części środkowej sufitu, do których przymocowano ażurowe lampy. Centralnie na środku dekoracje sztukatorsko-malarskie wyznaczały miejsce najokazalszej w swej formie lampie. Podobnie jak w poczekalni dla I klasy, delikatne akcenty stanowią podwójne kinkiety umiejscowione na gładkiej płaszczyźnie lizen. Wszystkie elementy kute wykonywała Fabryka Józefa Goreckiego z Krakowa<sup>24</sup>. Ciepła całości dodaje dębowe wykończenie. Profilowane okładziny chronią każdą ze ścian, stanowiąc zarazem bazę dla lizen. W podobnej konwencji został wykonany bufet z ladą oraz bar z dużych rozmiarów lustrem o płynnych, miękkich liniach. Wyposażenie sali stanowiły drewniane krzesła z oparciami o prostych, geometrycznych dekoracjach oraz stoły o giętych nogach, przykryte białymi obrusami. Z sali prowadziły dwa wyjścia, jedno na korytarz główny, a drugie do pomieszczeń wypoczynkowych.

<sup>23</sup> *Ibidem*, s. 63.

<sup>24</sup> *Nowy dworzec...*, s. 135.



111. Lwów, dworzec główny, wnętrze poczekalni i restauracji III kl.

Poczekalnia III klasy charakteryzowała się bogatą dekoracją malarską oraz ornamentalną (il. 111). Najbardziej dekoracyjną i elegancką częścią była kompozycja sufitu. Jego gładka powierzchnia została podzielona na prostokątne pola za pomocą prostych, zdobionych dekoracją geometryczną pasów. Płaszczyznę sufitu od powierzchni ścian oddzielono szerokim gzymsem schodkowym, podtrzymywanym przez pseudowsporniki modelowane w tynku. Kształtowano je za pomocą dekoracji geometrycznych i podkreślono w części gzymsu imitacją kapiteli. Wysmakowany akcent wprowadzony przez Obmińskiego to delikatne, kute kinkiety na gładkich płaszczyznach ścian. Wrażenia ogromu nadawały duże, ażurowe żyrandole zwane świecznikami, wykonane przez Fabrykę Goreckiego w Krakowie. Ściany, podobnie jak w poczekalni I klasy, dodatkowo były dekorowane, a zarazem zabezpieczane przed zniszczeniem przez dębowe okładziny. Na jednej z zachowanych ilustracji można zobaczyć, że boazerię profilowano w sposób geometryczny. W tej samej stylistyce zaprojektowano bufet z ladą. Popularnym motywem dekoracji dworcowych były malowidła ściennie, których nie zabrakło nawet w poczekalni dla III klasy. Wprowadzono tu, umieszczone w arkadowych niszach ściennych, sceny rodzajowe przedstawiające człowieka, podróż, widok miasta, regionu czy zwycięstwo kolei i przemysłu nad światem. Nie mogło też zabraknąć przedstawienia Franciszka Józefa, którego wizerunek jako „dobroczyńcy” i fundatora tak pięknego dworca był umieszczony we wszystkich poczekalniach i restauracjach dla podróżnych. Samo wyposażenie poczekalni III klasy przedstawiało się dość skromnie. Wykonując projekt, architekt zastosował proste, dREW-

niane ławy i stoły w stylu mebli zakopiańskich. Pomieszczenie nie było doświetlone ze względu na zastosowanie tu małych rozmiarów otworów okiennych. Wynikało to z rozwiązań konstrukcyjnych, które nie pozwalały na zaprojektowanie dużych okien dla wszystkich pomieszczeń budynku.

W latach 1893–1918 ukazało się bardzo wiele artykułów na łamach prasy codziennej, artystycznej i technicznej, dotyczących zagadnień stylów narodowych oraz stosowanych form zakopiańskich i huculskich. Niewątpliwie miały one wpływ na nowo powstające budowle i ich dekoracje. Ważnym elementem upowszechnienia stylu huculskiego i zakopiańskiego były organizowane wystawy. W 1873 r. odbyła się Powszechna Wystawa w Wiedniu, a w 1878 – wystawa paryska. Podczas obydwu wystaw eksponowano wiele wyrobów ludowych, co wzbudziło szerokie zainteresowanie organizatorów i odwiedzających. Lucjan Beacker, który relacjonował charakterystykę stylową pawilonu wystawienniczego na wystawie paryskiej, stwierdził, że „styl wschodnio-galicyjski nie zna prawie motywów roślinnych i wyraża się zawsze ornamentem ściśle geometrycznym, zwykle dość prostym, a nieraz udatnym, a ornament huculski bywa zwykle wypukły, więc rysunek jego występuje plastycznie na tle wgłębionym”<sup>25</sup>. Wzrastający ruch turystyczny i coraz większa liczba odwiedzających Lwów przyczyniły się do ożywienia zainteresowań terenami Huculszczyzny. Zaczęły powstawać pierwsze budowle nawiązujące do lokalnego budownictwa, którymi były schroniska górskie stawiane z inicjatywy Towarzystwa Tatrzańskiego, które posiadało oddziały terenowe w Stanisławowie i Czarnohorze z siedzibą w Kołomyi.

### 10.2.3. Dekoracja rzeźbiarska

Nad wejściem głównym do budynku umieszczono grupę neobarokowych figur autorstwa Piotra Wójtowicza. Kamienne figury powstawały w latach 1903–1904 w pracowni udostępnionej artyście przez miasto, która mieściła się w dawnym Pałacu Sztuki. Figury przedstawiają energicznie wymodelowane i ujęte w ekspresyjnym ruchu alegoryczne postaci: kobiety symbolizującej kolej i handel oraz mężczyzny na lwie ukazującego miasto Lwów. Figury są bardzo dynamiczne w swej formie, przez co wygrywają konkurencję z bardziej statecznymi posągami przedstawiającymi handel i przemysł, umieszczonymi w niszach poniżej, autorstwa Antoniego Popiela.

W tym okresie wszystkie reprezentacyjne budowle miasta wyróżniały się dzięki użyciu form rzeźbiarskich bądź malarskich. Niekiedy łączono te dwa rodzaje dekoracji, tworząc tzw. syntezę artystyczną zwaną Gesamtkunstwerke<sup>26</sup>. We

<sup>25</sup> Cyt. za: J. Lewicki, *op. cit.*, s. 224.

<sup>26</sup> J. Biriulow, *Rzeźba lwowska...*, s. 142.



Lwowie zjawisko to miało bardzo silną tradycję, gdyż opierało się na sztuce barokowo-rokokowej oraz klasycystycznej<sup>27</sup>. Rzeźbiarze działający na przestrzeni ostatniego trzydziestolecia XIX w. łączyli formę rzeźbiarską z architekturą, tworząc rodzaj zespołu architektoniczno-rzeźbiarskiego. Wykonywane prace nosiły cechy ograniczonej łączności z bryłą, jak i również z funkcją budowli. Gmachy publiczne zdobiono przedstawieniami alegorycznymi, które informowały o danym przeznaczeniu budowli. Był to rodzaj przekazu zarówno wizualnego, jak i słownego. Tworzone niekiedy całe zespoły ikonograficzne, umieszczane na elewacjach, kształtowały rodzaj opowieści napełnionych wzmiankami historycznymi czy kulturowymi<sup>28</sup>. Podobnie było z dziełami sztuki rzeźbiarskiej znajdującymi się na budynku dworca lwowskiego. Wspomniane wyżej prace wykonał Wójtowicz, wybitny artysta nazywany przez współczesnych „Lwowskim Berninim”. Artysta rywalizował twórczo ze wspomnianym już A. Popielem, którego posągi również widnieją na elewacji budynku dworca. Neorenesansowe rzeźby *Handel* i *Przemysł* (1902–1903)<sup>29</sup>, umieszczone w niszach na fasadzie dworca lwowskiego, spotkały się wśród współczesnych z dozą krytyki i powściągliwością w ich ocenie<sup>30</sup>. Głównym zarzutem było to, iż posągi nie współgrają z secesyjną ornamentyką portalu i tracą na współzawodnictwie z rzeźbami wykonanymi przez P. Wójtowicza. Alegoria przemysłu we wszystkich przedstawieniach posiada trzy atrybuty: młot, obcęgi oraz koło zębate. Młot i obcęgi zestawione razem symbolizują myśl twórczą, pracę rzemieślniczą, naśladowanie natury, odnoszą się również do metalurgii oraz pracy fizycznej<sup>31</sup>. Postać mocno umięśnionego mężczyzny artysta odarł z ubioru, pozostawiając tylko przerzuconą przez ramię oraz oplatającą nieznacznie biodra togę. Zwrócenie uwagi na anatomiczne cechy postaci, czyli mocno umięśnione ciało sugeruje siłę i władzę, jaką ta postać reprezentuje, jak również informuje widza o tym, że rozwój techniki, a co za tym idzie i samego przemysłu wyrósł z rzemiosł dawnych. Koło zębate jako motyw ikonograficzny w tym wypadku odnosi się do ciągłości rzemiosł, ich rozwoju, ewolucji, jedności, pewnej precyzji i kompletności. Posługiwano się nim już w okresie renesansu i manieryzmu, popularność zyskuje również w XX w. Kolejna postać to alegoria handlu. Przedstawiona za pomocą kobiety stojącej w dostojnej pozie w łodzi, podpierającej się wiosłem trzymanym w lewej ręce, w drugiej dłoni ma szalę. Drażek wiosła w górnej części oplatają dwa węże. Jest to nawiązanie do laski Asklepiosa, greckiego boga sztuki lekarskiej,

<sup>27</sup> *Ibidem*.

<sup>28</sup> *Ibidem*.

<sup>29</sup> S. Womela, *Rzeźby na nowym dworcu*, „Kurier Lwowski” 1902, nr 282 z 11 X, s. 1–2, cyt. za: J. Biriulow, *Rzeźba lwowska...*, s. 115.

<sup>30</sup> K. Mokłowski, *Nowy dworzec we Lwowie*, „Kurier Lwowski” 1904, nr 80 z 20 III s. 1–3, cyt. za: J. Biriulow, *Rzeźba lwowska...*, s. 115.

<sup>31</sup> W. Kopaliński, *op. cit.*, s. 231.

którego rzymskim odpowiednikiem był Eskulap. Wąż jest symbolem odrażdzenia się, za co w symbolice odpowiada zrzucenie skóry. Prototypem wizerunku laski Asklepiosa była (opieczona przez dwa węże) laska sumeryjskiego boga świata podziemnego i uzdrowiciela – Ningiszszidy (bóstwa opiekuńczego króla Gudei z miasta-państwa Lagasz). Łódź w tym wypadku może przedstawiać wieczność i nieśmiertelność handlu. Głowa sowy umieszczonej na dziobie łodzi odpowiada za mądrość, ale również jako ptak nocny symbolizuje ciemność i samotność<sup>32</sup>. W połączeniu z łodzią może odpowiadać za odrodzenie się handlu, wypłynięcie z ciemności w nowej jakości. Atrybutem postaci jest również waga, która w odniesieniu do handlu to symbol uczciwości, sprawiedliwości i umiarkowania tej profesji<sup>33</sup>. Kobiętę odziewa płynnie układająca się na ciełe szata spięta w talii pasem z okrągłą klamrą. Szata subtelnie spada z prawego ramienia, odsłaniając część klatki piersiowej i rękę.

Popiel na przełomie XIX i XX w. otworzył wspólnie z Edmundem Pliszewskim zakład dekoracji gmachów<sup>34</sup>. W 1900 r. artysta został głównym kierownikiem artystycznym nowej lwowskiej fabryki materiałów budowlanych Jana Lewińskiego, zajmującej się m.in. produkcją rzeźb architektonicznych z tzw. kamienia sztucznego<sup>35</sup>. Artysta wykonał wiele pomników, z czego jednym z najśłynniejszych realizacji był pomnik Mickiewicza we Lwowie. Ostatnie miesiące swojego życia Popiel spędził w zakładzie wodolecznicznym w Lubieniu Wielkim, gdzie zmarł 8 maja 1910 r. Artysta został pochowany na Cmentarzu Łyczakowskim, a w pożegnaniu artysty uczestniczyli wybitni artyści oraz literaci<sup>36</sup>.

W kluczu arkady nad wejściem głównym do budynku, jak i nad otworami wejściowymi pawilonów bocznych umieszczono główki Hypnosa (il. LXII)<sup>37</sup>. Rzeźby zostały wykonane prawdopodobnie przez firmę Antoniego Popiela i Edmunda Pliszewskiego, którzy w tym okresie wspólnie prowadzili wspomniany wyżej zakład dekoracji gmachów<sup>38</sup>.

Sadłowski, projektując dworzec, zaproponował również rozwiązania dekoracyjne elewacji. Założył, iż pawilon główny na szczycie narożników będzie flankować orzeł stojący na kuli, ujęty w pozie z rozpostartymi skrzydłami. Kula w dolnej partii miała być dekorowana za pomocą opaski profilowanej w tynku. Jeden z cokołów, na którym stały orły, jest widoczny jeszcze na fotografii z okresu

<sup>32</sup> *Ibidem*, s. 396.

<sup>33</sup> *Ibidem*, s. 442.

<sup>34</sup> „Gazeta Narodowa” 1897, nr 16 z 16 I, s. 2, cyt. za: J. Biriulow, *Rzeźba lwowska...*, s. 115.

<sup>35</sup> J. Biriulow, *Rzeźba lwowska...*, s. 118.

<sup>36</sup> *Antoni Popiel* [nekrolog], „Słowo Polskie” 1910, nr 311 z 8 VII, s. 1, cyt. za: J. Biriulow, *Rzeźba lwowska...*, s. 115.

<sup>37</sup> Hypnos – w mitologii greckiej bóg snu, jego imię w dosłownym tłumaczeniu oznacza sen.

<sup>38</sup> „Gazeta Narodowa” 1897, nr z 16 I, s. 2, cyt. za: J. Biriulow, *Rzeźba lwowska...*, s. 115.

międzywojennego. Orzeł to m.in. symbol potęgi, siły i zwycięstwa<sup>39</sup>, w tym wypadku może się odnosić do wielkości zwycięstwa kolei nad innymi rodzajami transportu. Orzeł występował również w herbie Monarchii Austro-Węgierskiej, co dodatkowo potęguje jego znaczenie. Centralnie poniżej orłów na elewacji artysta wprowadził dwa bliźniacze emblematy (po jednym z każdej strony). Porównując fotografie dworca z projektem, widać różnicę w wykonaniu płaskorzeźby. Sadłowski zaproponował kaduceusza<sup>40</sup>, którego kij został zakończony pochodnią, a w centralnej części wprowadził coś w rodzaju okrągłej tarczy z rozchodzącą się w sposób promienisty dekoracją roślinną. Podczas realizacji projekt zmieniono, rozbudowując kaduceuszowi skrzydła oraz dekorację elementu środkowego. Zachowane materiały ilustracyjne uniemożliwiają dokonania szczegółowej analizy emblematu, gdyż są one zbyt niewyraźne. Charakterystyczne jest to, iż kaduceusza uważano również za symbol pokoju i handlu, co wpisywałoby się w założoną przez projektantów i artystów symbolikę obiektu. Kolejną zmianą, której dokonano podczas realizacji projektu, była likwidacja emblematów kolejowych (uskrzydłone koło), które miały się znaleźć w narożach przy łuku głównej arkady pawilonu środkowego.

#### 10.2.4. Ozdobne opracowanie stolarki i ślusarki

Najpiękniejsze jednak co zachwyca i co w większości przetrwało do dnia dzisiejszego to secesyjna dekoracja drzwi głównych, balustrad peronu, kas, schodów i konstrukcji hali peronowej. Projekt potężnych, żelaznych drzwi wykonał sam Sadłowski (il. LXIII). Pomimo swej skali, dzięki zastosowaniu płynnych i swobodnych linii, sprawiają one wrażenie bardzo lekkich i filigranowych. Współcześni, zachwycając się, mówili, że są „wprost arcydziełem swojego rodzaju, czymś imponującym [...], jakby wypieszczone w fabryce artystycznej Goreckiego w Krakowie”<sup>41</sup>. Ich dekoracja to jeden z najlepszych przykładów secesji w sztukach stosowanych. Finezyjne opracowanie to połączenie delikatnych, giętych linii z geometrycznymi elementami bliskimi secesji wiedeńskiej. Charakterystyczne jest tu bogactwo ornamentyki, asymetria, płaskie plamy, wyrafinowane zestawienia kolorystyczne, płynne, wygięte faliście linie i nieregularne krzywizny. Przestrzenie pomiędzy metalowymi płaszczyznami konstrukcji drzwi zostały wypełnione przez gładkie płaszczyzny szyb.

<sup>39</sup> W. Kopaliński, *op. cit.*, s. 284.

<sup>40</sup> Kaduceusz, inaczej Kerykejon – w mitologii greckiej atrybut Hermesa. Był to kij opleciony przez dwa węże i zwieńczony skrzydłami. Kaduceusz to laska, którą Hermes uśmierzał spory i godził wrogów, jest ona również symboliczną laską posłów i heroldów. Zob. J. Schmidt, *Słownik mitologii greckiej i rzymskiej*, przeł. B. Sęk, Warszawa 1992, s. 312.

<sup>41</sup> „Architekt” 1904, nr 4, s. 103–106.



112. Lwów, dworzec główny, wyjście na perony, balustrady Fabryki J. Goreckiego w Krakowie

Wyposażenie peronów i kas stanowiły gięte z żelaza balustrady, przypominające paryskie realizacje architektoniczne metra Guimarda (il. 112, 113). Wykonywała je, jak większość metalurgii, Fabryka Goreckiego w Krakowie. Balustrady na peronach przetrwały do dnia dzisiejszego. Charakteryzuje je linearyzm, płaszczyznowość i geometryczna forma wzoru, rozbita delikatnymi akcentami wolut oraz motywami pojedynczych liści, umieszczonymi na zakończeniach giętych prętów. Delikatny detal wprowadzono na słupkach łączących między sobą barierki. Słupki o przekroju kwadratu składają się z czterech elementów: subtelnie kształtowanej, schodkowej bazy, zwężającego się ku górze trzonu podzielonego na dwie części za pomocą gzymsu oraz wieńczącego całość guza. Trzon pokrywa dekoracja, w dolnej części geometryczna, natomiast w górnej roślinna z motywem zamkniętym w arkadowej niszy. Kolejnym niezachowanym niestety elementem były gięte balustrady znajdujące się niegdyś przy kasach w holu głównym. To jedno z piękniejszych rozwiązań dekoracyjnych rozwiniętej secesji, występujących na dworcu lwowskim. Zostały ukształtowane z miękkich, delikatnych linii, tworząc subtelną konstrukcję wspartą na lekkich nóżkach. Akcent wertrykalny stanowiły tu wysokie stojaki wykonane z miękko giętych wiązek prętów zwieńczonych w górnej części za pomocą pojemnika z dekoracją roślinną. W połączeniu z secesyjnym liternictwem budynek tworzył niepodzielną całością, stając się jednym organizmem.



113. Paryż, wejście do metra projektu Hectora Guimarda

### 10.2.5. Elementy technicznego wyposażenia dworca

Budynek dworca lwowskiego został wyposażony ponadto w centralne ogrzewanie parowe, elektryczne oświetlenie i elektrycznie uruchamiane wyciągi wentylacyjne. Takie elementy jak kraty wentylacyjne, nawiewy, włączniki do prądu wykonywano tak, aby stanowiły element dekoracyjny i tworzyły kompozycyjną całość z pozostałą dekoracją oraz wyposażeniem wnętrza. Gmach dworca zaopatrzone również we wspomniany już wyżej mechanizm sterujący z jednego miejsca aż 70 zegarami<sup>42</sup>. Pierwszy mechanizm prawdopodobnie został wykonany w Pierwszej Krajowej Fabryce Zegarów Wieżowych Michała Mięśowicza w Krośnie, ucznia wiedeńskiej fabryki zegarów wieżowych „Emil Schauer”<sup>43</sup>.

<sup>42</sup> „Architekt”, Kraków 1904, s. 109; J. Kryworuczko, A. M. Szymiski, *op. cit.*, s. 132; w pozycji J. Lewickiego, *op. cit.*, autor wskazuje, że na dworcu lwowskim wspomnianych zegarów było siedem, nie podając źródła.

<sup>43</sup> Korespondencja prywatna Michała Mięśowicza, ARZK-921/6.

## 11. Charakterystyka galicyjskich ogrodów przydworcowych

Zagadnienie galicyjskich ogrodów przydworcowych z wyszczególnieniem Linii Karola Ludwika to temat, który nie doczekał się szczegółowego opracowania. Biorąc pod uwagę, iż potrzebny materiał dokumentacyjny uległ zniszczeniu podczas działań wojennych, dokonana poniżej analiza odbędzie się w większości na podstawie materiału ilustracyjnego. Oprócz samych projektów ogrodów, omówię również typy roślin używanych ówczesnie w kompozycjach zieleni oraz funkcje im przypisywane.

Ogrody przydworcowe kształtowano na specjalnie przygotowanym do tego terenie, z reguły lokowano je od frontu budynków, poprzedzając plac główny, tzw. dziedziniec honorowy (*cour d'honneur*). Koncepcje aranżacji przestrzeni przydworcowej powstawały w większości przypadków już na etapie tworzenia projektów kolejowych. Uważano, iż kompozycje ogrodowe czy nawet założenia parkowe tworzone w obrębie dworców stanowiły zharmonizowaną całość, jak również były swoistym elementem dekoracyjnym dla samej architektury, podkreślając jej formę i znaczenie. Ogrody na tyle mocno wiązały się z infrastrukturą kolejową, że ich ślady można odnaleźć nawet we wczesnym słownictwie określającym główny budynek stacyjny.

Jak już zostało wspomniane w poprzednich rozdziałach, pierwsze dworce kolejowe, nie mając odpowiednich wzorców, stylistyką nawiązywały do założeń pałacowych. Wskazuje na to również etymologia wyrazu „dworzec”, czyli duży dwór (słowo „pałac” nie bardzo pasowało do utylitarnej roli budowli)<sup>1</sup>, podobnie niemiecki *Bahnhof* znaczy tyle, co „dwór kolejowy”. Projektując tereny zielone wokół budynku dworca, wzorce czerpano z modelu dworskiego. Był to stały, tradycyjny układ polegający na zdobieniu reprezentacyjnego podjazdu zielenicem w formie gazonu. Gazon to duży ozdobny trawnik, który mógł być wykonywany z reguły w formie prostokąta, koła, owalu, spotykano również formy eliptyczne

<sup>1</sup> J. Demel, *op. cit.*, s. 12.

czy trójkątne. Znajdował się na podejździe do pałacu lub dworu, a w tym wypadku również i dworców, gdzie oplatała go wokół droga dojazdowa kończąca się bezpośrednio przed wejściem do budynku. Gazony ozdabiano klombami kwiatowymi (nierzadko o wyszukanej formie), kompozycjami krzewów, ewentualnie pojedynczymi drzewami. Można było spotkać również okazałą fontannę, tak jak w przypadku drugiego dworca lwowskiego, a także drobne formy architektoniczne.

Największe założenie ogrodowe na omawianym odcinku Linii Karola Ludwika zaprojektowano przy pierwszym dworcu lwowskim. Koncepcja zakładała założenie parkowe o charakterze dużego, swobodnie ukształtowanego ogrodu z alejkami spacerowymi. Główna arteria prowadząca do dworca dzieliła plac na dwa trójkąty. Z jej obydwu stron posadzono rząd drzew liściastych, które tworzyły aleję. Korony młodych drzew modelowano na kształt kuli. Na zachowanym materiale ilustracyjnym można zobaczyć również alejki formowane pomiędzy zasadzoną roślinnością. Oprócz drzew wysokich znajdowała się tu również roślinność niska w postaci nasadzeń krzewów, pomiędzy którymi rozplanowano nieregularnie ukształtowane linie alejek spacerowych.

Pierwsze założenie ogrodowe uległo zmianie w momencie przebudowy dworca. Zlikwidowano wysoką zielen placów, pozostawiając aleję dojazdową, którą przeznaczono częściowo dla linii tramwajowej. Lina została zaprojektowana w ten sposób, żeby kursujące tramwaje z pasażerami bezpośrednio podejżdżały pod wejście główne. Centralnie przed pawilonem środkowym dworca umieszczono okazały klomb z fontanną pośrodku. Fontanna została zbudowana na planie koła w formie kielicha. Klomb formowano na planie kwadratu z wpisanym kołem pośrodku, w którego centralnej części wkomponowano fontannę. Na zachowanych ilustracjach widać partery kwiatowe kształtowane w formie klombów. Nie można jednoznacznie określić nazw zastosowanych roślin, ponieważ są zbyt niewyraźne.

Na mniejszych stacjach, takich jak np. pierwszy dworzec bocheński czy jarosławski, które nie posiadały zbyt rozległego podjazdu, w przestrzeni między placem a peronem, przy bocznej elewacji dworca, zakładano partery kwiatowe. Był to układ symetryczny w stosunku do budynku (przy obu elewacjach bocznych). W Bochni ogród został ogrodzony niskim, drewnianym płotkiem, do środka można było wejść zarówno od strony dziedzińca, jak i bezpośrednio z budynku. Nie można jednoznacznie stwierdzić, jakie gatunki roślin znalazły tu swoje miejsce, gdyż zachowany materiał ilustracyjny jest zbyt niewyraźny. Od strony elewacji wschodniej, oprócz ogródka widać zespół drzew liściastych, prawdopodobnie były to klony (*Acer*) bądź dęby (*Quercus*), bardzo chętnie sadzone przy stacjach kolejowych. Umieszczanie drzew po obydwu stronach głównych elewacji dworca, wzdłuż torów, często miało na celu kompozycyjne przedłużenie budynku. W XIX w. popularne było zakładanie małych kwietników w strefie

stacyjnej, możliwe że praktykowano to również w Bochni, jak i na wielu małych stacjach Kolei Karola Ludwika. W przypadku drugiego dworca bocheńskiego pozbyto się parterów kwiatowych, a miejsca po nich obsadzono drzewami – prawdopodobnie było to powtórzenie wcześniejszych obsadzeń, czyli klonów oraz dębów<sup>2</sup>.

Zupełnie inaczej sytuacja wyglądała w Tarnowie. Bezpośrednio w sąsiedztwie głównego budynku dworca znajdowały się planty. Piękna wysoka zieleń, pomiędzy nią zadbane alejki z ławkami dla miejscowych i podróżnych oraz niewielki staw. Do dworca prowadziła niezależna arteria sąsiadująca od zachodu z założeniem zieleni. Centralnie na placu przed wejściem głównym znajdował się okazały klomb formowany na kształt koła, obsadzony parterami kwiatowymi oraz trawą. Obok postój dla dorożek. Taki wyidealizowany obraz nie trwał długo, ponieważ zgodnie z przekazami planty były już „w latach osiemdziesiątych XIX stulecia postrachem wszystkich, którzy wracając z dworca kolejowego, musieli przejść przez ten labirynt gęstwy krzaków, stanowiących tak samo wygodną kryjówkę dla mętów społecznych, jak istna debra *vis-a-vis* plant, gdzie dziś trzy piętrowe stoją kamienice. Staw browarny XX Sanguszków, strasznie tam zanieczyszczał powietrze, a istniejący przy browarze ogródek z piwiarnią i restauracją miewał tak miłych gości, że często zdarzały się tam krwawe bójki, a nierzadko wypadki utonięcia w tym stawie”<sup>3</sup>. Podróżny, którego przerażał spacer przez planty, z reguły korzystał z usług dorożek. Lecz i tu bardzo często zdarzały się niemiłe incydenty spowodowane niską jakością gwarantowanych usług. W 1905 r. znany w Tarnowie i okolicach powiatowy lekarz Z. Dzikowski wypowiadał się na łamach prasy lokalnej, że „[...] co do jakości wehikułów i biednych koni, to chyba zaledwo kilka jest przyzwoitych i zasługujących na miano wielkomięjskich, reszta posiada stare pudła trzęsące się, o pogiętych skrzydłach, osiadłych resorach, budy poszarpane tak, że fantastycznie zwieszają się szmaciane festony plugawe, również obicia i poduszki są tego rodzaju, iż wysterczające druty sprężyn z łatwością dostać się mogą do kieszek ciągnionego gościa. Aby zakryć te groźne dla całości motywów siedzeniowych sterzące sprężyny, zarzucają fiakry takowe kocem, wprost wstrętnego wyglądu, oprócz bowiem map całego świata pochodzących z najrozmaitszych nieczystości – bardzo często ubrać się można w sześcionogie, łaskawe wprawdzie, ale żarłoczne zwierzątka, dla których koce są legowiskiem ciepłym i stałym – a koc w wolnych chwilach od urzędowania fiakra służy mu również za ciepłe i jedyne legowisko i hamak sypialny. Co zaś do koni samych to strach spojrzeć, jakie się tu spotyka okazy! Są one wprawdzie zdrowe [...] ale poza tem jedna trzecia tych biednych stworzeń podobna raczej do szkieletów [...] w dodatku 6 razy dziennie

<sup>2</sup> A. Szweykowska, J. Szweykowski, *Słownik botaniczny*, Warszawa 2003.

<sup>3</sup> A. Piszowa, *600-lecie Tarnowa. Opowiadanie popularne*, Tarnów 1930, s. 212.



z wyjątkiem sobót widzieć można, jak [...] taszczy z kolei pod górę miasta siedem pasażerów, a nadto na koźle i z tyłu za pudłem piramida z pudeł, pudełek i tobołków i to wszystko ma uciągnąć jeden jedyny czworonogi!”<sup>4</sup> Przedstawione powyżej spostrzeżenia naocznych świadków dowodzą tego, że wyidealizowana wizja dworca wraz z jego otoczeniem, jako obiektu wzbudzającego powszechny zachwyty, po kilkunastu latach funkcjonowania, będąc już na etapie spowszechnienia, zanikła. Sam ruch kolejowy był dla mieszkańców Tarnowa pewnego rodzaju widowiskiem, a tereny zielone wokół dworca stanowiły dla nich swoistą widownię. Były to znakomite miejsca piknikowe. Mieszkańcy Tarnowa wybierali się w wolne i ciepłe dni całymi rodzinami i przez cały dzień potrafili oglądać ruch pociągów<sup>5</sup>.

Odmienne sytuacja kształtowała się przy dworcu rzeszowskim. Gmach poprzedzał dużych rozmiarów plac z wyznaczonymi miejscami dla oczekujących na pasażerów dorożkarzy. Plac miał formę prostokąta, a przed wejściem głównym do budynku nie znajdowała się aranżacja klombu, tak jak to było w większości obiektów tej linii. W okresie przed przebudową dworca były tu proste kompozycje kwiatowe w kamiennych donicach. Pojemniki z kwiatami wyznaczały obrys placu, stojąc od siebie w kilkumetrowych odstępach, zwrócone dłuższym bokiem równolegle do ściany frontowej dworca. Od strony zachodniej z boku budynku zaaranżowano wolną przestrzeń, sadząc rząd niskich drzewek. Po przebudowie dworca zlikwidowano drzewa przy budynku oraz donice, pozostawiając pusty, wybrukowany plac. Dla potrzeb podróżnych została wykorzystana kompozycja zieleni po przeciwnej stronie placu; na mapach z początku XX w. widać dwa założenia o nieregularnych kształtach. Prawdopodobnie był to parkan z ławkami do wykorzystania zarówno dla podróżnych, jak i mieszkańców.

Jedyny obiekt, który nie posiadał żadnego założenia czy kompozycji zieleni, to dworzec w Przemyślu. Zarówno przy tworzeniu pierwszego, jak i po przebudowie dworca, poprzedzał go dużych rozmiarów plac na planie prostokąta. Zważając na liczną zabudowę w okolicy obiektu nie było miejsca na tworzenie ani parkanów, ani luźnych kombinacji parterów zieleni. Dworzec, czego nie można stwierdzić z powodu braku materiałów, mogły ozdabiać jedynie w sezonach letnich donice z kwiatami.

Zieleń na dworcach, oprócz podkreślania wartości artystycznej budowli kolejowych czy uprzyjemniania podróżnym oczekiwania na pociąg, pełniła również funkcje praktyczne. Często obsadzano tereny przystacyjne żywopłotami, które służyły jako wyznacznik granic terenu kolejowego, stanowiąc zarazem ogrodzenie i zaporę przed wiatrem i śniegiem. Z reguły żywopłoty nasadzano z jednej strony

<sup>4</sup> „Pogoń” 1905, nr 11 z 12 III, s. 18.

<sup>5</sup> A. Sypek, *Mój Tarnów*, Tarnów 2005, s. 470.

toru, tej nawietrznej, a tylko w wyjątkowych wypadkach, kiedy kierunek wiatru bywał zmienny, komponowano go z obydwu stron<sup>6</sup>.

Żywopłot jako założenie kompozycyjne było niegdyś bardzo popularne i spotykano je praktycznie wszędzie, poczynając od domostw, a kończąc na założeniach parkowych. W pierwszym okresie funkcjonowania kolei gatunek powszechnie wykorzystywany do obsadzeń to grab pospolity<sup>7</sup>. Jest to roślina charakteryzująca się wieloma zaletami, co sprawiło, że właśnie ją tak często wybierano. Grab jako gatunek rodzimy był łatwo dostępny, a przy tym stosunkowo niedrogi w handlu. Poza tym bardzo dobrze znosił przycinanie, po którym łatwo się rozkrzewiał. Dodatkową zaletą tej rośliny była wysoka odporność na mrozy, co było bardzo ważne w warunkach podgórskich<sup>8</sup>. Niskie wymagania glebowe, odporność na niesprzyjające warunki atmosferyczne i na zacienienie czy niewielka podatność na szkodniki i choroby stawiała go na pierwszym miejscu spośród innych gatunków roślin<sup>9</sup>. Ponadto grab jest rośliną bardzo dekoracyjną, szczególnie jesienią podczas przebarwiania się listowia.

W późniejszym okresie do nasadzeń stosowano również drzewa i krzewy, takie jak np. grab zwyczajny, cis pospolity czy bukszpan wiecznie zielony<sup>10</sup>. Pod koniec XIX w. do obsadzeń zaczęto wykorzystywać świerk pospolity (*Picea excelsa*), którego główną zaletą jest to, że (jak większość drzew iglastych) nie zrzuca na zimę igieł<sup>11</sup>. Budynki stacyjne często były obsadzone również roślinnością pnącą. W Galicji bardzo popularny był winobluszcz pięciolistny (*Parthenocissus*). Roślina ta najczęściej obrastała słupy podtrzymujące zadaszenia peronowe i wejściowe, a nawet elewacje dworców. Wyglądała ona bardzo malowniczo w szczególności jesienią, barwiąc liście na kolor purpurowo-czerwony. Jest to roślina mało wymagająca, odporna na niesprzyjające warunki atmosferyczne, przez co łatwa w uprawie.

Dzięki przeprowadzonym analizom przez Leszka Bylinę, pracownika naukowego w Katedrze Roślin Ozdobnych Akademii Rolniczej w Krakowie, wiadomo jakie gatunki kwiatów były popularne na stacjach galicyjskich. Mianowicie „wiosną sadzono bratki i fiołki (*Viola*), stokrotki (*Bellis*), cynie (*Zinnia*), tulipany (*Tulipa*) i narcyzy (*Narcissus*), latem – głównie pelargonie (*Pelargonium*), petunie (*Petunia*), begonie (*Begonia semperflorens*), szalwie (*Salvia*), dalie (*Dahlia*) oraz róże (*Rosa*). Jesienią pojawiały się złocienie (*Chrysanthemum*), wracały bratki i stokrotki.

<sup>6</sup> L. Bylina, *Dwór na stacji...*, s. 6–7.

<sup>7</sup> R. Witt, *Przewodnik. Krzewy*, Warszawa 1997.

<sup>8</sup> W. Matuszkiewicz, *Przewodnik do oznaczania zbiorowisk roślinnych Polski*, Warszawa 2006.

<sup>9</sup> L. Rutkowski, *Klucz do oznaczania roślin naczyniowych Polski niżowej*, Warszawa 2006.

<sup>10</sup> R. Witt, *op. cit.*, s. 83.

<sup>11</sup> L. Bylina, *Dwór na stacji...*, s. 6–7.

Z krzewów i drzewek ozdobnych chętnie sadzono na stacjach tuje (*Thuja*), irgi (*Cotoneaster*), ligustry (*Ligustrum*) i świerki srebrzyste (*Picea*). Do najpopularniejszych drzew należały dęby (*Quercus*), klony (*Acer*), jarzębiny (*Sorbus*), wierzby (*Salix*) i topole (*Populus*); umieszczano je nie tylko na stacjach, ale i na szlaku<sup>12</sup>.

Założenia zieleni przydworcowej, zaraz po architekturze budynków, były czynnikiem mocno oddziałującym na krajobraz kolejowy miast. Kolorowe kompozycje z tzw. kwiatów dywanowych: niskich i różnokolorowych, równo strzyżone trawniki czy parkany z alejkami to stały obraz XIX-wiecznego dworca. W miarę upływu lat tereny przydworcowe ulegały coraz większemu zaniedbaniu i degradacji. Dziś nie pozostał po nich żaden ślad, poza takimi wyjątkami jak pojedyncze drzewa pamiętające czasy dawnej świetności czy zdziczałe od kilkunastu lat nieuzupełniane żywopłoty. Pozostaje jedynie mieć nadzieję, że kiedyś wróci zwyczaj upiększania infrastruktury kolejowej zielenią. Może w niedalekiej przyszłości dworzec ponownie stanie się żelazną bramą miast, a jego otoczenie będzie napawało optymizmem zarówno mieszkańców, jak i podróżnych.

<sup>12</sup> *Ibidem*.

## 12. Wpływ budowy dworców kolejowych na rozwój urbanistyczny miast galicyjskich

Tematyka wpływu budowy dworców Linii Karola Ludwika na rozwój urbanistyczny miast galicyjskich nie została do tej pory opracowana w całościowy sposób. Zagadnienia nieznacznie tylko „dotykają” autorzy publikacji o rozwoju przestrzennym miast, przez które przebiega linia<sup>1</sup>.

Rozwój przestrzenny miast przyłączonych do Linii Kolei Karola Ludwika mocno był uzależniony od sytuacji gospodarczej tej części kraju. Wiadomo, że celem polityki gospodarczej monarchii austriackiej względem Galicji było przede wszystkim zachowanie rolniczego charakteru w jej części wschodniej i rozwoju przemysłu w części zachodniej. Dlatego ok. 60 największych miast Galicji pogrążyło się w stagnacji gospodarczej<sup>2</sup>. Jedne z dogodniejszych warunków rozwojowych otrzymał Lwów – stołeczne miasto Galicji Wschodniej.

Nowe czynniki miastotwórcze, które nasiliły się wraz z rewolucją przemysłową, od połowy XIX w. bardzo znacznie wpłynęły na rozwój terytorialny niektórych miast i miasteczek. Zachodzące zmiany dotyczyły głównie miast włączonych w system sieci kolejowych, choć zdaniem współcześnie żyjących nie zawsze doprowadzenie kolei do miejscowości wiązało się z jej szybkim rozkwitem<sup>3</sup>. „Dziwnym sposobem dworce kolejowe bardzo rzadko zachodzą się w naszym kraju blisko miejscowości, od których stacja ma nazwę – zwykle dworzec stoi gdzieś daleko w polu od miasta, a kiedy jeszcze oprócz tego drogi dojazdowej do niego są jak zazwyczaj w złym stanie, to zrozumiałe, dla czego kolej ma tak mały wpływ na rozwój zamożności miast”<sup>4</sup>. Patrząc z perspektywy kilkuset lat, nie można się zgodzić z powyższą tezą. Drogi komunikacyjne, a przede wszystkim

<sup>1</sup> Autorzy prac poświęconych rozwojowi terytorialnemu miast galicyjskich problem ten traktowali bardzo pobieżnie i zdawkowo. Zob. K. Arłamowski, *Rozwój przestrzenny Przemysła*, „Rocznik do Dziejów Społecznych i Gospodarczych” 1953, t. 15, s. 161–194.

<sup>2</sup> O. Subtelnyj, *Ukraina: istorija*, Kiew 1991, s. 197.

<sup>3</sup> *Brockhaus Enzyklopädie*, Bd. 21: *Stadt*, Mannheim 1993, s. 46–51.

<sup>4</sup> T. Merunowicz, *Wewnętrzne sprawy Galicji*, Lwów 1876, s. 112.

linie kolejowe były najistotniejszym czynnikiem, który decydował o tempie i stopniu rozwoju życia gospodarczego, społecznego i politycznego nie tylko na terenie Galicji. Wiadomo, że budowa kolei głównie na potrzeby wojskowe początkowo nie wywarła większego wpływu na rozwój gospodarczy poszczególnych miejscowości. Jednakże miała ów rozwój dopiero przynieść, co widać w odstępnie kilkunastu następnych lat, i zaczęła dostarczać korzyści społeczne, powodując wzrost materialny oraz kulturalny ludności. Budowa kolei, a wraz z nią całej potrzebnej infrastruktury spowodowała, że małe wsie leżące na szlaku, wstąpiły na drogę przyspieszonego rozwoju ekonomicznego oraz urbanistycznego, zmniejszając dystans dzielący je od pobliskich miasteczek. Następnym rozwojem węzłów kolejowych był również gwałtowny wzrost liczby ludności, co z kolei wpłynęło na kształtowanie się oświaty, powstawanie nowych parafii czy tworzenie się organizacji kulturalnych i społecznych. Łatwy dostęp do miast, a w tym do stołecznego miasta Galicji Wschodniej – Lwowa, przyczynił się do zwiększenia migracji ludności wiejskiej wyjeżdżającej w poszukiwaniu pracy. Z badań statystycznych wynika, że rozwijająca się branża kolejowa dawała duże możliwości zatrudnienia i to na bardzo dobrych warunkach. To wszystko miało bardzo duży wpływ na podwyższenie wskaźnika wzrostu materialnego i kulturalnego poziomu funkcjonowania współcześnie żyjących.

Na Linii Karola Ludwika główną przyczyną lokowania obiektów stacyjnych poza granicami miast był brak miejsca w sąsiedztwie centrum. Kolejny czynnik to kwestia wyznaczania przebiegu trasy. Należy pamiętać o tym, iż są to tereny podgórskie, co powodowało dodatkowe utrudnienie w kwestii przeprowadzenia torów kolejowych. Kolejną sprawą stanowiła jakość i ukształtowanie terenu. Jak wiadomo, podczas budowy, szczególnie odcinka Przemyśl–Lwów, warunki pracy były bardzo ciężkie. Największe trudności napotkano przy miejscowościach Sądowa Wisznia, Gródek i koło Lwowa, gdzie występują tereny podmokłe, tzw. bagna. Ludzie pracowali tu po kolana w wodzie. Koło Gródka, z powodu zabłoconego terytorium, budowlańcy byli zmuszeni ułożyć szlak nie w linii prostej, tak jak to zaplanowano, a utworzyć formę dwóch wielkich serpentyn. Wydłużyło to budowany odcinek o ok. 15 km<sup>5</sup>.

W Przemyślu na rozwój przestrzenny miasta miały wpływ dwa czynniki: pierwszy to przekształcenie miasta w twierdzę I klasy i drugi to doprowadzenie w 1856 r. do miasta kolei. Przyczyniło się do jego szybkiego rozwoju pod względem ekonomicznym i przestrzennym. Wzmożenie ruchu budowlanego owocowało w powstaniu m.in. koszarów wojskowych, szpitala garnizonowego czy domów mieszkalnych dla wyższych rangą oficerów i urzędników.

<sup>5</sup> I. Kotłobułatow, *op. cit.*, s. 74.

Przemyska stacja kolejowa została ulokowana na terenie dawnego Przedmieścia Lwowskiego. W okresie do połowy XIX w. Przedmieście charakteryzowało się typowo rolniczo-rzemieślniczym założeniem. Widać to też było po zabudowie tego terenu, gdzie przeważały luźno rozrzucone budynki drewniane, wraz z terenem użytkowym<sup>6</sup>. Budynki murowane umiejscowiono jedynie w pobliżu placu na Bramie, gdzie znajdowała się zabudowa zwarta. W momencie funkcjonującego już dworca od lat 60. XIX w., tereny wokół niego zaczęły stawać się nowym centrum. Intensywny ruch budowlany spowodował, że stare miasto nie było w stanie pomieścić nowej zabudowy. Zaczęto zabudowywać przestrzeń w obrębie dawnego traktu lwowskiego, gdzie jedną z pierwszych nowoczesnych budowli stanowił młyn parowy Frenkla<sup>7</sup>. Okolice dworca zabudowywano wystawnymi kamienicami mieszczącymi hotele, kawiarnie czy restauracje. Na podstawie planów budowlanych inż. Danika, w 1896 r. przy dworcu powstała jedna z bardziej znanych kamienic – kamienica Eisnera, gdzie mieściło się całe zaplecze hotelowo-gastronomiczne<sup>8</sup>. W 1878 r. wybudowano tu również jedną z pierwszych kamienic Matznera, wykonaną na podstawie projektu Jana Kozubowskiego<sup>9</sup>. Kolejne zaplecze gastronomiczne m.in. dla podróżnych powstało centralnie naprzeciwko dworca, w kamienicy Lubina Dienstla, gdzie od 1899 r. mieściła się najpierw kawiarnia „Edison”, a potem kawiarnia „Dienstl”<sup>10</sup>. Jeszcze z bardziej uczęszczanych i znanych miejsc przy dworcu była „dużych rozmiarów kamienica” z tzw. Pasażem Gansów, gdzie mieścił się hotel wraz z kawiarnią<sup>11</sup>.

W związku z przyjęciem nowej ustawy budowlanej z 28 kwietnia 1882 r. Rada Miasta Przemyśla postanowiła podzielić miasto na trzy okręgi: śródmieście, przedmieście oraz okręg zewnętrzny (poza wewnętrznym pasem obwarowań)<sup>12</sup>. Dworzec kolejowy znalazł się w okręgu pierwszym, czyli w śródmieściu. Mamy tu przykład umiejscowienia stacji na obszarze administracyjnym miasta, co na omawianej linii należało do rzadkości. Granicę śródmieścia wyznaczała rzeka San i tory kolejowe, „[...] po minięciu magazynów kolejowych [...] przecina ul. Lwowską, dochodzi do bramy starego cmentarza [...] przecina ul. Krównicką, ul. Dobromilską, Basztową, dochodzi do głównego muru fortecznego, obejmuje Górne Władycze, okolice katedry, część ul. Grodzkiej do Wybrzeża Fr. Józefa”<sup>13</sup>. Dworzec w ścisłym centrum na pewno powodował, iż proces miastotwórczy

<sup>6</sup> I. Zając, *op. cit.*, s. 99.

<sup>7</sup> M. Orłowicz, *op. cit.*, s. 87.

<sup>8</sup> „Kuryer Przemyski” 1896, nr 32.

<sup>9</sup> „San” 1878, nr 35 z 18 IX.

<sup>10</sup> „Głos Przemyski” 1899, nr 1; „Gazeta Przemyska” 1913, nr 1.

<sup>11</sup> „Echo Przemyskie” 1904, nr 78.

<sup>12</sup> „San” 1882, nr 42 z 15 X.

<sup>13</sup> *Ibidem*.

postępował znacznie szybciej niż przy obiektach umieszczanych w kilkukilometrowej odległości od danej miejscowości. Można to zauważyć już po tempie, w jakim powstawała nowa zabudowa w obrębie dworca. W związku ze wzmożonym ruchem budowlanym wystąpiła konieczność modernizacji już istniejących dróg i ulic, jak również wytyczenie nowych połączeń. Dlatego w 1891 r. Rada Miasta podjęła prace nad uchwałą w sprawie regulacji poszczególnych dzielnic miasta<sup>14</sup>. Modernizacji miały być poddane m.in. ulice: Mickiewicza (będącą ulicą dojazdową do dworca), Cmentarna, Długa, Krównicka, Szpitalna, Cicha<sup>15</sup>. Gruntownych remontów wraz z przebudową doczekały się kamienice przy placu na Bramie. W międzyczasie Towarzystwo Zaliczkowe Rolne zakupiło kompleks realności, znajdujący się pomiędzy traktem lwowskim a ul. Długą. W 1892 r. zbudowano tam dużych rozmiarów kamienicę, zdobioną rzeźbą architektoniczną wykonaną przez Władysława Weryhę-Darowskiego<sup>16</sup>. W tym samym roku planowano przeprowadzenie przebudowy kamienic północnej pierzei placu, poczynając od klasztoru Reformatów<sup>17</sup>. Kolejne prace, które miały być prowadzone w bliskim sąsiedztwie dworca, to przebudowa Hotelu Przemyskiego świadczącego swoje usługi od 1870 r., która niestety nie doszła do skutku<sup>18</sup>.

Na przełomie XIX i XX w. w pobliżu dworca m.in. wzniesiono budynek „Sokoła” (obecnie ul. Konarskiego), na podstawie planów architekta Franciszka Czecha<sup>19</sup>. W 1894 r. powstaje obiekt, który ma mieścić siedzibę gimnazjum polskiego i ruskiego. Natomiast osiem lat później trwają prace budowlane przy obiekcie nowej szkoły, które prowadził J. Reiniger<sup>20</sup>. W bardzo szybkim tempie wzniesiono również budynki komendy korpusu (obecnie ul. Mickiewicza) i komendy twierdzy. Nieopodal komendy powstaje willa komendanta korpusu, a tuż obok siedziba Krakowskiego Towarzystwa Wzajemnych Ubezpieczeń<sup>21</sup>. W latach 1908–1909 nieopodal wzniesiono filię Banku Austro-Węgierskiego, którego projekt wykonano w Wiedniu, natomiast autorem rozplanowania i dekoracji wnętrza był inż. J. Reiniger<sup>22</sup>. W 1912 r. wybudowano czterokondygnacyjny budynek mieszczący Hotel City, będący własnością Karola Domniczka (obecnie ul. Sowińskiego). Ówczesna prasa donosiła, iż ów nowoczesny budynek „[...]

<sup>14</sup> APP, Magistrat m. Przemysła, Ks. 598.

<sup>15</sup> *Ibidem*.

<sup>16</sup> „Gazeta Przemyska” 1892, nr 55.

<sup>17</sup> „Gazeta Przemyska” 1892, nr 8.

<sup>18</sup> „Głos Przemyski” 1902, nr 10.

<sup>19</sup> „Gazeta Przemyska” 1892, nr 54; 1894, nr 51; 1895, nr 34; „Ziemia Przemyska” 1928, nr 24.

<sup>20</sup> „Głos Przemyski” 1902, nr 10.

<sup>21</sup> M. Orłowicz, *op. cit.*, s. 85.

<sup>22</sup> „Gazeta Przemyska” 1908, nr 48, 64.

urządzony z przepychem wedle ostatnich wymogów higieny i techniki...<sup>23</sup> Natomiast przy dzisiejszej ul. Rejtana wzniesiono kinoteatr „Olimpia”, którego projektantem był S. Schäfer<sup>24</sup>. Po obu stronach torów kolejowych (okolice obecnych ulic: Czernieckiego, Mickiewicza, Smolki, Dworskiego) powstał szereg obiektów wojskowych. Oprócz zabudowy o charakterze publicznym bardzo dobrze funkcjonowało również budownictwo prywatne czy też wielokondygnacyjne budownictwo czynszowe. Z biegiem lat powstawały tu osiedla na zasadzie zwartych kompleksów mieszkaniowych, które z czasem zaczęły tworzyć zabudowane ciągi uliczne<sup>25</sup>.

Widać jak na przestrzeni przeszło 50 lat zmieniał się charakter Przedmieścia Lwowskiego, z dzielnicy rolniczo-rzemieślniczej na rzemieślniczo-handlową. Skutkiem był wzrost liczby ludności oraz jego szybka urbanizacja. Kwestię tę można prześledzić za pomocą poniższej tabeli, zawierającej dane o liczbie domów i mieszkańców Przedmieścia Lwowskiego w latach 1880–1910.

**Tab. 6.** Zestawienie stosunków liczb domów do liczby mieszkańców z lat 1880–1910 na przykładzie Przedmieścia Lwowskiego<sup>26</sup>

Lata	Ilość domów	Liczba domów zamieszkałych	Liczba domów niezamieszkałych	Liczba mieszkańców
1880	457	453	4	7 143
1890	721	659	62	10 733
1900	906	843	63	15 241
1910	1 103	1 022	81	19 196

Tak więc widać, że na przestrzeni 30 lat liczba domów zwiększa się blisko 2,5-krotnie, zaś prawie 3-krotnie wzrosła liczba mieszkańców Przedmieścia Lwowskiego. Przemysł jest przykładem miasta, gdzie doprowadzenie kolei wpłynęło na jego dynamiczny rozwój. Rozwój kolei oraz budowa i obsługa zakładów taboru kolejowego dały pracę wielu mieszkańcom oraz wpłynęły na zmianę znaczenia gospodarczego i społecznego miasta.

Kolejnym miastem, w którego rozwoju kolej odegrała dużą rolę była stolica Galicji – Lwów. Jego rozbudowa postępowała od centrum po okolice najważniejszych traktów handlowych, których pierwotny przebieg ukształtował granice

<sup>23</sup> „Przegląd Przemyski” 1912, nr 60.

<sup>24</sup> „Przegląd Przemyski” 1912, nr 76.

<sup>25</sup> *Teka konserwatorska. Polska południowo-wschodnia*, Rzeszów 1991, s. 151–174.

<sup>26</sup> Źródło: W. Kramarz, *Ludność Przemysła w latach 1521–1921*, Przemysł 1930, s. 59, 67, 74, 81.



miasta. Były to m.in. trakty: Janowski, Gródecki, Żółkiewski oraz Brodzki, które w miarę postępującego rozwoju urbanistycznego przekształciły się w jedne z głównych ulic<sup>27</sup>. W momencie budowy stacji lwowskiej renoma i znaczenie tych miejsc znacznie wzrosła. W połowie XIX w. wytyczono nowe ulice, które były połączone ze sobą za pomocą wąskich dróg biegnących przez niezabudowane jeszcze obszary miejskie. Podział na działki, który został w ten sposób uzyskany, nie zmienił już swojego kształtu, natomiast dzięki nietypowemu układowi i połączeniu ulic plan Lwowa przypominał wieloramienną gwiazdę<sup>28</sup>. W 1857 r., podobnie jak to było w Przemyślu, Lwów został podzielony na dzielnice. Polegało to na wyodrębnieniu śródmieścia jako centrum oraz czterech dzielnic obrzeżnych: Halickiej, Krakowskiej, Żółkiewskiej oraz Łyczakowskiej. Rejony te charakteryzowały się niską zabudową miejską z zapleczem w formie podwórza i ogrodu.

Najprężniejszy rozwój można zauważyć w dzielnicy Krakowskiej, gdzie bardzo szybko powstają kilkupiętrowe budynki w zabudowie ciągłej<sup>29</sup>. To tutaj lokowano budynki rządowe, banki, a siedzibę swoją mają: dyrekcja kolei państwowych, liczne stowarzyszenia i instytucje użytku publicznego. Dzielnica Krakowska po połowie XIX w. stała się drugą co do wielkości (zaraz po Halickiej), charakteryzując się powierzchnią 8,7 km<sup>2</sup><sup>30</sup>. Tak prężny rozwój region zawdzięcza dużym inwestycjom, takim jak budowa gmachu Sejmu Krajowego, projektu Juliusza Hochbergera, budynku Politechniki, autorstwa Juliana Zachariewicza oraz jednej z ważniejszych inwestycji, czyli modernizacji i rozwojowi dworca kolejowego. Główną ulicę prowadzącą do dworca (Gródecką) zabudowywano okazałymi kamienicami. Wokół placu dworcowego oraz głównej arterii doprowadzającej do gmachu budowano domy dla pracowników kolei. Powstało całe zaplecze potrzebne do obsługi ruchu kolejowego i podróżnych, były to liczne składy materiałów, warsztaty naprawcze, magazyny czy przeładownie towarowe. We lwowskich warsztatach kolejowych, wybudowanych w 1860 r. na przestrzeni 82 940 m<sup>2</sup> i z ogólną powierzchnią budynków 29 610 m<sup>2</sup>, w 1869 r. wyprodukowano 50 krytych wagonów towarowych dla linii Lwów–Brody i Lwów–Podwoleczyska. Tutaj remontowano pociągi, jednak na kapitalny remont wysyłano je do Niemiec. Dopiero w 1862 r. rozpoczęła się własna produkcja lokomotyw w Austrii, ale ich liczba jeszcze nie zabezpieczała potrzeb transportu kolejowego, kontynuowano więc import z Anglii<sup>31</sup>.

Ważnym czynnikiem rozwojowym tej części miasta było również przeniesienie handlu w okolice dworca. Powstała nawet nowa parafia, której symbol

<sup>27</sup> J. Lewicki, *op. cit.*, s. 37.

<sup>28</sup> *Ibidem.*

<sup>29</sup> *Ibidem.*

<sup>30</sup> *Ibidem.*

<sup>31</sup> P. E. Hrankin, P. W. Łazeczko, I. A. Siomoczkin, G. I. Szramko, *op. cit.*, s. 85.

stanowił jeden z bardziej znanych kościołów lwowskich, kościół św. Elżbiety. Był to największy Kościół katolicki Lwowa. W okolicy wzniesiono również budynki Dyrekcji Kolei Państwowych – obiekty bardzo reprezentacyjne, mocno wyróżniające się na tle istniejącej zabudowy. Gmachy wznoszono kolejno, w 1887 r. powstał budynek przy ul. 3 Maja, a architektem był Wincenty Rawski. Głównym czynnikiem rozstrzygającym o zwycięstwie tego projektu miał być wystrój fasady, a nie rozplanowanie struktury budynku<sup>32</sup>. Fasadę opracował rzeźbiarz Leonard Marconi, profesor Politechniki Lwowskiej. Wspaniale udekorowana elewacja budynku powtarzała styl włoskiej architektury XVII w. Dekoracje rzeźbiarskie obejmowały rzeźby z grupy alegorii przemysłowych, mianowicie elektryki, mechaniki i inżynierii. A na centralnej osi rzeźba Merkurego – symbol szybkości i handlu, nogą wspierał się na skrzydlatym kole – symbolu kolei. Motyw ten powtarzał się na reliefach budynku. Emblematy wytworzono z wapna hydraulicznego, na tamte czasy nowego i wytrzymałego materiału odpornego na warunki atmosferyczne<sup>33</sup>. Kolejny obiekt powstał w latach 1895–1897 przy ul. Krasickich, tu autorem projektu był M. Łużecki, a opracowaniem fasady zajął się również Marconi. Ostatni projekt stanął nieopodal gmachu Sejmu Galicyjskiego w 1914 r., projektu Zbigniewa Brochwicza-Lewińskiego<sup>34</sup>.

Intensywna rozbudowa miasta nie postępowała w niekontrolowany sposób. Czynnikiem wpływającym na jakość i rodzaj zabudowy to prawo budowlane, które w bardzo precyzyjny sposób określało charakter oraz formę nowej architektury. Ciekawe jest to, że wytyczne i normy nie były jednakowe dla wszystkich krajów związkowych. Wynikało to z tego, że uchwały je sejmy krajowe, co wpływało na różnice w przepisach najczęściej sprowadzających się do rodzaju używanych materiałów, pokryć dachowych czy trybu udzielania pozwoleń na budowę<sup>35</sup>. W Galicji obowiązywało kilka odrębnych ustaw, inne dla wsi, mniejszych miasteczek czy samego Lwowa<sup>36</sup>. Ustawa regulowała m.in. poszczególne etapy wykonywanych robót, liczbę i wielkość mieszkań, rodzaj zastosowanych stropów, konstrukcje dachów, umiejscowienie przewodów kominowych czy grubość ścian poszczególnych pomieszczeń. Duży ruch budowlany spowodował prace nad nowelizacją ustawy. Jednakże w konsekwencji udało się wprowadzić zmiany tylko do jednej ustawy<sup>37</sup>.

Poddając analizie dane statystyczne, wnioskujemy, iż w 1870 r. w dzielnicy Krakowskiej pod budowę zajętych było tylko 3% gruntów, natomiast już w 1910

<sup>32</sup> *Ibidem*.

<sup>33</sup> *Ibidem*.

<sup>34</sup> I. W. Siomoczkin, P. E. Hrankin, *Trzy gmachy Dyrekcji Lwowskiej Kolei*, Lwów 2004, s. 12.

<sup>35</sup> Cz. Krawczak, *op. cit.*, s. 86.

<sup>36</sup> J. Lewicki, *op. cit.*, s. 44; DzUKr., R. 1885, cz. 10, nr 31 z 31 V, s. 99–138.

<sup>37</sup> DzUKr., R. 1909, cz. 13, nr 111, s. 177–178.

liczba ta wynosiła 12,5% powierzchni<sup>38</sup>. W 1894 r. dzielnica Krakowska charakteryzowała się najniższym wskaźnikiem zabudowy parterowej, co świadczy o przewadze wysokiego budownictwa wielkomiejskiego. Widać, że budowa dworca w dużym stopniu przyczyniła się do rozbudowy tej części miasta i stworzenia tu jednej z ważniejszych dzielnic, gdzie skupiały się wszystkie ważniejsze instytucje, kwitł handel i rozrywka.

Typowym przykładem na ulokowanie dworca poza obszarem administracyjnym miasta był dworzec rzeszowski. Umieszczono go na obszarze Ruskiej Wsi, przylegającym do granic Rzeszowa od strony północnej. Była to typowa XIX-wieczna wieś o charakterze rolniczym. Budowa dworca wpłynęła na jej szybki rozwój. Z tradycyjnej wsi galicyjskiej przekształciła się w osadę, którą w dużym stopniu zamieszkiwały rodziny kolejarskie. Postępująca ewolucja miłośnicy spowodowała zmianę jej charakteru, z rolniczego na typowo rzemieślniczy. Dzięki budowie dworca, stosunkowo niskim stawkom podatkowym oraz dogodnemu położeniu w bliskim sąsiedztwie Rzeszowa, Ruska Wieś cieszyła się dużą popularnością wśród inwestorów chcących zainwestować swój kapitał<sup>39</sup>. Wraz z postępującym rozwojem miejscowości wzrastała również liczba przybywającej ludności, z 1613 osób ok. 1880 r.<sup>40</sup> do 4452 osób w 1890 r.<sup>41</sup> Wiązało się to z zapotrzebowaniem na nowe domostwa oraz powstające drobne sklepiki, piekarnie, młyn czy zakłady rzemieślnicze oferujące swoje usługi i wyroby<sup>42</sup>. Jeszcze w pierwszych latach funkcjonowania stacji zabudowę wsi tworzyły niskie, w większości drewniane budynki, porozrzucane w sposób bardzo chaotyczny, wręcz niekontrolowany<sup>43</sup>. Domostwa budowano wzdłuż głównej drogi, tworząc zabudowę wsi, zwaną ulicówką. Stan taki nie trwał zbyt długo. Wzrastające zapotrzebowanie na nowe budynki spowodowało szybką urbanizację wolnej przestrzeni znajdującej się pomiędzy Ruską Wsią a centrum Rzeszowa. Postępujący proces urbanizacyjny głównie północnej części Rzeszowa, który nasilił się po wybudowaniu dworca kolejowego, można prześledzić na podstawie zachowanych map z lat 1849–1909<sup>44</sup>.

<sup>38</sup> *Ibidem*, s. 38.

<sup>39</sup> F. Kotula, *op. cit.*, s. 83.

<sup>40</sup> Studium historyczno-urbanistyczne do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Rzeszowa, t. 1, Rzeszów 1990, s. 138–139 (maszynopis w Archiwum Służby Ochrony Zabytków w Rzeszowie).

<sup>41</sup> A. Codello, *op. cit.*, s. 140.

<sup>42</sup> F. Kotula, *op. cit.*, s. 175–76.

<sup>43</sup> D. Opaliński, *Rola dworców kolejowych w rozwoju przestrzennym miast galicyjskich*, w: *Rozwój przestrzenny miast galicyjskich...*, s. 307.

<sup>44</sup> Mapy katastralne z lat: 1849, 1879, 1888, 1892, 1903, 1909 – APRz, *Zbiór Kartograficzny*, sygn. 108; Akta miasta Rzeszowa, APRz, sygn. 1151, 1152, 1953; J. Malczewski, *Rozbudowa miasta...*, s. 229–274; *idem*, *Przemiany przestrzenne i rozbudowa z Rzeszowa...*, s. 8; *idem*, *Dzieje Rzeszowa...*, s. 109.

W okresie przed doprowadzeniem linii kolejowej tereny rozciągające się pomiędzy Ruską Wsią a dzisiejszą ul. Sobieskiego oraz między dawną ul. Sandomierską a placem Kilińskiego wykazywały bardzo niewielki czynnik zabudowy<sup>45</sup>. Niski wskaźnik urbanizacyjny kształtował się przy głównym trakcie wiodącym na północ od miasta przy ul. Sandomierskiej. Pojedyncze domostwa były umiejscowione również w pobliżu granicy Rzeszowa z Ruską Wsią oraz w pobliżu Nowego Miasta. W ciągu niecałego dziesięciolecia stan ten diametralnie uległ zmianie. W 1858 r. po uzyskaniu połączenia kolejowego i wybudowaniu dworca, w niedalekim sąsiedztwie z ul. Sandomierską, obserwujemy wzmożony ruch budowlany. Aby kontrolować powstającą zabudowę, w 1867 r. Rada Miasta ustaliła funkcję budowniczego miejskiego, którego rolą był nadzór i kontrola budowlana. Do pełnienia powyższych obowiązków na pierwszą kadencję powołano Feliksa Wąsowicza<sup>46</sup>. Urbanizacja postępowała wzdłuż północnego odcinka ul. Sandomierskiej, co dobrze widać na mapie z 1879 r. Ulica Kolejowa łącząca Nowe Miasto z obszarem przydworcowym była szczelnie zabudowana, podobnie jak teren wokół placu Kilińskiego. W kolejnych latach w szybkim tempie zapełniały się tereny pomiędzy stacją Rzeszów–Staroniwa a śródmieściem i ul. Krakowską. Na intensywność procesu miał wpływ fakt kolejnej rozbudowy węzła, wynikający z uruchomienia połączenia z Jasłem<sup>47</sup>. Ścisła zabudowa przy dworcu kolejowym pojawiła się w końcu XIX w. Wtedy poddano pod rozwałę konieczność rozszerzenia granic Rzeszowa i włączenia do miasta całej gminy Ruska Wieś oraz podrzeszowskich przysiółków<sup>48</sup>. Jeden z powodów to chęć posiadania w granicach administracyjnych miasta stacji kolejowej. Władze miasta bardzo starannie przygotowały się do przejścia nowych terenów, w tym celu wydano w 1898 r. broszurę uzasadniającą całe przedsięwzięcie<sup>49</sup>. Na wniosek ówczesnego burmistrza rzeszowskiego – dr. Stanisława Jabłońskiego, zgodę na rozszerzenie granic administracyjnych miasta wydał Galicyjski Sejm Krajowy we Lwowie<sup>50</sup>. Ostatecznie nowy podział nastąpił w 1902 r. Następstwem decyzji był wzrost ludności do ok. 20 000 mieszkańców, natomiast obszar terytorialny powiększył się z 290 do 768 ha<sup>51</sup>.

Budowa stacji kolejowej miała również duży wpływ na poprawę sieci dróg kołowych. Fakt budowy nowych oraz rozbudowy i modernizacji starych ulic

<sup>45</sup> Mapa katastralna z 1849 r., APRz, *op. cit.*

<sup>46</sup> A. Codello, *op. cit.*, s. 72.

<sup>47</sup> AGAD w Warszawie, zespół c.k. Eisenbahnministerium, plany zagospodarowania otoczenia terenów kolejowych, sygn. 110–112.

<sup>48</sup> A. Codello, *op. cit.*, s. 123.

<sup>49</sup> *Sprawa przyłączenia przysiółków Wygnaniec, Psiarnisko, Podzamcze, Rudki, należących do obrębu gminy Starowiny, przysiółka Makówka (Podpromie) należącego do obrębu gminy Drabinianki, jako też całej gminy Ruskiej Wsi do gminy miasta Rzeszowa*, Rzeszów 1898.

<sup>50</sup> A. Codello, *op. cit.*, s. 141–142.

<sup>51</sup> *Ibidem*, s. 123.

rozszerzających się pomiędzy Rzeszowem a dworcem przyczynił się do poprawy jakości ich komunikacji<sup>52</sup>.

Podobnie jak w Przemyślu i Lwowie, również i w Rzeszowie okolice dworca stały się dogodnym miejscem handlowym i usługowym. W pobliżu stacji zaczęto budować hotele oferujące podróżnym przyjeżdżającym do miasta dogodne warunki cenowe. Powstał hotel „Imperial”, swoje podwoje otworzył Hotel Narodowy, którego właścicielem był Michał Kleinmann<sup>53</sup>. Zakładano drobne sklepiki, restauracje czy warsztaty rzemieślniczo-handlowe. Powstało wiele obiektów użyteczności publicznej, takich jak szkoły, budynki administracji, kościoły lub koszary wojskowe. Były to główne czynniki mające wpływ na rozwój demograficzny miasta. O dużym wzroście zabudowy oraz ludności zamieszkującej miasto świadczy poniższa tabela ilustrująca ruch budowlany.

Tab. 7. Tabela ilustruje wzrost liczby domostw oraz ludności na przestrzeni 30 lat (1880–1910)<sup>54</sup>

Rok	Liczba ludności	Liczba domów
1880	11 168	758
1899	ok. 15 010	814
1910	23 688 (w tym ok. 3000 stanowiło wojsko)	1441

Rzeszów jest następnym przykładem na Linii Karola Ludwika, w którym podłączenie miasta do ważnego węzła komunikacyjnego oddziaływało pozytywnie na jego rozwój urbanistyczny, gospodarczy czy kulturalny.

Tarnów to kolejne miasto na Linii Karola Ludwika, które swój rozwój w II połowie XIX w. zawdzięcza w dużej mierze kolei. Podobnie jak w Rzeszowie, jest dowodem na to, że ulokowanie infrastruktury poza granicami administracyjnymi miasta wcale nie wpływa negatywnie na czynnik miastotwórczy. Dworzec umiejscowiono w południowej części miasta w dzielnicy Strusina, włączonej w granice administracyjne Tarnowa w 1846 r. Zabudowa stacyjna została ulokowana przy zachodniej części ul. Krakowskiej. Od tego momentu główny ruch budowlany skupia się w okolicach dworca, na ul. Krakowskiej, Wałowej i Lwowskiej. Przy czym ul. Krakowska staje się centralną osią miasta. Fakt ten przeważał nad rozwojem przestrzennym Tarnowa, który teraz rozwijał się właśnie w tamtym kierunku. W II połowie XIX w. wyodrębniły się, wytyczone jeszcze z końcem

<sup>52</sup> „Kurier Stanisławowski” 1896, nr 506.

<sup>53</sup> J. Szymczak-Hoff, *op. cit.*, s. 178.

<sup>54</sup> A. Codello, *op. cit.*, s. 123, 1115.

XVIII w., ciągi dróg przelotowych łączących stację z północną częścią miasta. Stanowiły one bazę dla sieci nowo powstających ulic z nową zabudową mieszkalną lub willową.

Znamienne jest, iż w pobliżu linii kolejowej lokowano zabudowę przemysłową. Od II połowy XIX w. powstawały założenia fabryczne, takie jak słynne browary należące do rodziny Sanguszków, fabryka krochmalu Scholtena, młyn parowy, fabryka narzędzi i maszyn rolniczych Franciszka Eliasiewicza, huta szkła Kropfa, cegielnie, tartak, rzeźnia czy fabryka kopyt Berkelhammera i Hudesa<sup>55</sup>. Fabryki miały bezpośrednie połączenie z trakcją kolejową, co ułatwiało transport towarów. W pobliżu manufaktur zaczęła powstawać wielkomiejska zabudowa mieszkalna. Sukcesywnie pojawiały się również budynki użyteczności publicznej, takie jak poczta czy szkoły. Postępował rozwój drobnego handlu, wznoszono obiekty handlowe oraz drobne warsztaty usługowe. W rejonie dworca budowano również zaplecze dla podróżnych w formie restauracji czy hoteli. Konieczna była modernizacja istniejących traktów komunikacyjnych, jak i budowa nowej sieci dróg oraz wprowadzenie nowego oświetlenia. W 1911 r. uruchomiono pomiędzy Dworcem Głównym a zajezdnią na Grabówce połączenie tramwajowe. Torowisko ułożono w granicach ul. Lwowskiej, Wałowej i Krakowskiej<sup>56</sup>.

Równolegle postępowała urbanizacja części północnej Tarnowa, gdzie ulokowano koszary wojskowe, szpitale, szkoły, bursę, kościół, gmach seminarium duchownego czy siedziby Towarzystw: Sokoła, Strzeleckiego czy Gwiazdy<sup>57</sup>.

Wraz z rozwojem zabudowy wzrastała liczba ludności. Najsilniejszy wzrost demograficzny zakreśla się w dzielnicy Strusina, na co miała wpływ budowa dworca kolejowego i rosnąca rola ul. Krakowskiej. Wzrost ludności, który nastąpił w latach 1869–1910, ilustruje poniższa tabela.

Tab. 8. Liczba mieszkańców Tarnowa w latach 1869–1910<sup>58</sup>

Lata	Liczba mieszkańców
1869	21 779
1880	24 627
1890	27 579
1900	31 691
1910	36 731

<sup>55</sup> S. Potępa, *Rozwój przestrzenny Tarnowa...*, s. 131.

<sup>56</sup> *Idem*, *Urbanistyka, w: Architektura...*, s. 47–71.

<sup>57</sup> *Idem*, *Rozwój przestrzenny Tarnowa...*

<sup>58</sup> *Idem*, *Urbanistyka...*

Podobnie sytuacja wyglądała w mniejszych miastach, takich jak Jarosław czy Bochnia, gdzie również bardzo intensywnie zabudowywano tereny pomiędzy ścisłym centrum a dworcem. Obszary przydworcowe stawały się miejscami, w których wznoszono gmachy użyteczności publicznej, zakłady rzemieślnicze, punkty usługowe, restauracje, hotele i obiekty mieszkalne.

Omówione zmiany zachodzące pod wpływem budowy stacji kolejowych w wybranych do analizy ośrodkach pozwalają wysunąć spostrzeżenia, które odpowiadają całemu obszarowi Galicji. Na podstawie przeprowadzanych badań widać, że budowa i oddanie do użytku kolei spowodowały dynamiczny rozwój miejscowości w tempie kilkakrotnie przewyższającym dotychczasowy postęp. Kolej oprócz wojska i przemysłu była najistotniejszym czynnikiem wpływającym na rozwój zarówno urbanistyczny, jak i gospodarczy czy kulturalny miast Galicji. Podstawowy wskaźnik postępującego rozwoju to nowe miejsca pracy dla miejscowej, jak i okolicznej ludności zatrudnianej najpierw przy budowie magistrali, a później przy jej obsłudze. Można zauważyć również szybko postępującą urbanizację terenów typowo rolniczych, związanych ze wzrostem liczby ludności oraz zmianę ich funkcji wynikającą z nowego charakteru jej utrzymania. Było to przede wszystkim wprowadzenie działalności gospodarczej, rzemieślniczej czy przemysłowej. W dalszej kolejności tworzyły się potrzebne dla sfery duchowej związki wyznaniowe, stowarzyszenia, ośrodki kultury, sztuki, rozwijała się oświata. Czynniki te mobilizowały władze miejskie do podjęcia starań polegających na poszerzeniu granic administracyjnych miast. Rosła również świadomość władz poszczególnych miejscowości związana z tym, że posiadanie dworca podnosi prestiż, jak i atrakcyjność miasta oraz wzrastają jego dochody.

### 13. Architekci, budowniczo wie, inżynierowie i artyści pracujący przy budowie Linii Karola Ludwika

**Balk Zygmunt** (ur. 14.07.1873 we Lwowie, zm. ok. 1941 tamże) – malarz, dekorator teatralny. Studia artystyczne rozpoczął we Lwowie w pracowni Jana Dülla oraz lwowskiej Szkole Przemysłowej. Następnie praktykował w Wiedniu w atelier Hermana Burghardta, dekoratora Wiedeńskiej Opery Państwowej. Kształcił się także w Berlinie, Lipsku, Monachium i Dreźnie. Od 1895 r. był związany z Teatrem Skarbkowskim we Lwowie, gdzie pracował do 1930 r.<sup>1</sup> Współpracował też z Teatrami Żydowskimi – we Lwowie i Stanisławowie. Wykonywał dekoracje do przedstawień teatralnych lub operetek, m.in. do *Otella*, *Barbary Radziwiłłówny*, *Lilly Wenedy*, *Bolesława Śmiałego* czy *Balladyny*. Jego twórczość doceniono na wystawie międzynarodowej w Rzymie, gdzie w 1913 r. otrzymał wielki złoty medal za szkice do opery Wagnera. Ponadto zajmował się malarstwem sztalugowym, jak i również ściennym, czego przykładem było współautorstwo malowideł w holu głównym drugiego dworca lwowskiego<sup>2</sup>.

**Bałła Józef** – malarz, dekorator. Tworzył głównie w Wiedniu i Lwowie. W 1901 r. wziął udział w konkursie na wykonanie fresków dla katedry płockiej. Były to sceny ze Starego i Nowego Testamentu otoczone bogatą dekoracją ornamentalną. Projekt ten nie został nigdy zrealizowany. Rok później, w 1902 r. w Krakowie na wystawie zaprezentował swoje prace malarskie, gdzie spośród wielu można było zobaczyć *Studium mężczyzny I i II*, *Grupę dębów*, *Katedra w Płocku*, *Cerkiew* czy akwarele z pobytu we Włoszech<sup>3</sup>. W 1904 r. wraz z Zygmuntem Balkiem wykonał malowidła ścienne w holu głównym drugiego dworca lwowskiego, których tematem przewodnim był rozwój kolejnictwa na świecie<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> *Słownik artystów polskich...*, s. 78.

<sup>2</sup> *Ibidem*, s. 79; M. Orłowicz, *op. cit.* s. 155.

<sup>3</sup> *Słownik artystów polskich...*, s. 79.

<sup>4</sup> M. Orłowicz, *op. cit.*, s. 155–156.



**Bretschneider Franciszek** – inżynier transportu kolejowego. Twórca projektu przebiegu linii Wiedeń–Bochnia, a następnie galicyjskich tras kolejowych na trasie Bochnia–Dębica–Rzeszów–Przeworsk–Przemysł–Lwów oraz linii Lwów–Krasne, która rozchodziła się na dwie gałęzie: do Brodów i Podwołoczysk przez Złoczów i Tarnopol. Był związany z biurem technicznym mieszczącym się przy c.k. guberni we Lwowie, a po 1845 r. przeniesiono go do pracy w Ministerstwie Kolei w Wiedniu<sup>5</sup>.

**Cieczkiewicz Edmund** (ur. 1.01.1872 w Barszczowicach koło Lwowa, zm. 31.01.1958 w miejscowości Rytro w powiecie nowosądeckim) – malarz, ilustrator<sup>6</sup>. W latach 1887–1895 i 1897–1898 odbywał naukę w Szkole Sztuk Pięknych w Krakowie. Kształcił się m.in. w pracowni W. Łuszczkiewicza, F. Cynka czy L. Wyczółkowskiego. Z powodu braku środków do życia w 1901 r. podjął posadę adiunkta kolejowego na kolei galicyjskiej. Tam otrzymał zamówienie od władz kolejowych na wykonanie cyklu pejzaży dla dworca w Tarnowie i Nowym Sączu<sup>7</sup>. Kolejne prace Cieczkiewicz miał wykonać dla potrzeb dworca w Salzburgu, co uniemożliwił mu wybuch wojny w 1914 r. Po 1918 r. artysta osiedlił się w Wierchomli, gdzie oddawał się wyłącznie sztuce. Malował głównie pejzaże okolic Beskidu i Podhala. Wiele z nich zostało opublikowanych jako karty pocztowe przez takie wydawnictwa jak Akropol, Krakus czy Polonia. W 1929 r. współpracował przy organizacji Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznaniu, dla której potrzeb wykonał plakat oraz projekty stoisk. Za życia artysta wystawił swoje prace dwukrotnie: w 1897 r. we Lwowie oraz 1935 r. w Sosnowcu. W 1956 r. dla uczczenia jego pamięci zorganizowano wystawę pośmiertną w Nowym Sączu, na której pokazano 111 obrazów olejnych, kilka akwarel i rysunków<sup>8</sup>.

**Dimmer** (imię nieznane) – inżynier, budowniczy. Nadzorował prace budowlano-techniczne podczas budowy odcinka drogi żelaznej Kraków–Dębica<sup>9</sup>.

**Drexler Ignacy Tadeusz** (ur. 9.04.1878 we Lwowie, zm. 14.12.1930 tamże) – inżynier profesor nadzwyczajny<sup>10</sup>. Szkołę realną oraz gimnazjum ukończył we Lwowie, po czym podjął studia na Wydziale Inżynierii Szkoły Politechnicznej w tym mieście. Jednocześnie przez trzy lata był słuchaczem wykładów z filozofii i historii sztuki na Uniwersytecie Lwowskim. Od 1903 r. pełnił stanowisko inży-

<sup>5</sup> D. Bretschneider, *op. cit.*, s. 12.

<sup>6</sup> *Słownik artystów polskich...*, s. 352.

<sup>7</sup> W. Komorowski, *op. cit.*, s. 18.

<sup>8</sup> *Słownik artystów polskich...*, s. 353.

<sup>9</sup> W. Komorowski, *op. cit.*, s. 12.

<sup>10</sup> S. Łoza, *op. cit.*, s. 65.

niera adiunkta w biurze drogowym Wydziału Krajowego. Był częstym bywalcem seminariów zagranicznych z dziedziny budowy miast i sztuk pięknych. Od 1911 r. pracował w biurze regulacji miast w magistracie krakowskim, skąd przeniósł się w 1912 r. do magistratu lwowskiego. Objął stanowisko kierownicze i rozwijał nowatorską działalność w dziedzinie urbanistyki miast. W roku akademickim 1913/1914 prowadził zleczone wykłady na Politechnice Lwowskiej z zakresu rozplanowania przestrzennego miast. W roku akademickim 1925/1926 miano- wano go profesorem nadzwyczajnym Katedry Budowy Miast na Wydziale Inżynierii Łądowo-Wodnej. Tam również w roku akademickim 1928/1929 był dziekanem<sup>11</sup>.

**Fiedler Tadeusz** – inżynier mechanik. Szkołę realną ukończył we Lwowie w 1876 r. W tym samym roku podjął studia na Wydziale Chemicznym Szkoły Politechnicznej we Lwowie. Po dwóch latach przeniósł się na Wydział Mechaniczny, gdzie w 1878 r. uzyskał dyplom inżyniera mechanika. Po studiach przez pięć lat pełnił obowiązki asystenta w Katedrze Technologii Mechanicznej. Następnie przeniósł się do marynarki austriackiej, gdzie pracował jako inżynier mechanik. Zdobył tu bardzo duże doświadczenie praktyczne. W 1892 r. powrócił na Politechnikę Lwowską, gdzie został powołany na kierownika Katedry Mechaniki i Teorii Maszyn, jako następca prof. Jana Nepomucena Franke. W roku akademickim 1896/1897 pełnił funkcję dziekana Wydziału Mechanicznego. Zasłynął m.in. z utworzenia w 1898 r. Mechanicznej Stacji Doświadczalnej, którą kierował przez 25 lat. W roku akademickim 1902/1903 po raz pierwszy pełnił funkcję rektora Politechniki Lwowskiej, a potem w latach 1911–1912. W 1904 r. objął kierownictwo nowo utworzonej Katedry Teorii Maszyn Ciepłych na Politechnice Lwowskiej. Profesor Fiedler był pionierem budowy nowoczesnych laboratoriów i zakładów naukowych w Polsce, stanowiących o renomie Wydziału i uczelni. Oprócz pracy naukowej, ogromnej pracy dydaktycznej i organizacyjnej, znajdował czas na pracę społeczną. Przez długi czas działał w Polskim Towarzystwie Politechnicznym we Lwowie, w 1899 r. pełnił obowiązki prezesa Towarzystwa, a w 1905 r. został wybrany na jego członka honorowego. Profesor Fiedler kierował Katedrą Teorii Maszyn przez 25 lat (1904–1929), wcześniej przez 10 lat był kierownikiem Katedry Mechaniki i Teorii Maszyn. Położył ogromne zasługi dla rozwoju tych katedr Wydziału Mechanicznego i Politechniki Lwowskiej. Przed przejściem na emeryturę, w 1929 r. nadano mu w macierzystej uczelni tytuł *doctora honoris causa*. Po przejściu na emeryturę prof. Fiedler opracował swoje wykłady dotyczące podstaw termodynamiki, teorii silników i maszyn ciepłych oraz przepływu ciepła. Zostały wydane w publikacji *Teoria maszyn ciepłych cz. I*

<sup>11</sup> Z. Popławski, *op. cit.*, s. 176.

(1932), dzięki pomocy Komisji Wydawnictw Kół Naukowych i Towarzystwa Bratniej Pomocy Studentów Politechniki Lwowskiej. Profesor T. Fiedler zmarł w 1933 r. w Mościcach. Był odznaczony m.in. Komandorią Orderu Odrodzenia Polski.

**Gorecki Józef** – właściciel Fabryki Elementów Kutyh w Krakowie. Wykonywał dekoracje dla dworców Linii Karola Ludwika<sup>12</sup>.

**Jägermann Józef** (ur. 1843, zm. 1927) – inżynier, budowniczy<sup>13</sup>. W latach 1870–1888 wykładowca na Politechnice Lwowskiej na Wydziale Budownictwa Drogowego, Wodnego, Mostów i Kolei Żelaznych<sup>14</sup>.

**Lewiński Jan** (ur. 1859) – inżynier, architekt, współtwórca Towarzystwa Politechnicznego we Lwowie, stały współpracownik „Czasopisma Technicznego”, gdzie publikował wiele prac z zakresu architektury i budownictwa<sup>15</sup>. W czerwcu 1907 r. rozpoczęło działalność Towarzystwo Ruskich Inżynierów, którego był współzałożycielem. W roku akademickim 1901/1902 mianowano go na profesora nadzwyczajnego, a w 1908 awansował na profesora zwyczajnego budownictwa utylitarnego, kolejowego i encyklopedii budownictwa lądowego. Właściciel największego przedsiębiorstwa budowlanego we Lwowie. Wraz z Janem Domaszewiczem rozszerzył swoją działalność i otworzył fabrykę dachówek maszynowych i wyrobów ceramicznych, która u schyłku lat 90. XIX w. stała się jego własnością<sup>16</sup>. Wspólnie z Józefem Sosnowskim i Julianem Zachariewiczem prowadził biuro projektowe. W 1894 r. przedsiębiorstwo budowlane Lewińskiego wykonało ważniejsze budowle na wystawę krajową. W końcu XIX w. jego firma zatrudniała ok. 600 pracowników i tym samym uchodziła z największe przedsiębiorstwo z branży budowlanej we Lwowie. Na początku XX w. Lewiński zmonopolizował miejscowy rynek – produkując i wprowadzając okładziny ceramiczne, kafle piecowe czy gotowe elementy wyposażenia wnętrz<sup>17</sup>.

**Mięsowicz Michał** (ur. 19.09.1864 w Korczynie, zm. w 1938 w Krośnie). Naukę zawodu rozpoczął w zakładzie zegarmistrzowskim ojca, mając 13 lat. W 1883 r. został mianowany czeladnikiem, po czym wyjechał do Pragi, a następnie do

<sup>12</sup> Ogłoszenia, w: *Kompletny skorowidz miejscowości w Galicji i Bukowinie*, Lwów 1903.

<sup>13</sup> S. Nicieja, *Cmentarz Łyczakowski we Lwowie*, Warszawa 1989, s. 342; J. Lewicki, *op. cit.*, s. 79.

<sup>14</sup> Z. Popławski, *op. cit.*, s. 15.

<sup>15</sup> S. Łoza, *op. cit.*, 174.

<sup>16</sup> *Ogłoszenia*, „Czasopisma Techniczne” 1893, R. 11, nr 9 z 10 V, s. 72.

<sup>17</sup> J. Lewicki, *op. cit.*, s. 62–64, 77, 80, 82–91.

Wiednia, gdzie doskonalił swoje umiejętności w zawodzie. Przez kilka lat pracował w wiedeńskiej firmie „Emil Schauer”, ucząc się budowy i naprawy zegarów wieżowych. Pod koniec lat 90. XIX stulecia wrócił do kraju i jako mistrz zegarmistrzowski osiedlił się na stałe w Krośnie. W 1901 r. otworzył Pierwszą Krajową Fabrykę Zegarów Wieżowych w Krośnie, która prosperowała przez 37 lat. Fabryka miała swą siedzibę w budynku rodziny Mięśowiczów, przy ówczesnej ul. Krakowskiej. Na poziomie piwnicznym znajdowała się kuźnia i dział obróbki mechanicznej większych części zegarów, na parterze odbywała się obróbka mniejszych części oraz montaż mechanizmów i tarcz zegarowych, natomiast część pomieszczeń na piętrze służyła do celów mieszkalnych<sup>18</sup>. Przez cały okres działalności w fabryce wyprodukowano ponad 280 zegarów wieżowych o różnym stopniu skomplikowania. Jednym z ciekawszych przykładów był wykonany w 1927 r. zegar z mechanizmem wygrywającym na dzwonach pieśń maryjną *Witaj Święta*, dla kościoła kolegiackiego w Szamotułach. Ponadto mechanizmy zegarów wieżowych produkcji Mięśowicza można podziwiać m.in. na Domu pod Globusem w Krakowie, na wieży kościoła farnego w Krośnie, na dworcach kolejowych, np. w Krakowie, Lwowie czy na ratuszu wiedeńskim. Mięśowicz zdobywał wiele nagród, wielokrotnie był laureatem krajowych i międzynarodowych wystaw przemysłowych, m.in. w 1908 r. otrzymał złoty medal za zegar wieżowy na wystawie w Paryżu. W Krośnie pełnił wiele ważnych funkcji społecznych. Od 1901 r. był członkiem Rady Miejskiej, a w latach 1927–1933 burmistrzem Krosna. Ponadto pełnił funkcję cechmistrza Cechu Wielkiego, przewodniczącego Komisji Egzaminów Czeladniczych, a także prezesa Towarzystwa Mieszkańskiego „Zgoda”. Fabrykę zamknięto po śmierci Mięśowicza w marcu 1938 r.<sup>19</sup>

**Obmiński Tadeusz** (ur. 16.04.1874 we Lwowie, zm. 18.07.1932 tamże) – architekt. W 1892 r. został absolwentem Szkoły Realnej, po czym podjął dalszą naukę na Wydziale Architektury Politechniki Lwowskiej, którą ukończył, zdając egzamin dyplomowy w dniu 9 lipca 1898. W latach 1900–1901 odbył dodatkową specjalizację w Charlottenburgu. W latach 1897–1905 pracował na stanowisku asystenta w Katedrze Konstrukcji Budowlanych, w latach 1906–1908 był konstruktorem w Katedrze Budownictwa Lądowego. W 1908 obronił doktorat (*Geneza budownictwa drewnianego w Polsce*), rok później został docentem płatnym rysunku technicznego i budownictwa drewnianego. W październiku 1910 r. mianowano go profesorem zwyczajnym i kierownikiem Katedry Budownictwa Ogólnego. W kolejnych latach prowadził m.in. wykłady o materiałach budowlanych, kosz-

<sup>18</sup> Z. Mrugalski, *Polskie zegary wieżowe. Historia zegarów publicznych*, „Zegarki i biżuteria” 2001, nr 10, s. 5.

<sup>19</sup> Archiwum Muzeum Rzemiosła w Krośnie, Dział Zegarmistrzostwo; K. Wronka, K. Las-koś, *Obywatel Królewskiego Wolnego Miasta Krosna Michał Mięśowicz*, Krosno 1994.

torysach i prowadzeniu budowy. W latach 1912–1913 był dziekanem Wydziału Łądowo-Wodnego, w latach 1915–1916 i 1920–1921 Wydziału Architektonicznego, zaś w roku akademickim 1916/1917 rektorem Politechniki Lwowskiej<sup>20</sup>.

**Popiel Antoni** (ur. 13.06.1865 w Szczakowej koło Jaworzna, zm. 7.07.1910 w Lubieniu koło Lwowa)<sup>21</sup>. Naukę rozpoczął w gimnazjum w Brodach i we Lwowie, gdzie zauważono jego talent rzeźbiarski. W latach 1882–1885 przebywał w Krakowie, gdzie studiował w Szkole Sztuk Pięknych w pracowni W. Gadomskiego, J. Jabłońskiego i W. Łuszczkiewicza. W latach 1885–1888 studiował w Akademii Wiedeńskiej u Edmunda von Hellmera oraz w Österreichisches Museum für Kunst und Industrie w pracowni Ottona Königa<sup>22</sup>. W 1888 r. wyjechał do Florencji, by kontynuować naukę, tym razem u Augusto Passaglii, Emilio Manciniego i Augusto Rivalty<sup>23</sup>. Na stałe osiedlił się we Lwowie w 1889 r., tam też otworzył własną pracownię w kamienicy Brudnickich przy placu Mariackim 3, a następnie przeniósł się do klasztoru Sióstr Benedyktynek, mieszczącego się przy placu Benedyktynek<sup>24</sup>. Na jego twórczość ogromny wpływ wywarł austriacki i włoski neobarokowy akademizm<sup>25</sup>. W latach 1892–1894 pracował w zakładzie rzeźby dekoracyjnej pod okiem L. Marconiego oraz jako asystent w Katedrze Rysunku i Modelowania na Politechnice Lwowskiej. Wykładał tu przez wiele lat i zdobył tytuł profesora nadzwyczajnego. Jego żoną została córka Marconiego – Maria, z którą wstąpił w związek małżeński w grudniu 1894 r. W 1895–1897 wraz z żoną wyjechał do Florencji, gdzie nawiązał współpracę z rzeźbiarzem Mancinim. Z tego okresu pochodzą m.in. pomnik Józefa Korzeniowskiego znajdujący się w Brodach czy posąg *Justicia* wykonany do westybulu Pałacu Sprawiedliwości we Lwowie. W 1898 r. wyjechał na krótko do Warszawy, gdzie zdobył pierwszą nagrodę w konkursie na dekorację rzeźbiarską fasady nowego gmachu TZSP. Projekt nigdy nie został zrealizowany. Popiel otrzymał również główną nagrodę w konkursie na pomnik Adama Mickiewicza we Lwowie w 1904 r. Po śmierci Marconiego przejął po nim Katedrę Modelowania na Politechnice Lwowskiej, gdzie został mianowany honorowym docentem, a w 1905 r. profesorem nadzwyczajnym. Był również jednym z założycieli Stowarzyszenia Młoda Sztuka, którego celem było promowanie młodych artystów. Obszerna spuścizna twórcza artysty może świadczyć o jego dużym talencie. Popiel wykonał szereg prac z okazji uroczystości koronacji obrazu Matki Boskiej Pocieszenia

<sup>20</sup> J. Lewicki, *op. cit.*, s. 58, 72–74, 154–155.

<sup>21</sup> *Słownik artystów polskich...*, s. 393.

<sup>22</sup> „Kurier Lwowski” 1891, nr 174 z 25 VI, s. 3.

<sup>23</sup> *Antoni Popiel* [nekrolog], „Słowo Polskie” 1910, nr 311 z 8 VII, s. 1.

<sup>24</sup> „Kurier Lwowski” 1891, nr 174 z 25 VI, s. 3.

<sup>25</sup> J. Biriulow, *Rzeźba lwowska...*, s. 115.

w Złotej Kaplicy w kościele Jezuitów we Lwowie. Ponadto pomnik Tadeusza Kościuszki w Waszyngtonie (1907), *Portret Edwarda Lepszego* (1896), posązek Adama Mickiewicza, *Popiersie Jana Matejki* (1893), *Głowę Jana Kasprówicza* (1895) i wiele innych<sup>26</sup>. Wykonał wiele rzeźb architektonicznych, do których tworzenia używał mieszaniny cementu i wapna hydraulicznego, pracował również w piaskowcu, kamieniu sztucznym, jak i w drewnie<sup>27</sup>.

**Rosenbaum Peter August** – królewski radca budowlany, nadinżynier. Wraz z Gustavem Holtzmannem stworzył projekt obecnie nieistniejącego Anhalter Bahnhof w Berlinie dla kolei berlińsko-saksońskiej. Do Wrocławia przybył ok. 1840 r. na zaproszenie Towarzystwa Kolei Górnośląskiej w celu dokonania korekty dotychczasowego projektu nowej drogi żelaznej. W tym samym roku podjął kierownictwo nad przedsięwzięciem. Był autorem zarówno dworca wrocławskiego, dworców leżących na trasie kolei górnośląskiej, jak i pierwszego gmachu dworca krakowskiego<sup>28</sup>.

**Rybkowski Tadeusz** (ur. w 1848 w Krakowie, zm. w 1926 we Lwowie). Naukę malarstwa rozpoczął pod kierunkiem W. Łuszczkiewicza w krakowskiej Szkole Sztuk Pięknych, a następnie kształcił się w Akademii Sztuk Pięknych w Wiedniu, w pracowniach L. Loefflera i H. Makarta. Po skończonej nauce w Wiedniu pozostał jeszcze przez kilka lat, po czym udał się w podróż do Włoch, Monachium, Drezna i Berlina. W 1893 r. przyjechał do Lwowa, gdzie osiadł na stałe, pracując jako profesor malarstwa dekoracyjnego w Państwowej Szkole Przemysłowej. W jego twórczości przeważały sceny rodzajowe, zajmował się również malarstwem ściennym, sporządzał ilustracje do czasopism, interesował się folklorem huculskim<sup>29</sup>. W 1880 r. wykonywał dla dworca przemyskiego dekoracje malarskie, zamówione specjalnie na przyjazd cesarza Franciszka Józefa<sup>30</sup>. Ponieważ nie zachował się żaden materiał ilustracyjny, a o zamówionych dziełach rozpisywała się jedynie prasa codzienna, to i tak dokładnie nie wiadomo, jakim tematem przewodnim artysta operował. Prawdopodobnie były to obrazy wielkoformatowe malowane na płótnie, których tematem głównym były wówczas bardzo popularne sceny rodzajowe związane z podróżą i rozwojem kolejnictwa. Dziś los obrazów

<sup>26</sup> *Słownik artystów polskich...*, s. 394–395.

<sup>27</sup> *Ibidem*, s. 415; J. Biriulow, *Rzeźba lwowska...*, s. 115.

<sup>28</sup> *Wrocławskie dworce kolejowe...*, s. 262; S. Łoza, *op. cit.*, s. 261; S. Nowolecki, *Wykaz ulic, placów, kościołów i domów miasta Krakowa*, Kraków 1878, s. 189.

<sup>29</sup> T. Dobrowolski, *Malarstwo polskie ostatnich dwustu lat*, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk 1976, s. 129.

<sup>30</sup> „Rocznik Przemyski” 1962, t. 9, z. 2, s. 326; U. Thieme, F. Becker, *op. cit.*, t. 29, s. 250; Z. Kossakowska-Szanajca, B. Majewska-Maszkowska, *op. cit.*, s. 163, 317.

nie jest nam znany, istnieje przypuszczenie, że po remoncie dworca w 1895 r., wywieziono je do Wiednia<sup>31</sup>.

**Sadłowski Władysław** (ur. 25.06.1869 we Lwowie) – inżynier, architekt, dekorator wnętrz, profesor Politechniki Lwowskiej, twórca drugiego dworca lwowskiego oraz hali peronowej<sup>32</sup>. W latach 1892–1894 pracował na Politechnice Wiedeńskiej jako wykładowca. Po powrocie do Lwowa wykładał w Szkole Przemysłowej. Kilka lat później objął Katedrę Rysunków Odręcznych i Ornamentacyjnych Szkoły Politechnicznej. Wykonał projekt m.in. budynku głównego Szkoły Przemysłowej, mieszczący się przy ul. Snopkowskiej, zrealizowany w latach 1907–1909. Członek Komitetu I Wystawy Architektów Polskich we Lwowie. Autor jednego z projektów Pałacu Sztuki we Lwowie, opublikowanego w 1911 r. w „Sztuce”. Członek wielu komisji konkursowych, m.in. konkursu architektonicznego na odbudowę studni zwieńczonej figurą Matki Boskiej, Domu Techników czy rewitalizację kościoła Św. Anny we Lwowie<sup>33</sup>.

**Stroński Marian** (ur. 15.06.1892 r. w Łozowej koło Tarnopola, zm. w 1977 w Przemyślu). Mając 9 lat przeprowadził się wraz z rodzicami do Przemyśla, gdzie osiedlili się na stałe. W latach 1908–1913 podjął naukę na Akademii Sztuk Pięknych w Krakowie, jego profesorami byli m.in. Jacek Malczewski i Leon Wyczółkowski. Po odbytej nauce wyjechał do Wiednia, gdzie kształcił się w Akademii Wiedeńskiej, a jego mistrzem był Kazimierz Pochwański. Stroński wiele podróżował po kraju, jak i po Europie. W jego twórczości przeważały sceny rodzajowe, pejzaże. W okresie międzywojennym artysta rozszerzył swą twórczość również o malarstwo ścienne. Jego prace można było oglądać na wystawach w kraju i za granicą, m.in. w Warszawie, Lwowie czy w paryskiej galerii Henri Manuel. W czasie II wojny światowej jego warszawskie mieszkanie i pracownia uległy zniszczeniu, przez co stracił poważną część swego dorobku artystycznego. Po tych przeżyciach Stroński na stałe zamieszkał w Przemyślu. Artysta pracując ponad pół wieku, pozostawił trwałe ślady swojej twórczości. Namalował wiele portretów, pracował przy ok. 30 obiektach sakralnych, odnowił malowidła w sali posiedzeń Rady Miasta, jak również malowidła z postaciami alegorycznymi w holu dworca kolejowego, stworzył wiele obrazów olejnych, także o tematyce religijnej. W latach 1968–1976 w jego twórczości przeważała abstrakcja oraz malarstwo portretowe. Artysta zmarł w 1977 r. i został pochowany na Cmentarzu Głównym w Przemyślu<sup>34</sup>.

<sup>31</sup> M. Ziębińska, *op. cit.*, s. 70.

<sup>32</sup> S. Łoza, *op. cit.*, s. 266; „Architekt” 1904, nr 7, s. 101–110; U. Thieme, F. Becker, *op. cit.*, t. 29, s. 303.

<sup>33</sup> J. Lewicki, *op. cit.*, s. 67.

<sup>34</sup> M. Ziębińska, *op. cit.*, s. 78.

**Stryjeński Tadeusz** (ur. 29.08.1849 w Carouge koło Genewy w Szwajcarii, zm. 3.06.1943 w Krakowie) – architekt, konserwator zabytków, przedsiębiorca budowlany. Syn inżyniera Aleksandra Stryjeńskiego i Pauliny de Lestocq. W latach 1868–1872 studiował architekturę na Politechnice w Zurychu pod kierunkiem Gottfrieda Sempera, w 1877 studia uzupełnił w Ecole des Beaux-Arts w Paryżu. W 1873 r. studiował w Wiedniu. W latach 1874–1877 pracował jako architekt rządowy w Limie w Peru. Po powrocie do Krakowa w 1878 r. podjął pracę w Szkole Przemysłowej na stanowisku asystenta. W międzyczasie, w 1879 r. otworzył w Krakowie własną firmę projektowo-budowlaną. Był członkiem Komisji Historii Sztuki Akademii Umiejętności. W latach 1906–1910 pełnił funkcję dyrektora Muzeum Techniczno-Przemysłowego, w 1913 wraz z Franciszkiem Mączyńskim zaprojektował dla niego nową siedzibę przy ul. Smoleńsk 13. Jako pierwszy w Polsce architekt stosował żelbet. Był jednym z projektantów i współtwórcą planów Wielkiego Krakowa w 1910, członkiem Towarzystwa Przyjaciół Sztuk Pięknych w Krakowie<sup>35</sup>. Ponadto brał udział w pracach budowlanych Dworca Głównego w Budapeszcie, odnowił pałacyk w Woli Justowskiej, katedrę we Włocławku, Pałac Wołodkowicza przy ul. Lubicz w Krakowie, prałatówkę przy Kościele Mariackim w Krakowie i wiele innych. Był autorem projektów, m.in. Muzeum Czapskich w Krakowie, Muzeum Przemysłowego w Krakowie czy przebudowy zamku w Żywcu<sup>36</sup>.

**Talaga Jan** (ur. w 1876 w Zembczycach, zm. w 1955) – artysta malarz, współautor przedstawień alegorycznych z holu głównego dworca w Przemyślu<sup>37</sup>. Był uczniem Jana Stanisławskiego. Najczęstszy motyw pojawiający się w jego twórczości to potoki w śniegu<sup>38</sup>.

**Wassilko Józef** (ur. 09.01.1844, zm. 24.04.1896 w Krakowie) – inżynier architekt, kierował budową dworca kolejowego w Krakowie<sup>39</sup>.

**Wierzbicki Ludwik** (ur. w 1835 w Wierbiązu w powiecie Sokal, zm. w 1938 we Lwowie<sup>40</sup>) – profesor budownictwa, konserwator, dyrektor kolei żelaznej w Stanisławowie, a następnie Dyrektor Galicyjskiej Dyrekcji Kolei we Lwowie.

<sup>35</sup> S. Łoza, *op. cit.*, s. 295.

<sup>36</sup> M. Kostanecki, *Twórczość architektoniczna Tadeusza Stryjeńskiego na tle epoki*, Kraków–Warszawa 1937, s. 29; *Kalendarz Krakowski J. Czechana r. 1906*, s. 78.

<sup>37</sup> M. Ziębińska, *op. cit.*, s. 71; A. Gilewicz, J. Rożański, *op. cit.*, s. 123; *Materiały do dziejów Akademii Sztuk Pięknych...*, s. 56.

<sup>38</sup> T. Dobrowolski, *op. cit.*, s. 145.

<sup>39</sup> S. Łoza, *op. cit.*, s. 323: Informacja na nagrobku na cmentarzu krakowskim.

<sup>40</sup> *Ibidem*, s. 328.



Był autorem pierwszego, nieistniejącego dworca lwowskiego, jak i dworców na liniach Lwów–Czerniowce–Jassy i Lwów–Suszany. Współautor z F. Pokutyńskim Kasyňa Miejskiego przy ul. Akademickiej 13 we Lwowie, ukończonego w 1874 r. Doświadczenia w budowie obiektów kolejowych nabierał w Wiedniu, gdzie ukończył Szkołę Sztuk Pięknych. Od 1874 r. wykładowca przedmiotów technicznych, tj. konstrukcji budowlanych, mechaniki budowli i prawa budowlanego w Akademii Technicznej we Lwowie. Był autorem wielu prac z zakresu architektury i przemysłu artystycznego<sup>41</sup>.

**Wójtowicz Piotr** (ur. 10.06.1862 w Przemyśle, zm. w 1938 we Lwowie). Już od najmłodszych lat przejawiał zamiłowanie do sztuk pięknych, a przede wszystkim do rzeźbiarstwa. Jako młody chłopak pracował jako uczeń snycerza, robiąc ramy do obrazów. Kiedy wyjechał do Lwowa, trafił do pracowni Marconiego i uczył się przez cztery miesiące rzeźby w marmurze. Dzięki mistrzowi pojechał do Wiednia, gdzie jak sam mówił spędził najpiękniejszy okres życia. W 1883 r. Wójtowicz został przyjęty na Akademię Wiedeńską, gdzie rozwijał swój talent w pracowniach Edmunda von Hellmera, Karla Kundmanna i Kaspra Clemensa Zumbuscha<sup>42</sup>. Typowe dla twórczości artysty było połączenie barokowego dynamizmu i teatralizacji z naturalistyczną starannością. Jego rzeźby charakteryzował również subtelny akademicki modelunek oraz tendencja do ekspresji, co odzwierciedlało wpływ szkoły wiedeńskiej. Na początku XX w. tworzył w dużej pracowni udostępnionej mu przez miasto w Dawnym Pałacu Sztuki. Tutaj w latach 1902–1903 powstały wspomniane kamienne figury wieńczące fronton lwowskiego dworca głównego. Schyłek życia artysty to przede wszystkim okres niepowodzeń oraz walki z chorobą alkoholową. „Przyjęty do domu starców, błąkał się od czasu do czasu wśród mistrzów kamieniarskich Lwowa, prosząc o wsparcie”<sup>43</sup>. Zmarł pomiędzy 9 a 11 czerwca 1938 r. we Lwowie, mając 76 lat<sup>44</sup>.

**Wygrzywalski Feliks** (ur. w 1875 w Przemyśle, zm. w 1944 w okolicach Rzeszowa) – artysta malarz. Edukację rozpoczął w szkole we Lwowie, gdzie jako chłopiec potrafił zadziwić swoim talentem malarskim. W 1893 r. podjął naukę w Monachium, co umożliwiło mu przyznanie stypendium. Studia obejmowały historię sztuki, rysunek i malarstwo. Już wtedy grono pedagogiczne wyróżniało go za ówczesną twórczość. Wreszcie wystawił *Mojżesza na górze Synaj*, który został przyjęty entuzjastycznie przez niemiecką krytykę. Po pobycie we Włoszech, gdzie

<sup>41</sup> A. L. Nitsch, *op. cit.*, s. 61; J. Lewicki, *op. cit.*, s. 68; J. Wiczowski, *Lwów, jego rozwój i stan kulturalny oraz przewodnik po mieście*, Lwów 1907, s. 594.

<sup>42</sup> J. Biriulow, *Rzeźba lwowska...*, s. 123.

<sup>43</sup> Cyt. za: J. Biriulow, *Rzeźba lwowska...*, s. 129.

<sup>44</sup> J. Biriulow, *Rzeźba lwowska...*, s. 124–125; M. Orłowicz, *op. cit.*, s. 154.

poznał swoją żonę, zachwycony atmosferą kraju postanowił pozostać tam na stałe. Osiadł w Rzymie, gdzie zaprzyjaźnił się z przebywającymi wówczas tam Klingeringem i Siemiradzkiem, a w kolejnych latach z Janem Kasproviczem i Leopoldem Staffem. Jego przyjazne usposobienie oraz wielka charyzma sprawiły, że z czasem stał się duszą kolonii artystycznej. Przez długi czas zajmował się kopiowaniem dzieł, m.in. Caravaggia, Rafaela, Guercina, Velázquez czy Tycjana, było to jego główne źródło utrzymania. Zafascynowany pięknem krajobrazu morskiego, uwieczniał tamtejsze pejzaże. Malował też w dalszym ciągu akty. Ponadto nawiązał współpracę z tygodnikami: polskim – „Wędrowiec”, rosyjskim – „Strakaza” i niemieckimi – „Illustrierte Zeitung” i „Deutsche Verlags-Anstalt”, dla których wykonywał ilustracje. Spokojną twórczość zaburzył wybuch rewolucji, powstały wówczas obrazy o tematyce społecznej, które spowodowały duże zainteresowanie opinii publicznej. Były to: *Rok 1905*, *Strajk*, *Krwawe głoski* i wreszcie tryptyk *Wyzwolenie*. Wiele pochwał zebrały również prace *Wezbrana rzeka*, *Chleba nam głodnym czy Bez roboty*<sup>45</sup>. Po wystawie w Galerii Nazionale d'Arte Moderna jego sztukę opisywała prasa zarówno włoska, polska, niemiecka, jak i rosyjska. Wygrzywałski zbierał pochwały m.in. za świetną technikę, rysunek grę światłocieni oraz doskonałe wycucie kompozycji. W 1906 r. przebywał w Egipcie, gdzie powstały takie prace jak *Córka Fellachów*, *Ulica w Cairo*, *Karawana*, *Hamsina*, *Modlitwa Arabów*, *Sprzedawcy Dywanów*. Powstające tam prace, głównie o tematyce orientalnej, cieszyły się dużym powodzeniem wśród odbiorców. W 1907 r. artysta wrócił do Lwowa, do czego skłoniła go propozycja wykonania zdobień ścian lwowskiej Izby Przemysłowo-Handlowej. Rozpoczął współpracę z lwowskimi teatrami, wykonując dekoracje do spektakli. W efekcie został inspektorem sceny lwowskiej i jej kierownikiem malarskim. Prowadząc aktywne życie twórcze, urządzał wiele wystaw, inicjował spotkania artystyczne i edukacyjne. Jego działalność przerwała wojna, kiedy wzięto go do niewoli jako zakładnika i wywieziono w głąb Rosji. Do Lwowa wrócił w 1925 r., by żyć zgodnie z ideą Anatola France – uprzyjemnić sobie życie<sup>46</sup>.

**Zachariewicz Alfred** (ur. 26.08.1871 we Lwowie, zm. 11.07.1937 tamże) – architekt. Był synem wybitnego architekta prof. Juliana Zachariewicza. Naukę od najmłodszych lat pobierał we Lwowie, by w 1890 r. zdać maturę i podjąć studia na Wydziale Budownictwa Szkoły Politechnicznej w tym mieście. Pod kierunkiem ojca zdobył gruntowne wykształcenie zawodowe w dziedzinie architektury, budownictwa i inżynierii lądowej. Studiował również w Technische Hochschule

<sup>45</sup> T. Dobrowolski, *op. cit.*, s. 100.

<sup>46</sup> U. Thieme, F. Becker, *op. cit.*, t. 36, s. 326; *Ilustrowana Encyklopedia...*, s. 126; „Rocznik Przemyski” 1970, t. 12, s. 190; A. Gilewicz, J. Rożański, *op. cit.*, s. 123.

w Wiedniu. Po powrocie do Lwowa pracował przez krótki czas na Politechnice. W 1894 r. wybudował w ogrodzie Politechniki Lwowskiej model mostu łukowego żelbetowego. W 1903 r., jako „bardzo uzdolniony”, zdał tzw. drugi egzamin państwowy. Już pod koniec XIX w. wygrywał konkursy architektoniczne, został też współnikiem firmy architektoniczno-budowlanej prof. Jana Lewińskiego. Aktywnie uczestniczył w ówczesnych wielkich przedsięwzięciach architektoniczno-budowlanych we Lwowie (m.in. przy budowie nieistniejącego dziś słynnego pasażu Mikolascha oraz sal poczekalni i restauracji gmachu Dworca Głównego we Lwowie). Był także cenionym konstruktorem budowlanym. Wraz z Józefem Sosnowskim założył firmę „Pierwsze Krajowe Przedsiębiorstwo Robót Żelazobetonowych”. W swoim biurze zaprojektował wiele cennych obiektów i banków, np.: Towarzystwo Kredytowe Ziemskie we Lwowie, Izbę Przemysłowo-Handlową we Lwowie, Dworzec Główny we Lwowie, kilkanaście fabryk, rzeźni, chłodni, bekoniarni, szkół, gmachów publicznych i domów czynszowych, gmach PKO we Lwowie, gmach główny BGK w Warszawie czy Drugi Dom Techników we Lwowie. O jego osiągnięciach pisano z uznaniem w wielu fachowych pismach krajowych i zagranicznych<sup>47</sup>.

**Zachariewicz Julian** (ur. 17.07.1837 we Lwowie, zm. 27.12.1898 tamże) – architekt, profesor i rektor Politechniki Lwowskiej. Studiował początkowo w lwowskiej Akademii Technicznej, następnie w Instytucie Politechnicznym w Wiedniu w pracowni Ernsta. Będąc jeszcze studentem, pracował przy restauracji katedry św. Szczepana w Wiedniu. Jako dyplomowany inżynier do 1870 piastował różne stanowiska w kolejnictwie austriackim. W 1860 r. został głównym inżynierem na Kolei Karola Ludwika<sup>48</sup>. W 1871 otrzymał propozycję kierowania nowo utworzoną Katedrą Budownictwa we lwowskiej Akademii Technicznej. Wrócił do Lwowa, został profesorem zwyczajnym Akademii i dziekanem Wydziału Budownictwa. Po przekształceniu Akademii na Szkołę Politechniczną był jej pierwszym rektorem (w latach 1877–1878 i 1881–1882). Jest autorem projektu gmachu głównego Politechniki Lwowskiej oraz odrębnego gmachu Wydziału Chemicznego. Projekt poprzedziły podróże studialne po Niemczech i Austrii w celu zapoznania się z najnowocześniejszymi wówczas rozwiązaniami podobnych uczelni. Gmach główny Politechniki Lwowskiej, nazywanej „macierzą polskich politechnik”, zaprojektowano w modnym wówczas eklektycznym stylu neorenesansowym. Julian Zachariewicz był autorem szeregu gmachów publicznych i prywatnych rezydencji lwowskich, np. gmachu Galicyjskiej Kasy Oszczędności, kościoła

<sup>47</sup> I. Żuk, *op. cit.*, s. 343–356; *idem*, *Katalog wystawy...*; J. Lewicki, *op. cit.*, s. 35–36, 83–84.

<sup>48</sup> S. Łoza, *op. cit.*, s. 338.

Sióstr Franciszkanek, dokonał renowacji najstarszych lwowskich kościołów: Matki Boskiej Śnieżnej i św. Jana Chrzciciela, zaprojektował willę artysty malarza Jana Styki, szereg willi na Kastelówce, zbudował willę Tyszkiewiczów w Wilnie, kościół w Buczniowie k. Tarnopola, kościół w Zarzeczcu, synagogę w Czerniowcach, szereg pawilonów Powszechnej Wystawy Krajowej we Lwowie, przeprowadził renowację katedry w Tarnopolu i kościoła parafialnego w Stryju, budował pałace w Psarach i Raju, zamek w Husiatynie. Jest również autorem książki *Zabytki sztuki w Polsce* (1895)<sup>49</sup>.

**Zapałowicz Władysław** – inżynier kolejowy, wykonał część prac związanych z wytyczeniem trasy z Bochni do Rzeszowa<sup>50</sup>.

**Zieleniewski Edmund** (1855–1919) – wywodził się z rodziny przemysłowców. Gruntowne wykształcenie ekonomiczne zdobył na Politechnice w Wiedniu. Był dyrektorem technicznym odpowiedzialnym za większość projektów maszyn powstałych w Fabryce Zieleniewskiego w Krakowie. W 1906 r. wraz z bratem Leonem rozpoczął budowę nowej fabryki przy ul. Grzegórzeckiej w Krakowie. Brał czynny udział w życiu publicznym, m.in. pracował w krakowskiej Izbie Handlu i Przemysłu, był egzaminatorem na Politechnice Lwowskiej, członkiem Krajowej Komisji do Spraw Przemysłowych, posłem do parlamentu wiedeńskiego. Za działalność społeczną wielokrotnie go odznaczano. W 1914 r. uczestniczył w pracach Naczelnego Komitetu Narodowego w Sekcji dla Handlu i Przemysłu. W 1918 r. został przewodniczącym Komisji Przemysłu, Handlu i Rzemiosła<sup>51</sup>.

<sup>49</sup> J. Lewicki, *op. cit.*, s. 34–35, 57, 67–73, 483–484; I. Żuk, *op. cit.*, s. 343–356; I. Danczak, *op. cit.*, s. 72–85.

<sup>50</sup> AGAD, zespół: *Eisenbahnministerium*, fasc. 104.

<sup>51</sup> E. Zieleniewski, *op. cit.*, s. 56.

## Zakończenie

W niniejszej rozprawie przedstawiłam badania nad architekturą i dekoracją dworców należących do Kolei Karola Ludwika z lat 1850–1910. Omawiane gmachy nie przetrwały do naszych czasów w niezmienionym stanie. Zachowując swą dawną tożsamość i łącząc style różnych epok, obiekty tej linii dają wyjątkowe świadectwo upływu czasu i przemijania pokoleń. Są szczególną metaforą odwiecznej podróży człowieka, odkrywania tego, co nieznanne i poszukiwania własnego miejsca na ziemi.

Rozważania zawarte w niniejszej pracy otwiera rok 1850, kiedy to powstały pierwsze dworce należące do Kolei Karola Ludwika<sup>1</sup>. Był to początek wielkiego przełomu, jaki miał miejsce w tej części kraju, na co wpłynęła budowa pierwszej galicyjskiej drogi żelaznej łączącej Kraków ze Lwowem, wprowadzenie nowego rodzaju budynku użyteczności publicznej – dworca kolejowego oraz pozyskanie dużych korzyści ekonomicznych i społecznych wynikających z upowszechnienia się nowego rodzaju transportu<sup>2</sup>. Kolejne lata to ewolucja układu funkcjonalnego, formy architektonicznej oraz dekoracji gmachów dworcowych. Datą graniczną jest rok 1910, w którym ukończono budowę drugiego dworca lwowskiego, a tym samym zakończono przebudowy na pierwszym odcinku Kolei Karola Ludwika.

Zanim powstała omawiana linia w Europie, kolej rozwijała się już od 20 lat. To właśnie Anglia była prekursorem wszystkich wzorów, zarówno nowinek technicznych, jak i dyktowała pewne mody co do stylu w architekturze. Odnosiło się to również do zabudowy stacyjnej. Powstające od 1830 r. pierwsze wzorce dworców angielskich stanowiły przez prawie cały okres XIX w. pewien wzór powielany w innych krajach europejskich, takich jak Niemcy, Francja czy Austria, przyjęły się one również w Galicji. Wzory te wykorzystywano w czystej formie bądź tworzono wariacje stylistyczne tematu, cały czas nie odbiegając od pierwo-

<sup>1</sup> L. Wierzbicki, *op. cit.*, s. 309.

<sup>2</sup> S. Szuro, *op. cit.*, s. 8.

wzoru. Głównym motywem, którym posługiwali się architekci jeszcze w fazie projektowej, był symbol bramy miejskiej, forma pałacu czy ratusza. Bardzo popularny motyw bramy miejskiej wzorowany na łuku triumfalnym miał oznaczać dworzec jako początek ulicy świata. Analizując architekturę omawianej linii, obserwujemy, że w Galicji głównie operowano bryłą architektoniczną nawiązującą do pałaców miejskich. W pierwszych latach kształtowania się zabudowy kolejowej, na stacjach należących do Kolei Karola Ludwika (lata 1850–1880) można zaobserwować inspirację architektów stylem gotyckim łączonym z elementami architektury warownej oraz stylem neoklasycystycznym. Kolejne lata 1880–1910 to inspiracja architekturą neorenesansową i secesyjną. Na przełomie XIX i XX w. architekci do swoich realizacji przemycali elementy ze sztuki ludowej oraz poszukiwali form odpowiednich dla stylu narodowego. Przykładem tego może być dekoracja restauracji oraz poczekalni klas II i III drugiego dworca lwowskiego. Są to również lata, kiedy projektanci świadomie łączyli różne odmiany historyzmu, które przybierały coraz to bardziej narodowe i regionalne cechy<sup>3</sup>.

Z przedstawionych w pracy analiz wyłania się obraz dworców jako obiektów, których forma architektoniczna oraz rozplanowanie przestrzenne pomieszczeń ściśle związane z jego funkcją. Projektując tego typu budowle, architekci wraz z inżynierami musieli dostosować swoją wizję do obowiązujących zasad rozplanowania funkcjonalnego stacji.

Tak jak jeszcze kilkadziesiąt lat temu kolej, która była czynnikiem wpływającym na rozwój świata przemysłowego, stworzyła swój symbol architektoniczny w postaci dworca, tak trudno sobie dziś wyobrazić, że nowo rozwijające się gałęzie przemysłu, np. elektronicznego czy biochemicznego, wypracują sobie indywidualną formę architektoniczną, wynikającą ze specyfiki produkcji czy też założeń ideologicznych, stąd też tym bardziej cenne są działania mające na celu włączanie tych obiektów w nowo powstającą infrastrukturę centrów komunikacji. Rozważania nad architekturą omawianych miejsc w obliczu szybkiego rozwoju cywilizacyjnego i postępującej globalizacji prowadzą do konkluzji, iż umiejętne korzystanie z dorobku współczesnej nauki i techniki nie musi powodować degradacji obiektów, które nie są dostosowane do nowych funkcji. Przemysłane koncepcje projektowe, włączające zabytkowe formy w nowoczesną architekturę, sprawiają, iż miejsca te zaczynają zyskiwać swoją nową tożsamość. Składają się na nią określone czynniki wyrażające całokształt współczesnych treści, form i funkcji. Czynniki te są świadomą kontynuacją bądź negacją ciągłości tradycji, kultury i pewnego kanonu miejsca. Wyrażają się one zarówno w wymiarze materialnym, polegającym na zachowaniu oryginalnej substancji oraz wyglądu budowli, jak i niematerialnym,

<sup>3</sup> J. Lewicki, *op. cit.*, s. 473.

dotykającym sfery ideowej, jak np. koncepcja planu. Analizując podobną nieco problematykę zagospodarowania obiektów poprzemysłowych w Polsce i w Europie, czyli m.in. dawne kopalnie węgla kamiennego w Zagłębiu Ruhry, nasuwa się refleksja, że w przypadku kolei istnieją znacznie szersze możliwości podjęcia decyzji o dostosowywaniu do pełnienia nowych funkcji. O ile we wspomnianych kopalniach jedyną na ogół decyzją było utworzenie na ich terenie muzeów, o tyle kolej, a zwłaszcza dworce w dalszym ciągu spełniają swą funkcję użytkową, oczywiście po odpowiednim dostosowaniu do skali współczesnych oczekiwań.

# Architecture of the Galician Railway of Archduke Charles Louis' Stations, 1855–1910

## Abstract

The architecture of train stations belonging to the former line of the Galician Railway of Archduke Charles Louis has been awe-inspiring since its beginnings, delighting with its exceptional beauty of form and elegant details. The architectural layout of the buildings was developed by many people, including a group of well-known architects, engineers responsible for the technical side of the enterprise, its functionality, and modern construction of station halls, platforms, tunnels, etc., as well as a team of outstanding sculptors and painters taking care of its palace-like decorations. Among those who left there some traces of their own art were Marian Stroński, Feliks Wyrzywalski, Jan Talaga, Tadeusz Obmiński, Alfred Zachariewicz and Władysław Sadłowski. Owing to the cooperation of various groups of professionals, often with diverse perspectives and artistic visions, railway stations more than any other public buildings came to reflect the spirit of the times, combining technology and architecture, industry and art.

The described main line is the complex of the oldest facilities of the Archduke Charles Louis' Railway joining Krakow and Lwow. It encompasses almost two thousand railway constructions of various size and purpose. Aside from train stations, there were viaducts and bridges, steam engine depots, repair shops, loading stations and other technical buildings, as well as railway housing estates for its workers and gatemen's lodges. Some of the buildings, as for instance the Lwow station, could be recognized as the most outstanding architectonic achievements of the Austro-Hungarian Monarchy.

The present book describes the buildings of the selected stations not only from the perspective of architectonic or planning layout but also of comprehensive arrangements of their visual decorations. The most important are the stations in Lwow and Przemyśl, where alongside the perfectly planned building layout are still preserved the whole iconographic programmes, both painting and sculptural ones, decorating the interiors and facades of the buildings. The leitmotif were genre scenes related to journeys, commerce and industry. The best preserved murals are to be found at Przemyśl. They form a consistent iconographic set, with genre scenes to begin from and allegoric presentations to finish with. Their symbols represent not only interesting artistic manifesto but also an example of using old allegories in a new form. The allegoric system existing since time immemorial was at that time too poor and for that reason certain representations were enriched with new attributes previously unknown. There are personifications of industrial development, of technology and science, of maritime transport, architecture, railway or electricity.



Alongside the painted decorations there are also preserved the original woodworks, sculptural decorations, stuccoworks or parts of original furniture.

One of the most interesting elements of these urban planning solutions were gardens adjoining to the stations. Apart from emphasizing the beauty of the railway buildings and making waiting time more enjoyable, they also served practical functions. The hedgerows demarcated the railway area and formed a fence against wind and snow.

At present, when railway diminished in importance, the stations of that line are usually very neglected and are quickly devastating. Thus, it is very important to document promptly all what has been preserved, especially architectonic details, sculptural decorations, paintings and wall decorations as well as very scarce elements of original furniture. Nowadays, a majority of those buildings are often rebuilt in uncontrolled way to serve new needs, with the violation of the principles of *preservation of historic buildings*.

Translated by Grażyna Waluga

# Bahnhofarchitektur der Galizischen Carl Ludwig-Bahn in den Jahren 1855–1910

## Zusammenfassung

Die Architektur der Bahnhöfe der ehemaligen Carl Ludwig-Bahn ruft seit ihrer Entstehung bis zum heutigen Tage Bewunderung hervor, dank ihrer ungewöhnlich schönen Form und der Eleganz ihrer Details. Die architektonische Ausführung der Gebäude ist das Resultat der Arbeit vieler Menschen, darunter bekannter Architekten und Ingenieure, die für technische Aspekte und die Funktionalität verantwortlich waren. Ihnen verdankten Bahnsteige und ihre Hallen, sowie Tunnel usw. ihre moderne Konstruktion, hervorragenden Bildhauern und Malern ihre palastähnliche Ausstattung. Tätig waren dabei u.a. Marian Stroński, Feliks Wygrzywalski, Jan Talaga, Tadeusz Obmiński, Alfred Zachariewicz und Władysław Sadłowski. Dank der Zusammenarbeit von Vertretern verschiedener Berufe, mit ihren eigenen Blickpunkten und Vorstellungen, waren Bahnhöfe – mehr vielleicht als irgendein anderer Typ von öffentlichen Bauwerken – Plätze, wo sich der Zeitgeist widerspiegelte, Technik mit Architektur und Industrie mit Kunst zusammentraf.

Die besprochene Magistrale bilden die ältesten Teile der Carl Ludwig-Bahn auf der Strecke Krakau–Lemberg. Auf diesem Gebiet entstanden fast zwei Tausend Bahnobjekte von verschiedener Größe und Bestimmung. Außer den Bahnhöfen waren es Viadukte und Brücken, Lokomotiven- und Maschinenhäuser, Umlade- und andere technische Vorrichtungen, sowie Siedlungen für die Angestellten und Bahnwärterhäuschen. Einige der Bauten, wie der Lemberger Bahnhof, zählen zu den architektonischen Hauptwerken der Österreich-Ungarischen Monarchie.

In der vorliegenden Arbeit wurden ausgewählte Bahnhofgebäude behandelt, und zwar nicht nur hinsichtlich ihrer Architektur und der Pläne ihrer Anlagen, sondern auch ihrer komplexen plastischen Ausstattung. Die wichtigsten Beispiele sind die Bahnhöfe in Lemberg und Prömsel, wo bis heute neben einer perfekten Raumeinteilung ikonographische Programme mit Skulpturen und Malereien erhalten blieben, in den Innenräumen und auf den Fassaden. Hauptthemen waren Genreszenen verbunden mit der Reise, dem Handel und der Industrie. Am besten erhalten sind die Wandmalereien des Prömseler Bahnhofs. Genreszenen und zahlreiche Allegorien bilden hier einen einheitlichen ikonographischen Komplex. Ihre interessante Symbolik ist ein Beispiel dafür, wie langbekannte Allegorien in neuer Form aufgegriffen wurden. Die alten Allegorien waren nicht mehr ausreichend, daher wurden einige um neuartige Attribute bereichert. Somit entstanden Personifikationen der sich entwickelnden Industrie, der Technik und der Wissenschaft, darunter Verkörperungen des Transports zur See, der Architektur, der Eisenbahnfahrt und der Elektrizität. Neben den Malereien bestechen originelle Holz-, Skulptur- und Stuckarbeiten, sogar Ausstattungsteile haben überdauert.

Interessantes Element urbanistischer Anlagen waren an Bahnhöfe grenzende Gärten, ein unabkömmlicher Bestandteil der Bahnhofumgebung. Die Bepflanzung untermalte die Schönheit der Bahnhofarchitektur und sicherte eine angenehme Atmosphäre für die Reisenden, die ihren Zug erwarteten. Sie hatte ebenfalls praktische Funktionen zu erfüllen, die Spaliere begrenzten das Bahnhofgelände und schützten es von Wind und Schnee.

Heutzutage, als die Bahn an Bedeutung verloren hat, sind die Bauwerke der Carl Ludwig-Bahn größtenteils vernachlässigt, Devastationen ausgeliefert. Die meisten Bahnhöfe werden unkontrolliert umgebaut, neuen Bedürfnissen angepasst, doch ohne Rücksicht auf die Grundsätze der Denkmalpflege. Umso wichtiger ist es, die vielerorts noch erhaltene Bausubstanz so schnell wie nur möglich zu dokumentieren, vor allem das architektonische Detail, die Skulpturen, Malereien und Wanddekorationen, sowie die bereits so seltenen Elemente der originellen Ausstattung.

Übersetzt von *Katarzyna A. Chmielewska*

## Wybrana bibliografia

### ŹRÓDŁA NIEDRUKOWANE

#### Wykaz skrótów

- AGAD** – Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie, zespół *c.k. Eisenbahnministerium*
- AGKr** – Archiwum Geodezyjne w Krakowie, sygn. B.WC1/St. Szczucin
- AHML** – Archiwum Historyczne Miasta Lwowa
- AKPW** – Archiwum Kolei Państwowych w Warszawie
- AKW** – Archiwum Konserwatora Wojewódzkiego w Tarnowie
- AKWPrz** – Archiwum Konserwatora Wojewódzkiego w Przemyśle
- AKWRz** – Archiwum Konserwatora Wojewódzkiego w Rzeszowie
- AMKOJr** – Archiwum Muzeum Kamienicy Orsettich w Jarosławiu
- AMKW** – Archiwum Muzeum Kolejnictwa w Warszawie
- AMOT** – Archiwum Muzeum Okręgowego w Tarnowie
- AMT** – Archiwum Muzeum Techniki w Warszawie
- AMZPrz** – Archiwum Muzeum Ziemi Przemyskiej w Przemyśle
- APKr** – Teki Schneidera, Archiwum Państwowe w Krakowie, fasc. 1302
- APLw** – Archiwum Politechniki Lwowskiej, Akta osobowe profesorów Wydziału Architektury
- APP** – Archiwum Państwowe w Przemyśle
- APRz** – Archiwum Państwowe w Rzeszowie
- AR** – Archiv der Republik, Wiedeń
- ASH-MORz** – K. Korski, *Opis miasta Rzeszowa*, Archiwum Społeczno-Historyczne Muzeum Okręgowego w Rzeszowie, sygn. I 365; Pocztkówki: f.V/6129, f.V/6133, f.V/6134, f.V/6130, f.V/6135, f.V/6142, f.V/6140, f.V/6779, f.V/5551, f.V/6145, f.V/6127, f.V/6128, Zbiory Fotograficzne: f.I.814, f.I.181, f.I.933, f.I.815, f.I.808, f.I.807, f.I.1434, f.I.1435
- AV** – Allgemeines Verwaltungsarchiv, Wiedeń
- Bis** – Biblioteka im. Stefánika u Lvovi (Biblioteka im. Stefánika we Lwowie), Dział Rękopisów, nr 1203–1207
- BMK** – Biblioteka Ministerstwa Komunikacji w Warszawie
- BN** – Biblioteka Narodowa w Warszawie

- BPAN** – Biblioteka Polskiej Akademii Nauk w Krakowie
- BPAU** – Biblioteka Polskiej Akademii Umiejętności w Krakowie
- BUJ** – Biblioteka Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie
- CDIAU** – Centralny Derzawnyj Istorycznyj Archiw Ukrainy u Lvovi, fond 248, op. 1. Sprawa 1374, Arkusz 18. *Protokół z 30 kwietnia 1904 r. w kwestii rozstrzygnięcia praw autorskich Władysławowi Sadłowskiemu do dworca lwowskiego*, Archiwum Historyczne Miasta Lwowa, fasc. 1314.
- DALO** – Drżavnyj Archiv Lvivskojj Oblasti (Archiwum Państwowe Obwodu Lwowskiego)
- Zespół Akt Budowlanych Miasta Lwowa
  - Zespół materiałów pracowników Politechniki Lwowskiej, sygn.: fond 27, opis 4
  - Zespół materiałów studentów Politechniki Lwowskiej, sygn.: fond 27, opis 5, sprawa 16129; fond 742, opis 1, sprawa 1553; fond 1018.
- FH** – Finanzarchiv, Haus-, Wiedeń
- HS** – Hof- und Staatsarchiv, Wiedeń
- HW** – Hofkammerarchiv, Wiedeń
- MAV** – Magyar Államvasutak (MÁV), Budapeszt
- MKOJr** – Muzeum Kamienicy Orsettich w Jarosławiu
- MOT** – Muzeum Okręgowe w Tarnowie
- MT** – Muzeum Techniki w Warszawie
- MZPrz** – Muzeum Ziemi Przemyskiej w Przemysłu

## PLANY – MAPY

- Mapy katastralne z lat: 1849, 1879, 1888, 1892, 1903, 1909 – Archiwum Państwowe w Rzeszowie, *Zbiór Kartograficzny*, sygn. 108; *Akta miasta Rzeszowa*, APRz, sygn. 1151, 1152, 1953.
- Plan Linii Kolejowej Karola Ludwika, 1858–1862. Z Archiwum Oddziału Geodezyjnego Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie, sekcja 24/Pg 87.
- Plan Lwowa z ok. 1860 r. wydany przez firmę Artaria i Spółka w Wiedniu, cynkografia. Biblioteka Ossolineum we Wrocławiu, zbiory kartograficzne.
- Projekt drogi obwodowej we Lwowie z 1877 r. autorstwa Teofila Merunowicza. Litografia dwubarwna wykonana w zakładzie Karola Pillera, w: T. Merunowicz, *Rozwój miasta Lwowa*, Lwów 1877 (mały plan na końcu).
- Plan miasta, 1910, ze zbiorów Archiwum Działu Historycznego Muzeum Okręgowego w Rzeszowie.

## PRACE NIEPUBLIKOWANE

- Girtler K., *Dziennik*, Biblioteka PAN w Krakowie, rkps 6799, t. 8, zapis z 1 XII 1870.
- Inwentarz zespołu akt Eisenbahnministerium (c.k. Ministerstwo Kolei Żelaznych, z lat 1874–1896, 1918, oprac. J. Bugajski, rkps w AGAD, sygn. II/2, 1970).
- Lewicki J., *Polskie badania nad architekturą Lwowa przełomu XIX i XX wieku*, Warszawa 2002; Maszynopis. Prace statutowe powstałe na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej.

skiej, koordynator tematu prof. dr hab. arch. M. Brykowska. Zbiory Biblioteki Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej.

*Studium historyczno-urbanistyczne do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Rzeszowa*, t. 1, Rzeszów 1990 (maszynopis w Archiwum Służby Ochrony Zabytków w Rzeszowie).

Ziębińska M., *Dworzec kolejowy Przemysł*, dokumentacja historyczna wykonana na zlecenie DOKP w Krakowie, Lublin 1974 (maszynopis w Archiwum Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Przemyślu).

Żebrowska M., *Zainteresowanie twórczością ludową w świetle poszukiwań stylu narodowego na przełomie XIX i XX wieku w Galicji. Realizacje architektoniczne we Lwowie*, Warszawa 2004 (maszynopis pracy magisterskiej napisanej pod kierunkiem dr. hab. W. Delugi, w zbiorach Archiwum Uniwersytetu im. Kard. Stefana Wyszyńskiego w Warszawie).

## CZASOPISMA

### „Architekt”:

*Koło architektów we Lwowie*, „Architekt”, marzec 1909, R. 10, z. 3.

Krzyżanowski W., *O nauce architektury*, „Architekt” 1910, R. 9, z. 1.

*Memoriał w sprawie potrzeb wydziału budownictwa lądowego na Politechnice we Lwowie*, „Architekt”, wrzesień 1908, R. 9, z. 9.

*Nowyy dworzec kolei państwowej we Lwowie*, „Architekt”, lipiec 1904, R. 5, z. 7, szp. 99–110, tabl. XXXIII–XXXVIII.

*Protokół zjazdu [delegatów Towarzystwa architektów polskich]*, „Architekt”, styczeń 1909, R. 10, z. 1.

Przykładowo: dodatek pisma „Architektura” 1906, R. 7, z. 5.

### „Czas”:

„Czas”, sobota 27 I 1855, korespondencja „Czasu” z Tarnowa, 22 I 1855.

*Korespondencja z Tarnowa*, „Czas” 1855, nr 235 z 16 X.

*Korespondencja z Tarnowa*, „Czas” 1855, nr 238 z 19 X.

*Korespondencja z Tarnowa*, „Czas” 1855, nr 184 z 15 VIII.

*Kolej galicyjska*, „Czas” 1861, nr 201 z 3 IX.

*Depesza przemyska*, „Czas” 1871, nr 228 z 6 X.

*Depesza przemyska*, „Czas” 1871, nr 107 z 11 V.

*Depesza przemyska*, „Czas” 1857, nr 97 z 23 V, s. 8.

*Kolej galicyjska*, „Czas” 1856, nr 77 z 11 V, s. 6.

*Obwieszczenie c.k. Kolei Galicyjskiej Karola Ludwika*, „Czas” 1860, nr 249 z 30 X, s. 12.

### „Czasopismo Techniczne”:

Σ., *Maszyna do badania betonu*, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1902, R. 20, nr 22 z 25 XI, s. 70.

*Krajowa Mechaniczna Stacja Doświadczalna*, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1902, R. 20, nr 9 z 10 V, s. 45–46.

*Kronika Przemysłowa i Techniczna*, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1895, R. 13, nr 20 z 25 X, s. 17.

- Krytyka i bibliografia, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1895, R. 13, nr 13 z 10 VII, s. 19–20.
- Memoriał, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1909, R. 27, nr 6 z 25 III, s. 15–17.
- Memoriał Towarzystwa Politechnicznego w sprawie reformy studiów na Wydziale Budownictwa Łądowego c.k. Szkoły Politechnicznej, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1909, R. 27, nr 6 z 25 III, s. 66–68; nr 7 z 10 IV, s. 74–76.
- Nekrologi, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1906, R. 24, nr 9 z 10 V, s. 89.
- Pogląd na stan obecny próbowania materiałów budowlanych i konstrukcyjnych, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1895, R. 13, nr 9 z 10 V, s. 68–70; nr 10 z 25 V, s. 65–66.
- Recenzje i krytyki, *Inż. W. Motczyński, Rec. „Katalog robót żelazno-betonowych wykonanych przez przedsiębiorstwo J. Sosnowski i A. Zachariewicz”, Kraków, Druk W. Anczyca i Spółki*, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1913, R. 31, nr 18, z. 25, s. 33–35.
- Rozmaitości, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1893, R. 11, nr 8 z 25 IV, s. 57.
- Rozmaitości, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1903, R. 21, nr 11 z 10 VI, s. 51.
- Sprawy Towarzystw, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1912, R. 32, nr 35 z 25 XII, s. 9.
- Uroczysta inauguracja roku naukowego 1902/1903, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1902, R. 20, nr 20 z 25 X, s. 63–64.
- Wiadomości techniczne z kraju i zagranicy, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1893, R. 11, nr 14 z 25 VII, s. 21.
- Wytrzymałość ławy betonowej pod fundament budynku, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1895, R. 13, nr 19 z 10 X, s. 27–29.

### Inne

- „Gazeta Lwowska”, nr 6 VI 1867 (brak tytułu).
- „Postęp” 1861, nr 6 (brak tytułu).
- „Postęp” 1861–1862, nr 3 (brak tytułu).
- „Przegląd Polski”, sierpień 1870.
- „Przemysł Artystyczny” 1891, 1894, 1896.
- „Rocznik Przemyski” 1962, t. 9, z. 2.
- „Rocznik Przemyski” 1970, t. 12.
- „Rocznik Statystyki Galicji”, Lwów 1893, R. 4.
- „Wiener Bauindustriezeitung” 1894.
- „Wiadomości Statystyczne o mieście Lwowie”, t. 2, 1876, t. 4, 1894, t. 5, 1894, t. 6, 1895.
- „Wiadomości Statystyczne o stosunkach krajowych”, t. 3, 1894, t. 9 1905, t. 25, 1917.

### USTAWY I ROZPORZĄDZENIA

- DzUKr. – Dziennik Ustaw i Rozporządzeń Krajowych dla Królestwa Galicji i Lodomerii wraz z Wielkim Księstwem Krakowskim, 1872–1918
- Dz.U.P.P. – Dziennik Ustaw Państwa Polskiego, 1917, 1918

### PRACE PUBLIKOWANE

- Bałus W., *Historyzm, analogiczność, malowniczość. Rozważania o centralnych kategoriach twórczości Teodora Talowskiego (1857–1910)*, „Folia Historiae Atrium” 1988, R. 24, s. 117–138.

- Batiuk A., Hoff J., *Struktura społeczna i układy przestrzenne miast galicyjskich na początku XX w. (na przykładzie Jarosławia i Łańcuta)*, „Kwartalnik Historii i Kultury Materialnej” 1995, R. 53, nr 1, s. 97–106.
- Beiersdorf Z., Krasnowolski B., *Przekształcenia urbanistyczne, architektoniczne i sztuka w czasach autonomii galicyjskiej*, w: *Dzieje miasta Nowego Sącza*, red. F. Kiryk, S. Płaza, t. 2, Kraków 1993, s. 495–586.
- Berger M., *Historische Bahnhofsbauten*, Bd. 1–4, Berlin 1986–1988.
- Bernhard P., Mavrey Ch., *Architectures à Paris 1848–1914*, Paris 1980.
- Biografisches Lexikon des Kaisertums Oesterreich VI*, Wien 1860, nr 146, s. 12–21.
- Biriulow J., *Secesja we Lwowie*, „Przegląd Wschodni” 1992/1993, t. 2, z. 2, s. 327–357.
- Biriulow J., *Secesja we Lwowie*, przekł. J. Derwojed, [Warszawa 1996] (rec. M. Miśkowiec, „Rocznik Lwowski” 2000–2001, Warszawa 2001), s. 321–324.
- Biriulow J., *Wiatr przemian. Nowe tendencje w architekturze Lwowa 1890–1914*, w: *Architektura Lwowa XIX wieku*, red. J. Purchła, Kraków 1997, s. 179–203.
- Biriulow J., *Zygmunt Kurczyński i jego dzieła rzeźbiarskie we Lwowie*, „Biuletyn Historii Sztuki” 1991, R. 53, nr 1–2, s. 69–87.
- Borc Z., *Budynki związane z działalnością poczty na ziemiach polskich od połowy XIX wieku do odzyskania niepodległości w 1918 roku*, „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki” 1978, R. 23, z. 7, s. 257–269.
- Börsch-Supan E., *Berliner Baukunst nach Schinkel 1840–1870*, w: *Studien zur Kunst des neunzehnten Jahrhunderts*, B. 25, München 1977, s. 79–96.
- Brandt K. S., *Dworce na małych stacjach Śląsk–Gdynia*, „Inżynier Kolejowy” 1931, nr 2, s. 214–215.
- Bretschneider D., *Projekt drogi żelaznej od Bochni przez Lwów, Czerniowce, do granicy Mołdawii*, Wiedeń 1836 (broszura informacyjna do budowy kolei austriackich, Archiv der Republik und Zwischenarchiv).
- Brix E., *Struktura dialogu artystycznego pomiędzy Wiedniem, a innymi ośrodkami miejskimi w monarchii habsburskiej około roku 1900*, w: *Sztuka około 1900 w Europie Środkowej. Centra i prowincje artystyczne*. Materiały międzynarodowej konferencji zorganizowanej w dniach 20–24 października 1994, red. P. Krakowski, J. Purchła, Kraków 1997, s. 11–15.
- Budowle żelazno-betonowe w Galicji. Katalog robót żelazno-betonowych wykonanych przez przedsiębiorstwo J. Sosnowski i A. Zachariewicz*, Kraków 1913.
- Bugajski J., *Galicyjskie akta c.k. Ministerstwa Kolei i ich opracowania*, „Archeion” 1974, t. 40.
- Bujak F., *Galicja*, t. 1–2, Lwów–Warszawa 1908–1910.
- Bukovskij W., *Auskunftsbuch für Bauwesen*, Wien 1901.
- Bund J., *Rozwój kolejnictwa małopolskiego w okresie 80-lecia (1850–1930)*, cz. 1, Warszawa 1930.
- Codello A., *Samorząd miasta Rzeszowa 1867–1914*, Lublin 1967.
- Czerkies B., Janczak I., *Architekt Julian Zachariewicz w ukraińskiej i polskiej kulturze*, w: *Ochrona Wspólnego Dziedzictwa Kulturowego*, red. J. Kowalczyk, Warszawa 1993, s. 72–85.
- Czerner O., *Lwów na dawnej rycinie i planie*, Wrocław 1997.
- Dalecki M., *Rozwój przestrzenny Przemysła w latach 1867–1914*, w: *Zarys przestrzenny miast galicyjskich położonych między Dunajcem a Sanem w okresie autonomii galicyjskiej*. Materiały z sesji, Jasło 2001, s. 141–152.
- Das Privilegium vom 1 März 1844*, w: *Krakau-Oberschl. Eisenbahn. Vier Documente*, Breslau 1848, s. 2–8.
- Dawna fotografia lwowska 1839–1939*, red. nauk. A. Żakowicz, Lwów 2004.



- Dawne Pokucie i Huculszczyzna w opisach cudzoziemskich podróżników. Wybór tekstów z lat 1795–1939*, Warszawa 2001.
- Dąbrowski L., *Roman Feliński – architekt urbanista pierwszy prezes Towarzystwa Urbanistów Polskich*, „Miasto” 1978, R. 28, nr 7, s. 33–36.
- Demel J., *Początki Kolei Żelaznej w Krakowie*, Kraków 1954.
- Dienheim B. Hr. Prawdzic-Chotowski, *O konieczności pobudowania galicyjskiej wschodniej kolei żelaznej*, Lwów 1875.
- Dobesz J., *Ikongrafia homo faber w rzeźbiarskiej dekoracji wrocławskich fasad epoki historyzmu*, w: *Sztuka a technika*. Materiały Sesji Stowarzyszenia Historyków Sztuki, Szczecin–Warszawa 1991, s. 163–183.
- Eisenbahnen, Ausstellung der Österreichischen Eisenbahnen unter rücksichtnahme auf die Entwicklung derselben in den Jahren 1848 bis 1883 (II Anhang zum Katalog der Jubiläums – Gewerbe – Ausstellung*, Wien 1888).
- Eisenbahnen, Statistische Nachrichten über die Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie für das Betriebsjahr 1879–1893. Bearbeitet und herausgegeben vom statistischen Departament im k.k. Handels-Ministerium in Wien und vom königlich-ungarischen statistischen Landesbureau in Budapest*, Wien 1882–1895.
- Fiedler T., *O badaniu materiałów budowlanych i konstrukcyjnych*, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1902, R. 20, nr 23 z 10 XII, s. 304–305; nr 24 z 25 XII, s. 337–339.
- Gaşowski T., *Urbanizacja Galicji w dobie autonomicznej*, „Studia Historyczne” 1985, R. 28, z. 2, s. 65–78.
- Geschäfts – Bericht über den Bau und Betrieb den k.k. privil. Galizischen Carl Ludwig – Bahn für das Verwaltungsjahr vom 1 Jänner bis Ende Dezember 1860*, Wiedeń 1865.
- Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie*, red. H. Strach, t. 1–5, Wien–Teschen–Leipzig 1897.
- Gilewicz A., Rożański J., *Przemysł i okolice*, Warszawa 1964.
- Gutowski M., Gutowski B., *Architektura secesyjna w Galicji*, Warszawa 2001.
- Ilustrowana Encyklopedia*, t. 5, Warszawa 1928.
- Jarosław. *Studium historyczno-urbanistyczne*, cz. 1, Jarosław 1986 (maszynopis w Archiwum Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Przemyślu).
- Karl Friedrich Schinkel. *Architektur. Malerei. Kunstgewerbe, Orangerie des Schlosses Charlottenburg*, katalog wystawy, Berlin 1981.
- Komisje i statuta c.k. uprzyw. Kolei galicyjskiej Karola Ludwika*, Wien 1858.
- Komorowski W., Sudacka A., *Architektura Linii Kolejowej Karola Ludwika*, „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki”, Warszawa 1995, nr 4, z. 2, s. 129–147.
- Koncesje i statuta c.k. uprzyw. Kolei galicyjskiej Karola Ludwika*, Wien 1858.
- Kossakowska-Szanajca Z., Majewska-Maszkowska B., *Zamek w Łańcucie*, Warszawa 1964.
- Kotula F., *Tamten Rzeszów*, Rzeszów 1997.
- Krakowski P., *Styl arkadowy w architekturze dziewiętnastowiecznego Krakowa*, w: *Symbole historiae artium*. Studia z historii sztuki Lechowi Kalinowskiemu dedykowane, red. J. Gadamseu i in., Warszawa 1986, s. 82–86.
- Kramarz W., *Ludność Przemysła w latach 1521–1921*, Przemyśl 1930.
- Kryworuczko J., Szymski A. M., *Dworzec kolejowy we Lwowie – czas, autor, historia powstania*, w: *Obiekty kolejowe. Układy przestrzenne, architektura, elementy techniki*, red. nauk. W. Czarnecki, M. Proniewski, Białystok 2005, s. 63–72.

- Kubinszky M., *The Architecture of the Hungarian Railways, Initial Constructions, Trends towards Standardization and Individually Designed Buildings*, w: *Architecture and the Hungarian Railway*, Budapest 1999, s. 26–54.
- Lewicki J., *Między tradycją a nowoczesnością. Architektura Lwowa lat 1893–1918*, Warszawa 2005.
- Łoza S., *Architekci i budowniczowie w Polsce*, Warszawa 1964.
- Malczewski J., *Rozbudowa miasta (w czasach autonomii galicyjskiej)*, w: *Dzieje Rzeszowa*, red. F. Kiryk, t. 2, Rzeszów 1998, s. 115–176.
- Malczewski J., *Dzieje Rzeszowa do roku 1914*, Rzeszów 1985.
- Malczewski J., *Rozwój terytorialny i przestrzenny Przemysła od połowy XVIII w. do 1914 r.*, w: *Teka konserwatorska. Polska południowo-wschodnia*, Rzeszów 1991, s. 43–69.
- Marcichowski M., *Rozwój budownictwa betonowego*, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1913, R. 31, nr 29 z 15 X, s. 78–83.
- Materiały do dziejów Akademii Sztuk Pięknych w Krakowie 1895–1939*, oprac. J. E. Dutkiewicz, J. Jeleniowska-Ślesińska, W. Ślesiński, Wrocław–Warszawa–Kraków 1969.
- Meeks C. L. V., *The Railroad Station. An architectural History*, New Haven 1956.
- Nachtrag zum beschreibenden Kataloge des k.k. Historischen Museums der Österreichischen Eisenbahn*, Wien 1906 (plansze nienumerowane).
- Obogi O., *Przewodnik ilustrowany po c.k. austriackich kolejach państwowych na szlakach: Tarnów–Dębica–Rzeszów–Przemysł, Dębica–Rozwadów–Nadbrzezie, Rzeszów–Jasło, Stróże–Jasło–Nowy Zagórz, Zagórzany–Gorlice, Jarosław–Rawa Ruska, Przemysł–Chyrów–Zagórz–Łupków, Chyrów–Drohobycz–Stryj, Drohobycz–Borysław*, Wiedeń 1887.
- Orłowicz M., *Ilustrowany przewodnik po Lwowie*, Lwów–Warszawa 1925.
- Osiecki J., *Koleje żelazne w Galicji i stosunek tychże do kolei w Polsce i Rosji, z mapą topograficzną kolei*, Wiedeń 1858.
- Österreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1903–1913. Bearbeitet im k.k. Eisenbahnministerium*, Jg. 1912, Wien 1900–1915 (tomy nienumerowane), Österreichische Statistisches Handbuch, Jg. 1867.
- Ostrowska-Kęłbowska Z., *Architektura i budownictwo w Poznaniu w latach 1780–1880*, „Prace Komisji Historii Sztuki”, Warszawa–Poznań 1982, t. 13, s. 45–67.
- Peltz J., *Wymiana mostów żelaznych systemu Schiffkorna na kolei Karola Ludwika*, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1885, R. 3, nr 10 z 20 X, s. 13.
- Pevsner N., *A History of Building Types*, London 1976.
- Politechnika Lwowska 1844–1945*, red. J. Boberski, S. M. Brzozowski, K. Dyba, Z. Popławski, J. Schroeder, R. Szewalski, J. Węgiński, Wrocław 1993.
- Polska bibliografia sztuki 1801–1944*, t. 4: *Architektura*, cz. 1: *Źródła. Opracowania ogólne. Historia. Architekci i budowniczowie*, red. J. Wiercińska, Warszawa 1991.
- Polska bibliografia sztuki 1801–1944*, t. 4: *Architektura*, cz. 2: *Topografia A–Ż*, oprac. H. Faryna-Paszkiwicz, T. Grygiel, A. Marcinkowska-Skrabucha, Warszawa 2001.
- Potępa S., *Urbanistyka, architektura, urządzenia komunalne*, w: B. Jaśkiewicz, S. Potępa, *Tarnów pod zaborem austriackim*, Tarnów 1975, s. 23–39.
- Przemiany przestrzenne i rozbudowa z Rzeszowa w latach 1772–1914*, w: *Rozwój Rzeszowa na przestrzeni dziejów. Przyczynek do historii miasta*. Materiały na konferencję naukową organizowaną przez Zakład Urbanistyki i Architektury, Wydział Budownictwa i Inżynierii Środowiska Politechniki Rzeszowskiej, Rzeszów 1995, s. 213–228.

- Rożański J., *Mnożyły się coraz bardziej w Europie koleje żelazne. Z kart historii*, „Życie Przemyskie”, Przemysł 1972, nr 44, s. 9–10.
- Sapicha L., *Wspomnienia (z lat 1803 do 1863)*, Lwów–Warszawa–Poznań 1884.
- Saryusz-Zaleski W., *Dzieje przemysłu w byłej Galicji 1804–1929*, Kraków 1930.
- Skarczyński J., *Rozwój sieci kolejowej pod zaborem austriackim*, „Inżynier Kolejowy”, VIII–IX 1926, nr 8–9, s. 23–25.
- Sprawa przyłączenia przysiółków Wygnaniec, Psiarnisko, Podzamcze, Rudki, należących do obrębu gminy Starowiny, przysiółka Makówka (Podpromie) należącego do obrębu gminy Drabnianki, jako też całej gminy Ruskiej Wsi do gminy miasta Rzeszowa*, Rzeszów 1898.
- Sprawozdania Komisji wyznaczonej przez Sejm do wypracowania projektu kolei żelaznej w Galicji*, Lwów 1842.
- Szczepanowski S., *Kolej Karola Ludwika i nasza polityka komunikacyjna*, „Ekonomista Polski”, Lwów 1890, t. 1, s. 28–32.
- Szymczak-Hoff J., *Życie towarzyskie i kulturalne Rzeszowa w dobie autonomii Galicji*, Rzeszów 1993.
- Thieme U., Becker F., *Allgemeines Lexikon der bildenden Künstler von Antike bis zur Gegenwart*, t. 29–35, Leipzig 1835.
- Vorsteher D., *Borsig. Eisengiesserei und Maschinenbauanstalt zu Berlin (Industriekultur. Schriften zur Sozial- und Kulturgeschichte des Industriezeitalters)*, Berlin 1925.
- Wagner-Reiger R., *Wiens Architektur im 19. Jahrhundert*, Wien 1970.
- Wierzbicki L., *Rozwój sieci kolei żelaznych w Galicji od roku 1847 włącznie do roku 1890*, „Czasopismo Techniczne”, Lwów 1907, R. 25, nr 21 z 10 XI, nr 22 z 25 XI, nr 23 z 10 XII, nr 24 z 24 XII.
- Zajac I., *Rozwój zabudowy przemyskich przedmieść*, „Rocznik Historyczno-Archiwalny” 1995, t. 10, s. 93–124.

## Indeks osób

- Agricola Georgius 47  
Apollodoros z Damaszku 56  
*Arlamowski Kazimierz* 194  
*Assbury Edward* 20
- Babiński Józef A.* 53  
*Balicki Wincenty* 134  
Balk Zygmunt 115, 206  
Bałła Józef 115, 206  
Barlow William H. 77, 78  
*Bartieniew Prokopij V.* 17, 19  
Baudisch Edmund 132  
Baworowski Władysław hr. 41  
Beacker Lucjan 182  
*Becker Felix* 169, 170, 212, 213, 216  
*Benouville Leon* 17  
*Berger Manfred* 130, 137  
Berkelhammer 204  
Beuth Peter 170  
*Bielska-Each Monika* 25  
*Bieniarzówna Janina* 11  
*Biot Edouard Constant* 17  
*Biriulow Jurij* 25, 94, 103, 182–184, 211, 212, 215  
*Boberski Jan* 26  
Bobiński 12  
*Bonusiak Włodzimierz* 11  
Börsig August 170  
Borkowski Włodzimierz 41  
*Börsch-Supan Eva* 137  
Brandt Józef 60  
*Brandt K. S.* 70
- Brees S.* 17  
Brener Józef 41  
Bressej 32  
*Bretschneider D.* 22, 32, 207  
Bretschneider Franciszek 38, 42, 207  
Brodowicz Jan 160  
Bronner Jan 118, 119  
Brudniczy, rodzina 211  
Brunel Isambard Kingdom 76, 77  
Brunel Mare Isambard 60  
*Brzozowski Stanisław M.* 26  
Bürklein Friedrich 137  
*Bugajski Julian* 22, 132  
Burghardt Herman 206  
*Buszko Józef* 11  
*Bylina Leszek* 28, 65, 161, 192
- Caravaggio Michelangelo Merisi da 216  
*Cetner Alexander* 17, 18  
*Chabat Pierre* 17  
Cieczkiewicz Edmund 134, 168, 207  
*Codello Aleksander* 27, 135, 201–203  
*Csele Mark* 29  
Cynk Franciszek 207  
*Cywiński Bohdan* 19  
Czaban Majer 138  
*Czarnecki Witold* 19  
Czech Franciszek 197  
*Czepulis-Rastenis Ryszarda* 18  
*Czerkies Bohdan* 25  
*Czerner Olgierd* 26, 83  
*Czersk B.* 25

- Damaszkó 153  
*Danczak Igor* 25, 218  
 Danik 196  
 Darowski Władysław Weryha- 197  
*Demel Juliusz* 18, 47, 65, 72, 159–163, 188  
*Dempsey George Drysdale* 17  
*Derwojed Janusz* 168  
 Dienstl Lubin 196  
 Dimmer 40, 207  
*Dobesz Janusz* 19, 170  
*Dobrowolski Tadeusz* 212, 214, 216  
 Domaszewicz Jan 209  
 Domniczek Karol 197  
 Drexler Ignacy Tadeusz 207  
 Drexler, bracia 101  
 Düll Jan 206  
 Duquesney François-Alexandre 155, 156  
 Durand Jean-Nicolas-Louis 61, 101, 119  
*Dutkiewicz Józef Edward* 170  
*Dyba K.* 26  
 Dzieduszycki Włodzimierz hr. 41  
 Dzikowski Zygmunt 190
- Eisenlohr Friedrich 137  
 Eisner 196  
 Eliasiewicz Franciszek 204  
 Ernst 217
- Ferdynand I, cesarz 9, 33, 38  
 Fiedler Tadeusz 114, 208, 209  
 Finley James 56  
*Fischer Franciszek* 130, 151  
 Flattich Wilhelm 17, 151  
 Förster Ludwig 91  
 France Anatol 216  
 Franciszek Józef, cesarz 92, 153, 169, 179, 181, 212  
 Franke Jan Nepomucen 208  
 Frankowicz Ryszard 146  
 Frey 140  
 Frenkel Stanisław 196
- Gadomski Jerzy* 137  
 Gadomski Witold 211  
 Gall 140  
 Geftangenom 82
- Gilewicz Aleksy* 170, 214, 216  
*Girtler Kazimierz* 153  
*Gnoiński Jan* 18  
 Godebski Cyprian 83  
 Gołuchowski Stanisław hr. 41  
*Gombár György* 17  
*Gombrich Ernst Hans* 78  
 Gorecki Józef 178, 180, 181, 185, 186, 209  
*Górski Kazimierz* 17  
 Grapow Wilhelm 91  
 Gregory C. 52  
*Grobicki Wincenty* 19  
*Grodzki S.* 11  
*Grygiel Tomasz* 19, 25  
 Grzymalski Wiesław 115  
*Gubańska Renata* 54  
 Guercino (właśc. Francesco Barbieri) 216  
 Guimard Hector 186, 187  
*Gutowski Bartłomiej* 25, 97, 148  
*Gutowski Maciej* 25, 97, 148
- Haber Maurycy 41  
*Hammann O.* 54  
 Hansen Theophil von 83, 91  
 Harasimowicz Marcei 92  
 Hardwick Philip Charles 157  
 Hasenauer Karl 100  
*Hauser G.* 17  
 Hedley William 49  
*Heilpern J.* 17, 19  
 Hellmer Edmund von 211, 215  
 Hennebique François 98, 113  
 Hess, gen. 40  
*Hilchen Henryk* 18  
 Hochberger Juliusz 199  
*Hofer E.* 25  
 Hoffman Teodor 76, 77, 152  
 Holtzmann Gustav 212  
 Hornung Józef 92  
*Horvath Ferenc* 17  
*Hrankin Paweł E.* 32, 36, 38, 39, 45, 84, 199, 200  
 Hudes 204
- Intz Otton 54

- Jabłonowski Karol ks. 41  
 Jabłoński Józef 211  
 Jabłoński Stanisław 202  
 Jacewicz Sylwester 138  
 Jägermann Józef 91, 209  
 Jaworski 153  
 Jaworski Gracjan 92  
*Jeleniewska-Ślesińska Jadwiga* 170  
*Jerczyński Michał* 18  
 Jędrzejowicz Adam 138, 140  
 Jędrzejowicz Edward 140  
*Juszczkiewicz Iwona* 26
- Kaczmar B.* 138  
 Kalinowski Wojciech 138  
 Kasprowicz Jan 216  
 Keb 80  
 Kędziński Ignacy 92  
*Kieniewicz Stefan* 11  
 Kirchmajer Wincenty 41  
 Kirschner Ferdinand 100  
*Kiryk Feliks* 26  
 Kiss 140  
*Kiss Zsuzsanna* 17, 76  
 Klein 80  
 Kleinmann Michał 203  
 Klingner Max 216  
*Kołodziejczyk Ryszard* 18  
*Komorowski Waldemar* 12, 13, 24, 32, 71,  
 121, 130–132, 134, 137, 207  
 König Otton 211  
*Konta Ireneusz* 23, 36, 132  
*Kopaliński Władysław* 171, 183, 185  
*Kopczyk E.* 22  
*Korski K.* 135  
*Kossakowska-Szanajca Zofia* 169, 177, 212  
*Kostanecki Michał* 214  
*Kotobulatow Ihor* 80, 81, 84, 85, 195  
*Kotula Franciszek* 27, 201  
*Kowalczyk Jerzy* 25  
*Koziarski Stanisław* 18, 19  
 Kozubowski Jan 196  
*Krakowski Piotr* 25, 137  
*Kramarz Walerian* 198  
 Krasicki Kazimierz hr. 41  
*Krawczak Czesław* 21, 118, 200
- Kremer Jan 177  
 Kropf 204  
*Krüger A. W.* 23, 24  
*Kruszelnicki Zygmunt* 19  
*Kryworuczek Jurij* 83, 92, 111, 187  
*Krzyżanowski Wacław* 97  
*Kubelik M.* 25  
*Kubinsky Mihály* 17, 76  
*Kula Witold* 11  
 Kułakowski 151  
 Kummerer Karol von 89  
 Kundmann Karl 215
- Lämle Leopold de 41  
 Lanckoroński Kazimierz hr. 41  
*Laskoś Krzysztof* 210  
 Lestocq Paulina de 214  
*Lewicki Jakub* 25, 97–99, 111, 113, 178,  
 182, 187, 199, 200, 209, 211, 213, 215,  
 217, 218, 220  
 Lewicki Kajetan hr. 41  
 Lewiński Jan 26, 98, 184, 209, 217  
 Lewiński Zbigniew Brochwicz- 200  
*Lijewski T.* 18  
 Löbecke Fryderyk 38, 160  
 Loeffler Leopold 212  
 Lubomirski Herakliusz Jerzy ks. 41
- Łazeczko P. W.* 32, 36, 38, 39, 45, 84, 199  
*Łoza Stanisław* 26, 158, 163, 207, 209, 212–  
 214, 217  
 Łubieński Roger hr. 138  
 Łukasiewicz Ignacy 39  
 Łuszczkiewicz Władysław 207, 211, 212  
 Łużecki Michał 200
- Majewska-Maszkowska Bożena* 169, 177, 212  
*Majka Jerzy* 138  
 Makart Hans 212  
 Malczewski Jacek 213  
*Malczewski Jan* 26, 27, 201  
*Malinowski Jerzy* 15  
*Matecki Jan* 11  
*Matkiewicz Adam* 137  
 Mancini Emilio 211  
 Maniel J. 151

- Manuel Henri 213  
*Marcichowski Marceli* 113  
 Marconi Leonard 200, 211, 215  
 Marczyński Ignacy 177  
*Maryan, ks.* 11  
*Matuszkiewicz Władysław* 192  
 Matzner 196  
*Maurin-Białostocka Jolanta* 168  
*Mazan Leszek* 18  
*Mazurek Tadeusz* 19  
 Mączyński Franciszek 214  
*Mączyński J.* 162  
*McNamara Katherine* 20  
*Meeks Carol L. V.* 16, 33, 68, 72, 73, 89, 152, 158  
 Meissner 153  
 Meklin 32  
*Merunowicz Teofil* 89, 194  
*Mezei I.* 17  
 Mięśowicz Michał 187, 209, 210  
 Mięśowiczowie, rodzina 210  
 Miler Jacek 25  
 Mises M. Nachmiel 41  
*Miśkowiec Maciej* 25  
*Mitkowski Józef* 11  
*Mokłowski Kazimierz* 183  
*Möltzel Max* 20  
 Mołczański W. 99  
 Monier Józef 113  
*Mrozek Józef A.* 12, 61, 117, 155  
*Mrugalski Zdzisław* 210  
 Mycielski Franciszek hr. 138, 139  
  
 Neugebauer Edward 138  
*Neuner Bernhard* 20  
 Newcomen Thomas 29  
*Nicieja Stanisław Sławomir* 209  
 Niedźwiecki Józef 177  
*Nitsch Andrzej L.* 26, 215  
*Noga Oleh* 26  
*Nowolecki S.* 212  
 Nüll Eduard van der 91  
  
 Obmiński Tadeusz 14, 179–181, 210, 222, 224  
*Obogi Osfald* 28, 137, 138  
  
 Olbricht Joseph Maria 101  
*Opaliński Dariusz* 27, 201  
*Orłowicz Mieczysław* 27, 143, 148, 196, 197, 206, 215  
*Orłowski Bolesław* 47  
*Osiecki Jan* 23, 42, 121, 127, 160, 162  
*Ostrowski Jan K.* 25  
 Ottmer Carl Theodor 62  
  
 Pasaglia Augusto 211  
*Paszke Andrzej* 18  
*Paszkievicz Lucjan* 19  
 Paul A. 151  
*Peltz J.* 131  
 Perier Abel Maria 83  
*Peusner Nikolaus* 137  
 Piller Karol 89  
*Pisarski Marek* 18  
*Piszowa Aniela* 190  
 Pliszewski Edmund 184  
*Płochocki Zbigniew* 47  
 Pochwalski Kazimierz 213  
 Pokutyński Filip 215  
 Poniński Kalikst ks. 41  
 Popiel Antoni 94, 182–184, 211  
 Popiel Maria z d. Marconi 211  
*Popławski Zbysław* 26, 208, 209  
*Potępa Stanisław* 27, 204  
 Potocki Adam hr. 41  
 Potocki Alfred hr. 41  
*Późniak Stefan* 18  
 Prokopowicz Teodor 140  
*Proniewski Marek* 19  
*Przyrodzki Z.* 47  
*Purchla Jacek* 25  
  
 Rafael (Rafael Santi) 216  
 Rawski Wincenty 200  
 Reimann Teodor 38, 160  
 Reiniger J. 197  
 Resegnier Olivier hr. 138  
 Reynaud Léonce 62, 117, 155  
 Riegel Antonius Pius de 91  
 Ripl Franciszek Ksawery 32, 33, 36  
*Ritter von Smółski Gregor* 28  
 Rivalta Augusto 211

- Rochlitz Juliusz 158  
 Roesner Carl 91  
*Roguska Jadwiga* 19  
*Romanowicz Arseniusz* 19  
 Rosenbaum Peter August 160, 161, 212  
 Rothhirsch Dawid 177  
 Rothschild Salomon 32  
 Rothschild Samuel Mayer Bar. 41, 160  
*Rottermund Andrzej* 119  
 Rozwadowski Zygmunt 92  
*Rożański Jan* 151, 170, 214, 216  
*Różycka-Bryzek Anna* 137  
*Rutkowski Lucjan* 192  
 Rybicki Alojzy 138  
 Rybkowski Tadeusz 169, 212  
 Rzczycki Kazimierz 92  
  
 Sadłowski Władysław 14, 92–94, 97, 101–106, 112, 184, 185, 213, 222, 224  
 Salis-Soglio Daniel, gen. 147  
 Sanguszko Eustachy ks. 140  
 Sanguszko Władysław ks. 41  
 Sanguszkowie, ród 190, 204  
 Sant'Elia Antonio 75  
 Sapięha Adam ks. 41  
 Sapięha Leon ks. 38, 41, 151  
*Saryusz-Zaleski Wojciech* 106  
 Schäfer S. 198  
 Schaitter Ferdynand 138  
 Schiffkorn 131, 139  
 Schiller Ferdynand 38, 160  
 Schindler J. 160  
 Schinkel Karl Friedrich 170  
*Schmidt Joël* 185  
 Scholten 204  
*Schroeder J.* 26  
 Schumann K. 151  
 Schwedler Johann Wilhelm 106, 157  
 Scott George Gilbert 77, 78  
 Semper Gottfried 100, 214  
 Serres A. de 158  
*Sęk Bożena* 185  
 Sicardsburg August Sicard von 91  
 Siemiradzki Henryk 216  
*Siomoczkin Igor W.* 32, 36, 38, 39, 45, 84, 199, 200  
  
*Skibiński Karol* 39, 46  
 Skrzyński Władysław 140  
*Skwarczyński Józef* 24, 32, 33  
 Sosnowski Józef 97–99, 209, 217  
 Staff Leopold 216  
 Stanisławski Jan 214  
*Steiner Ferdinand* 91  
 Steinkeller Piotr 159  
 Stephenson George 29, 31, 49, 52  
 Stier Hubert 64, 154, 155  
*Stocklausner Johann* 17  
*Strach Hermann* 12, 23, 32  
 Stroński Marian 175, 213, 222, 224  
 Stryjeński Aleksander 214  
 Stryjeński Tadeusz 158, 169, 214  
*Stürmer G.* 17  
 Styka Jan 218  
*Subtelnyj Orest* 194  
*Suchanek Henryk* 24  
*Sudacka Aldona* 12, 13, 24, 32, 71, 137  
*Sypek Antoni* 191  
*Szczępanowski Stanisław* 17, 157, 177  
*Szewalski Robert* 26  
*Szramko G. I.* 32, 36, 38, 39, 45, 84, 199  
*Szuro Stanisław* 12, 21, 37, 41, 43, 219  
*Szweykowska Alicja* 190  
*Szweykowski Jerzy* 190  
*Szymczak-Hoff Jadwiga* 27, 203  
*Szymski A. M.* 83, 92, 111, 187  
  
*Ślesiński Władysław* 170  
*Świechowski Zygmunt* 19  
  
 Talaga Jan 14, 170, 214, 222, 224  
*Thieme Ulrich* 169, 170, 212, 213, 216  
 Tomaszek 38  
 Toudoire Maurice 62  
 Trevithick Richard 49, 50, 51  
 Tycjan (właśc. Tiziano Vecelli lub Vecellio) 216  
 Tyszkiewiczowie, rodzina 218  
  
 Vaux Joanna de 65  
 Velázquez Diego (właśc. Diego Rodriguez de Silva y Velázquez) 216  
*Vörös Tibor* 17, 76



- Vorsteher Dieter* 170  
*Wagner R. Ph.* 157, 177  
*Wagner Wilhelm Richard* 206  
*Wagner-Rieger Renate* 91, 100, 118  
*Wassilko Józef* 163, 214  
*Watt James* 49, 50  
*Wąsowicz Feliks* 202  
*Weale John* 17  
*Weiss Adolf Wiktor* 92  
*Węgiński J.* 26  
*Whishaw Francis* 17  
*Wiczkowski Józef* 215  
*Wierzbicki Ludwik* 12, 23–25, 32, 33, 37, 38, 44, 81, 83, 84, 88, 92, 93, 99, 131, 148, 160, 214, 219  
*Winner Władysław* 177  
*Witt Reinhard* 192  
*Wodzicki Edward hr.* 41  
*Wodzicki Ludwik hr.* 140  
*Womela Stanisław* 183  
*Wójtowicz Piotr* 104, 115, 182, 183, 215  
*Wronka Krzysztof* 210  
*Wrotnowski Antoni* 18  
*Wyczółkowski Leon* 207, 213  
*Wygrzywalski Feliks* 14, 170, 215, 216, 222, 224  
*Wysocki Stanisław* 18, 160  
*Zachariewicz Alfred* 14, 25, 92, 97–99, 178, 216, 222, 224  
*Zachariewicz Julian* 25, 98, 148, 169, 199, 209, 216, 217  
*Zając Irena* 26, 27, 153, 196  
*Zamkowska Stanisława* 18  
*Zapałowicz Władysław* 40, 218  
*Zbyszewski Wiktor* 140  
*Zieleniewski Edmund* 106, 218  
*Zieleniewski Jan* 121  
*Zieleniewski Leon* 106, 130, 133, 137, 146, 218  
*Ziębińska Maria* 22, 154, 168, 177, 213, 214  
*Ziffer* 131  
*Zumbusch Kasper Clemens* 215  
*Zwier Maria* 19  
*Żeleński Wit hr.* 41  
*Żuk Igor* 25, 98, 217, 218  
*Żurowska Klementyna* 137

## Indeks geograficzny

- Abercynon 51  
Adriatyk zob. Morze Adriatyckie  
Alpy 39  
Ameryka Południowa 56  
Ameryka Północna 29, 36  
Amsterdam 65, 68  
Anglia 17, 29, 32, 36, 47, 49, 52, 68, 76, 78, 89, 155, 199, 219  
Austria 11, 15, 17, 33, 36–38, 68, 78, 81, 117, 130, 160, 199, 217, 219  
Austro-Węgry (Cesarstwo Austro-Węgierskie, Monarchia Austro-Węgierska) 9, 11, 12, 20, 21, 23, 29, 33, 37, 39, 44, 45, 53, 76, 81, 88–89, 98, 106, 110, 111, 150–152, 169, 185, 222, 224  
Babilon 56  
Badenia 62  
Baik 82  
Barszczowice 207  
Bawaria 62  
Belgia 32, 151  
Bełzec 46  
Berhomet 46  
Berlin 13, 101, 118, 157, 206, 212  
Beskid Sądecki 46, 207  
Biała 131  
Bielsko 36  
Bieruń 160  
Biezanów 39, 42, 43, 46  
Biłohorszcze 42, 98  
Birmingham 89  
Bizancjum 91, 118  
Błażowa 140  
Bochnia 9, 22, 32–36, 38, 40, 48, 49, 79, 116–119, 164, 168, 189, 190, 205, 207, 218  
Bogumin 36  
Bombaj 32  
Borysław 46  
Bristol 76, 77  
Brno Morawskie (Brno) 32, 33, 36, 80  
Brody 38, 41, 43, 44, 80, 84, 85, 199, 207, 211  
Bruck nad Litawą 33  
Bruksela 62  
Brunszwik 62  
Buczniów 218  
Budapeszt 17, 158, 214  
Carouge 214  
Cesarstwo Austriackie 117  
Cesarstwo Austro-Węgierskie zob. Austro-Węgry  
Charlottenburg 210  
Chiny 56  
Chodorów 38  
Chorzów 38  
Chryplin 46  
Chyrów 46  
Czarna 131, 163  
Czarnohora 182  
Czechy 37  
Czerniowce 32, 38, 41, 46, 80, 84, 91, 215, 218  
Czudyn 46

- Červen 59
- Darlington 29, 31, 52
- Debreczyn 152
- Deutsch-Wagram (Wagram) 36
- Dębica 13, 38–43, 46, 121, 139, 140, 159, 207
- Długoszyn 39
- Dolina 46
- Dolina Pilichowska 83
- Dolny Śląsk 18, 160, 162
- Drezno 206, 212
- Drohobycz 46
- Dukla 140
- Dunaj 56
- Dunajec 127, 131
- Dwory 33
- Dynów 140
- Dziedzice 44
- Eden 152
- Egipt 216
- Eufkrat 56
- Europa 11, 17, 29, 32, 38, 52, 56, 60, 61, 66, 72, 73, 81, 84, 87, 91, 111, 173, 213, 219, 221
- Europa Środkowa 62, 99
- Europa Środkowo-Wschodnia 9
- Europa Zachodnia 17, 20
- Filipowice 38
- Florencja 79, 129, 211
- Francja 17, 32, 62, 151, 155, 219
- Frysztak 140
- Galánt 152
- Galicja 9, 11, 12, 14, 16, 21–24, 26, 27, 29, 30, 32–34, 37–41, 44, 62, 69, 71, 78, 80, 81, 98, 111, 113, 121, 133, 142, 143, 151, 152, 164, 174, 192, 194, 195, 198, 200, 205, 219, 220
- Galicja i Lodomeria, prowincja 11
- Galicja Wschodnia 37, 80, 81, 159, 160, 194, 195
- Galicja Zachodnia 37, 41, 159
- Genewa 214
- Gorlice 46
- Gorycja (Gorycyja) 33
- Górny Śląsk 38
- Grodzisk 65
- Gródek Jagielloński (Gródek) 84, 195
- Halicz 11
- Hanower 64, 154, 155
- Hattusas 47
- Hliboka 46
- Huculszczyzna 179, 182
- Huddersfield 89
- Husiatyn 46, 218
- Indie 32
- Jarosław 13, 33, 43, 46, 79, 118, 144–147, 205
- Jaśło 46, 140, 202
- Jassy 215
- Jaworzno 38, 211
- Jeremienka 58
- Karapcziu 46
- Karlsruhe 137
- Karst 177
- Kleparów 83
- Kniaźdwór 46
- Kolozsvár 152
- Kołomyja 46, 182
- Korczyn 209
- Kraków 12, 18, 26, 32, 33, 37–44, 46, 72, 80, 84, 117, 121, 131, 133, 146, 147, 151, 153, 159, 160, 162, 163, 173, 177, 178, 180, 181, 185, 186, 192, 206, 207, 209–214, 218, 219, 222, 224
- Krasne 38, 43, 46, 207
- Krosno 187, 209, 210
- Krowdrza 38
- Królestwo Polskie 18, 19, 39, 138, 160
- Krzyszowice 38, 163
- Lima 214
- Lipnik 33
- Lipsk 101, 206
- Liverpool 33, 51, 52, 65, 66

- Ljubljana (Lublana) 32, 33  
 Londyn 32, 51, 60, 74, 75, 78, 89, 156, 157  
 Lubień Wielki 184, 211  
 Lündenburs 33  
 Łwów 9, 12, 18, 22, 24, 26, 27, 32, 33, 38–44, 46, 79–84, 86, 87, 89–92, 94, 97, 98, 100, 101, 103–105, 107–113, 115, 117, 127, 133, 142, 144, 151, 153, 156, 159, 162, 164, 173, 176, 178–180, 182–184, 186, 194, 195, 198–200, 202, 203, 206–219, 222, 224  
 Łaba 57  
 Łañcut 177  
 Łobzów 38  
 Łozowa 213  
 Maczki 39  
 Manchester 33, 51, 52, 65, 66  
 Medyka 81, 84  
 Mezö-Laborcz 46  
 Meżebrody 46  
 Mołdawia 22, 37  
 Monachium 13, 106, 118, 137, 170, 206, 212, 215  
 Monarchia Austro-Węgierska zob. Austro-Węgry  
 Montfalcone 33  
 Morawy 32, 36, 106, 160  
 Morze Adriatyckie 32, 81  
 Morze Bałtyckie 82  
 Morze Czarne 82  
 Mościce 209  
 Mościska 81, 84  
 Mszana 42, 81–84  
 Mydlniki 38  
 Mysłowice 39, 160  
 Nadbrzezie 43, 46, 139  
 Neulengbach 152  
 Niemcy 17, 32, 64, 68, 89, 117, 130, 151, 155, 199, 217, 219  
 Niepołokowce 46  
 Niepołomice 41–43, 46  
 Nowe Miasto 202  
 Nowosielica 46  
 Nowy Sącz 46, 134, 151, 207  
 Nowy Zagórz 46  
 Ołomuniec 33  
 Opawa 33, 36  
 Orłów 46  
 Oświęcim 36, 39, 41, 44, 46  
 Paryż 61, 62, 113, 170, 210, 214  
 Pełtwa 98  
 Pensylwania 56  
 Penydaren 51  
 Persja 56  
 Peru 214  
 Pieniny 134  
 Poczdam 65  
 Podhale 179, 207  
 Podłęże 42, 43, 46, 69, 70  
 Podwołoczyska nad Zbruczem 38, 43, 44, 46, 199, 207  
 Pogórze 33, 46  
 Polska 15, 18, 19, 21, 22, 65, 158, 214, 221  
 Poznań 207  
 Praga 177, 209  
 Prusy 11, 61, 160, 162  
 Przemsza 39  
 Przemysł 12, 14, 26, 27, 32, 33, 38, 41–44, 46, 79, 80, 84, 85, 144, 147, 148, 150–158, 164, 168, 170, 173–177, 191, 195, 196, 198, 199, 203, 207, 213–215, 222, 224  
 Przerów 33  
 Przeworsk 38, 42, 43, 147, 207  
 Przybówka 140  
 Psary 218  
 Radymno 147  
 Radziwiłłów 43, 46  
 Raj 218  
 Rosja 11, 40, 44, 160, 216  
 Rozwadów 43, 46  
 Rumunia 41  
 Ruska Wieś 135, 201, 202  
 Rytro 207  
 Rzeczpospolita Krakowska 11, 38, 39

- Rzeszów 12, 13, 26, 27, 38, 41–43, 46, 79, 135, 138–140, 147, 159, 164, 201–203, 207, 215, 218  
 Rzędzin 127  
 Rzym 56, 62, 129, 170, 206, 216
- Saint-Germain-en-Laye 152, 153  
 Salzburg 207  
 Sambor 33  
 Sankt Petersburg 65, 67  
 Sanok 106, 140  
 Sądowa Wisznia 81, 84, 195  
 Semmering 39  
 Siedmiogród 47  
 Skawina 46  
 Skupień 39  
 Słoboda Rungurska 46  
 Słowacja 15  
 Sobów 46  
 Sokal 43, 46  
 Sosnowiec 207  
 Stanisławów 38, 46, 58, 182, 206, 214  
 Stany Zjednoczone (USA) 32  
 Staroniwa 202  
 Stockton 29, 31, 52  
 Stróże 46  
 Stryj 33, 46, 218  
 Strzyżów 140  
 Sucha 46  
 Suczawa 46  
 Suszany 215  
 Szamotuły 210  
 Szczakowa 39, 211  
 Szczucin 151  
 Szebnie 140  
 Szegedin 151  
 Szerencs 152  
 Szwajcaria 114, 214
- Śląsk zob. Dolny Śląsk 18, 160, 162
- Tamesvar 151  
 Tamiza 60  
 Tarnobrzeg 140  
 Tarnopol 38, 43, 44, 85, 133, 207, 213, 218  
 Tarnowiec 140  
 Tarnów 12, 13, 24, 27, 46, 69, 70, 73, 79, 118, 121, 127, 128, 131, 133, 142, 151, 164, 168, 190, 191, 203, 204, 207  
 Tatrzy 134, 168, 179  
 Tęczyn 163  
 Tomaszów 80, 84  
 Toruń 19  
 Triest 33  
 Trzebinia 38, 39  
 Tyczyn 140
- Ukraina 15  
 Uście (niem. Aussig) 57
- Warszawa 12, 18, 19, 22, 24, 159, 174, 211, 213, 217  
 Waszyngton 212  
 Wątok 122, 127  
 Wereszczyca 84  
 Węgry 15  
 Wiara 84  
 Wiedeń 12, 18, 21–23, 30, 32–38, 41, 42, 48, 49, 63–67, 72, 80, 81, 83, 90, 92, 100, 118, 120, 132, 139, 147, 148, 151–153, 157, 159, 160, 169, 177, 182, 197, 206, 207, 210, 212–215, 217, 218  
 Wieliczka 33, 39, 41–43, 46  
 Wierchomla 207  
 Wilno 218  
 Wisła 160  
 Wisłok 139  
 Wisznia 84  
 Witkowice 139  
 Włochy 62, 91, 118, 206, 212, 215  
 Włocławek 214  
 Włodzimierz Wołyński 11  
 Wojnicz 131  
 Wola Justowska 214  
 Wolne Miasto Kraków zob. Kraków  
 Woronienka 58  
 Wrocław 19, 38, 156, 159, 160, 212  
 Wygoda 46  
 Wyspy Brytyjskie 20
- Zabierzów 38



# Spis ilustracji

## Ilustracje czarno-białe

1. Pierwszy silnik parowy. Na podstawie: *Encyklopedia odkryć i wynalazków*, red. B. Orłowski, Z. Przygodzki, Warszawa 1979. Autor M. Rymar.
2. Pierwsza linia kolejowa pomiędzy Stockton i Darlington. Źródło: P. F. Kupka, *Allgemeine Vorgeschichte*, w: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie*, red. H. Strach, t. 1, cz. 1, Wien–Teschen–Leipzig 1897, s. 35.
3. George Stephenson – jeden z konstruktorów lokomotywy parowej. Źródło: P. F. Kupka, *op. cit.*, s. 29.
4. Projekty budowy linii kolejowej łączącej Galicję z Wiedniem. Mapa przebiegu galicyjskiej trasy kolejowej. Źródło: H. Strach, *Geschichte der Eisenbahnen Österreich-Ungarns von den ersten Anfängen bis zum Jahre 1867*, w: *Geschichte der Eisenbahnen...*, t. 1, cz. 1, s. 143.
5. Obwieszczenie w sprawie budowy linii kolejowej Wiedeń–Bochnia, 1836 r. Źródło: H. Strach, *Eisenbahnen mit Dampftrieb*, w: *Geschichte der Eisenbahnen...*, t. 1, cz. 1, s. 139.
6. Obwieszczenie w sprawie budowy linii kolejowej Wiedeń–Bochnia, 1836 r. Źródło: H. Strach, *Eisenbahnen mit Dampftrieb...*, s. 140.
7. Odcinek drogi żelaznej łączącej Kraków i Lwów. Źródło: *Andrees neuer allgemeiner und österreichisch-ungarischer Handatlas*, Wien 1904. Mapa ze zbiorów autorki.
8. Przykład jednych z pierwszych rodzajów torów kolejowych budowanych za pomocą drewnianych belek. Źródło: J. Hirk, *Eisenbahn – Oberbau*, w: *Geschichte der Eisenbahnen...*, t. 2, cz. 1, s. 10.
9. Przykład jednych z pierwszych rodzajów torów kolejowych budowanych za pomocą metalowych szyn. Źródło: J. Hirk, *op. cit.*, s. 10.
10. Budowa pierwszej drogi żelaznej łączącej Wiedeń z Bochnią. Źródło: J. Hirk, *op. cit.*, s. 253.
11. Budowa pierwszej drogi żelaznej łączącej Wiedeń z Bochnią. Źródło: J. Hirk, *op. cit.*, s. 253.
12. James Watt, konstruktor pierwszego silnika parowego. Źródło: P. F. Kupka, *op. cit.*, s. 17.

13. Richard Trevithick, konstruktor jednego z pierwszych parowozów kolejowych. Źródło: P. F. Kupka, *op. cit.*, s. 24.
14. Trakcja konna. Źródło: H. Strach, *Geschichte der Eisenbahnen...*, s. 103.
15. Lokomotywa z wagonami osobowymi podczas podróży pierwszym odcinkiem kolejowym pomiędzy Liverpooliem a Manchesterem. Źródło: H. Strach, *Geschichte der Eisenbahnen...*, s. 37.
16. Lokomotywa z wagonami towarowymi podczas przewozu towarów na pierwszym odcinku kolejowym pomiędzy Liverpooliem a Manchesterem. Źródło: P. F. Kupka, *op. cit.*, s. 37.
17. Przykład XIX-wiecznych urządzeń sygnalizacyjnych stosowanych na terenie Monarchii Austro-Węgierskiej. Źródło: L. Kohlfürst, *Signal – und Telegraphenwesen*, w: *Geschichte der Eisenbahnen...*, t. 3, s. 61.
18. Przykład XIX-wiecznych urządzeń sygnalizacyjnych stosowanych na terenie Monarchii Austro-Węgierskiej. Źródło: L. Kohlfürst, *op. cit.*, s. 61.
19. Most kolejowo-drogowy nad Łabą w miejscowości Uście (niem. *Aussig*). Źródło: *Allgemeine Bauzeitung mit Abbildungen*, Wien 1900.
20. Przekroje konstrukcji mostu kolejowo-drogowego nad Łabą w miejscowości Uście (niem. *Aussig*). Źródło: *Allgemeine Bauzeitung...*, Wien 1900.
21. Przykładowe rozwiązanie konstrukcji XIX-wiecznego mostu kolejowego. Źródło: J. Zuffer, *Brückenbau*, w: *Geschichte der Eisenbahnen...*, t. 2, s. 278.
22. Most na Jeremieńcu, na trasie linii Stanisławów–Woronienka. Źródło: J. Zuffer, *op. cit.*, s. 272.
23. Prace przy budowie mostu na Červenie. Źródło: J. Zuffer, *op. cit.*, s. 304.
24. Urządzenie wykorzystywane podczas prac przy drążeniu tuneli systemu Brandta. Źródło: A. Brik, *Eisenbahn – Tunnelbau*, w: *Geschichte der Eisenbahnen...*, t. 2, cz. 2, s. 239.
25. Dworzec Południowy (Südbahnhof) w Wiedniu projektu W. Flatticha – przykład rozwiązania czołowego w architekturze dworcowej. Źródło: *Allgemeine Bauzeitung...*
26. Dworzec Południowy (Südbahnhof) w Wiedniu projektu W. Flatticha – przekrój poprzeczny. Źródło: *Allgemeine Bauzeitung...*
27. Plan Dworca Południowego (Südbahnhof) w Wiedniu. Źródło: *Allgemeine Bauzeitung...*
28. Liverpool Road Station w Manchester, 1830 r. Źródło: pocztówka ze zbiorów autorki; 1831.
29. Crown Street Station w Liverpoolu, 1830 r. Źródło: pocztówka ze zbiorów autorki; 1831.
30. Pierwsze obiekty pasażerskie w Sankt Petersburgu, 1895 r. Źródło: pocztówka ze zbiorów autorki; 1895.
31. Dworzec Nordwestbahnhof w Wiedniu z połowy XIX w. Źródło: I. Konta, *Geschichte der Eisenbahnen Österreichs vom Jahre 1867 bis zur Gegenwart*, w: *Geschichte der Eisenbahnen...*, t. 1, cz. 2, s. 61.



32. Pierwsze obiekty pasażerskie w Amsterdamie, 1900 r. Pocztówka ze zbiorów autorki; 1900.

33. Plan stacji Podłęże z lat 1858–1862. Źródło: *Plan linii kolejowej Karola Ludwika, 1858–1862*, AGAD, Zespół *Eisenbahnministerium*, fasc. 110.

34. Formy architektoniczne wykorzystywane w budownictwie kolejowym, nawiązujące do greckich świątyń; Londyn, dworzec Euston; architekt Philip Hardwick i inż. Robert Stephenson. Źródło: H. Fischel, *Hochbau*, w: *Geschichte der Eisenbahnen...*, t. 1, cz. 2, s. 328.

35. Formy architektoniczne wykorzystywane w budownictwie kolejowym, nawiązujące do rzymskich term; Londyn, dworzec Nine Elms; architekt Wiliam Tite, 1837–1838. Źródło: „*Illustrated London News*” 1844, nr 4, s. 76.

36. Formy architektoniczne wykorzystywane w budownictwie kolejowym, nawiązujące do gotyckich katedr; Londyn, dworzec St. Pancras; architekci: Georg Gilbert Scott, William H. Barlow, R. M. Ordish, 1863–1876. Źródło: „*Building News*” 1869, nr 16, s. 136–137.

37. Formy architektoniczne wykorzystywane w budownictwie kolejowym, nawiązujące do renesansowych i barokowych pałaców; Londyn, dworzec London Bridge; architekci: Thomas Turner, Henry Roberts, 1844. Źródło: „*Illustrated London News*”, nr 4 (1844), s. 76.

38. Realizacje zaliczane do awangardowych, autor projektu architekt Antonio Sant’Elia, 1913. Źródło: „*Vita d’Arte*” 1914, nr 14, s. 70.

39. Pierwszy dworzec wiedeński Nordbahnhof, autor projektu Teodor Hoffman, lata 1858–1865. Źródło: pocztówka ze zbiorów autorki; 1898.

40. Dworzec w Bristolu, autor projektu Isambard Kingdom Brunel, lata 1839–1840. Źródło: fot. ze zbiorów autorki.

41. Dworzec St. Pancras w Londynie, autorstwa Sir George’a Gilberta Scotta i inż. W. H. Barlowa, lata 1868–1876. Źródło: fot. ze zbiorów autorki.

42. Plan miasta Lwowa, ok. 1860. Źródło: zbiory prywatne Ihora Kotłobułatowa.

43. Gmach głównego dworca kolejowego we Lwowie, ok. 1861–1864. Źródło: H. Strach, *Geschichte der Eisenbahnen...*, il. 354, s. 437.

44. Lwów, pierwszy dworzec kolejowy, widok od strony południowo-zachodniej, lata 1861–1862; drzeworyt sztorcowy; autor nieznan. Źródło: „*Postęp*”, Wiedeń 1861–1862, z. 4, s. 41.

45. Gmach głównego dworca kolejowego we Lwowie, ok. 1861–1864. Źródło: zbiory prywatne Ihora Kotłobułatowa.

46. Lwów, projekt drogi obwodowej dla miasta Lwowa z 1877 r.; autor Teofil Merunowicz; litografia dwubarwna wykonana w zakładzie Karola Pillera. Źródło: T. Merunowicz, *Rozwój miasta Lwowa*, Lwów 1877.

47. Pierwszy projekt dworca lwowskiego autorstwa W. Sadłowskiego, 1899 r. Źródło: „*Architekt*” 1904, R. 5, z. 7, s. 104.

48. Dworzec lwowski, ryzalit środkowy z neorenesansowym portykiem kolumnowym, według pierwszego projektu, 1899 r. Źródło: „*Architekt*” 1904, R. 5, z. 7, s. 106.

49. Łączniki prowadzące do pawilonów bocznych flankujących budynek dworca. Źródło: „Architekt” 1904, R. 5, z. 7, s. 106.
50. Pawilony boczne flankujące budynek dworca. Źródło: „Architekt” 1904, R. 5, z. 7, s. 106.
51. Drugi projekt dworca lwowskiego autorstwa W. Sadłowskiego, 1900 r. Źródło: „Architekt” 1904, R. 5, z. 7, s. 106.
52. Plan miasta Lwowa ze spisem ulic, placów i ogrodów, Lwów 1920. Źródło: M. Orłowicz, *Ilustrowany przewodnik po Lwowie*, Lwów–Warszawa 1925.
53. Rzut parteru dworca lwowskiego. Źródło: „Architekt” 1904, R. 5, z. 7, s. 100.
54. Rzut pierwszego piętra dworca lwowskiego. Na podstawie: *Budinok gołownogo zaliznicznego wokzału /1901–1904/ m. Lwiw*, ze zbiorów Ukrainiskij Specialnij Naukowo-Restawracijnij Institut „Ukrprojektrestawracija”, Lwiwskij Filiał. Autor M. Rymar.
55. Rzut drugiego piętra dworca lwowskiego. Na podstawie: *Budinok gołownogo zaliznicznego wokzału /1901–1904/ m. Lwiw*, ze zbiorów Ukrainiskij Specialnij Naukowo-Restawracijnij Institut „Ukrprojektrestawracija”, Lwiwskij Filiał. Autor M. Rymar.
56. Lwów, Dworzec Kolei Karola Ludwika, pawilon główny z charakterystycznym otworem wejściowym w formie arkady. Źródło: „Architekt” 1904, R. 5, z. 7, s. 104.
57. Hełm pawilonu głównego. Na podstawie: *Budinok gołownogo zaliznicznego wokzału /1901–1904/ m. Lwiw*, ze zbiorów Ukrainiskij Specialnij Naukowo-Restawracijnij Institut „Ukrprojektrestawracija”, Lwiwskij Filiał. Autor M. Rymar.
58. Lwów, Dworzec Kolei Karola Ludwika, pawilon boczny. Źródło: „Architekt” 1904, R. 5, z. 7, s. 104.
59. Lwów, Dworzec Kolei Karola Ludwika, pawilon boczny. Źródło: fot. autorka, 2006.
60. Lwów, Dworzec Kolei Karola Ludwika, przekrój przez lewy pawilon oraz halę peronową. Na podstawie: *Budinok gołownogo zaliznicznego wokzału /1901–1904/ m. Lwiw*, ze zbiorów Ukrainiskij Specialnij Naukowo-Restawracijnij Institut „Ukrprojektrestawracija”, Lwiwskij Filiał. Autor M. Rymar.
61. Lwów, Dworzec Kolei Karola Ludwika, szczegóły konstrukcji hali peronowej. Na podstawie: *Budinok gołownogo zaliznicznego wokzału /1901–1904/ m. Lwiw*, ze zbiorów Ukrainiskij Specialnij Naukowo-Restawracijnij Institut „Ukrprojektrestawracija”, Lwiwskij Filiał. Autor M. Rymar.
62. Hala peronowa, fragment konstrukcji schodów. Źródło: fot. autorka, 2006.
63. Lwów, Dworzec Kolei Karola Ludwika, konstrukcja przęseł hali peronowej. Na podstawie: *Budinok gołownogo zaliznicznego wokzału /1901–1904/ m. Lwiw*, ze zbiorów Ukrainiskij Specialnij Naukowo-Restawracijnij Institut „Ukrprojektrestawracija”, Lwiwskij Filiał. Autor M. Rymar.
64. Lwów, Dworzec Kolei Karola Ludwika, elementy konstrukcji hali peronowej. Na podstawie: *Budinok gołownogo zaliznicznego wokzału /1901–1904/ m. Lwiw*, ze zbiorów Ukra-

inskij Specialnij Naukowo-Restawracijnij Institut „Ukrprojektrestawracija”, Lwiwskij Filiał.  
Autor M. Rymar.

65. Lwów, Dworzec Kolei Karola Ludwika, elementy konstrukcji hali peronowej. Na podstawie: *Budinok gołownogo zaliznicznego wokzału /1901–1904/ m. Lwiiw*, ze zbiorów Ukrainiskij Specialnij Naukowo-Restawracijnij Institut „Ukrprojektrestawracija”, Lwiwskij Filiał.  
Autor M. Rymar.

66. Lwów, Dworzec Kolei Karola Ludwika, ogólny schemat konstrukcji hali peronowej. Na podstawie: *Budinok gołownogo zaliznicznego wokzału /1901–1904/ m. Lwiiw*, ze zbiorów Ukrainiskij Specialnij Naukowo-Restawracijnij Institut „Ukrprojektrestawracija”, Lwiwskij Filiał.  
Autor M. Rymar.

67. Hala peronowa (wnętrze). Źródło: „Architekt” 1904, R. 5, z. 7, tab. XXXIII.

68. Lwów, Dworzec Kolei Karola Ludwika, konstrukcja czoła hali peronowej, gdzie pierwotnie znajdowały się herby Austro-Węgier. Źródło: fot. autorka, 2006.

69. Lwów, Dworzec Kolei Karola Ludwika, ozdobione elementy konstrukcji czoła hali peronowej z herbami Austro-Węgier. Źródło: „Architekt” 1904, R. 5, z. 7, tab. XXXII.

70. Bochnia, dworzec główny, widok ogólny, lata 1855–1860. Źródło: *Geschichte der Eisenbahnen...*, t. 1, s. 302.

71. Bochnia, dworzec główny. Źródło: karta pocztowa ze zbiorów autorki; 1925.

72. Most żelazny nad Wątokiem na Strusinie. Źródło: AGAD, Zespół *Eisenbahnministerium*, fasc. 104.

73. Plan Linii Kolejowej Karola Ludwika – fragment. Tarnów, 1858–1862. Źródło: AGAD, Zespół *Eisenbahnministerium*, fasc. 104.

74. Plan Linii Kolejowej Karola Ludwika – fragment. Tarnów, 1858–1862. Źródło: AGAD, Zespół *Eisenbahnministerium*, fasc. 104.

75. Plan Linii Kolejowej Karola Ludwika – fragment. Tarnów, 1858–1862. Źródło: AGAD, Zespół *Eisenbahnministerium*, fasc. 104.

76. Plan Linii Kolejowej Karola Ludwika – fragment. Tarnów, 1858–1862. Źródło: AGAD, Zespół *Eisenbahnministerium*, fasc. 104.

77. Plan Linii Kolejowej Karola Ludwika – fragment. Tarnów, 1858–1862. Źródło: AGAD, Zespół *Eisenbahnministerium*, fasc. 104.

78. Plan Linii Kolejowej Karola Ludwika – fragment. Tarnów, 1858–1862. Źródło: AGAD, Zespół *Eisenbahnministerium*, fasc. 104.

79. Plan Linii Kolejowej Karola Ludwika – fragment. Tarnów, 1858–1862. Źródło: AGAD, Zespół *Eisenbahnministerium*, fasc. 104.

80. Plan Linii Kolejowej Karola Ludwika – fragment. Tarnów, 1858–1862. Źródło: AGAD, Zespół *Eisenbahnministerium*, fasc. 104.

81. Plan Linii Kolejowej Karola Ludwika – fragment. Tarnów, 1858–1862. Źródło: AGAD, Zespół *Eisenbahnministerium*, fasc. 104.

82. Plan Linii Kolejowej Karola Ludwika – fragment. Tarnów, 1858–1862. Źródło: AGAD, Zespół *Eisenbahnministerium*, fasc. 104.

83. Plan Linii Kolejowej Karola Ludwika – fragment. Tarnów, 1858–1862. Źródło: AGAD, Zespół *Eisenbahnministerium*, fasc. 104.
84. Plan Linii Kolejowej Karola Ludwika – fragment. Tarnów, 1858–1862. Źródło: AGAD, Zespół *Eisenbahnministerium*, fasc. 104.
85. Dom mieszkalny dla urzędników. Źródło: AGAD, Zespół *Eisenbahnministerium*, fasc. 104.
86. Dworzec w Tarnowie, peron. Źródło: Muzeum Okręgowego w Tarnowie.
87. Pierwszy dworzec rzeszowski. Źródło: H. Strach, *Geschichte der Eisenbahnen...*, s. 437.
88. Dworzec rzeszowski po przebudowie. Źródło: Archiwum Muzeum Okręgowego w Rzeszowie.
89. Dworzec rzeszowski po przebudowie. Źródło: Archiwum Muzeum Okręgowego w Rzeszowie.
90. Jarosław, dworzec główny, widok od strony południowo-wschodniej. Źródło: *Geschichte der Eisenbahnen...*, t. 1, cz. 1, s. 305.
91. Plan sytuacyjny dworca przemyskiego, 1863 r. Źródło: Archiwum Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z Siedzibą w Przemyślu.
92. Pierwszy dworzec przemyski, 1867 r. Źródło: *Geschichte der Eisenbahnen...*, t. 1, cz. 1, s. 437.
93. Stacja pasażerska Saint-Germain-en-Laye, karta pocztowa. Źródło: zbiory prywatne Gregory Deryckère, repozytorium wolnych zasobów projektów Fundacji Wikimedia (public domain).
94. Przemyśl, dworzec kolejowy. Źródło: karta pocztowa z Archiwum Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Przemyślu.
95. Hanower, dworzec kolejowy projektu Huberta Stiera, lata 1876–1879. Karta pocztowa 1931. Źródło: ze zbiorów autora.
96. Paryski dworzec Garde de l'est projektu François-Alexandre Duquesneya. Źródło: karta pocztowa, 1926.
97. Przemyśl, dworzec kolejowy, wiata peronowa. Źródło: pocztówka ze zbiorów autorki; 1925.
98. Pierwszy dworzec krakowski autorstwa P. A. Rosenbauma, 1843. Źródło: H. Strach, *Geschichte der Eisenbahnen...*, s. 297.
99. Drugi dworzec krakowski. Źródło: *Geschichte der Eisenbahnen...*, t. 1, cz. 1, s. 369.
100. Tablica prezentująca rodzaje wsporników meblowych firmy Wienerberger Ziegelfabriks und Bau Gesellschaft Wien. Źródło: Wzornik produktów firmy Wienerberger Ziegelfabriks und Bau Gesellschaft, Wien 1875.
101. Tablica prezentująca części toczone mebli firmy Wienerberger Ziegelfabriks und Bau Gesellschaft Wien. Źródło: Wzornik produktów firmy Wienerberger Ziegelfabriks und Bau Gesellschaft, Wien 1875.

102. Tablica prezentująca części toczone mebli firmy Wienerberger Ziegelfabriks und Bau Gesellschaft Wien. Źródło: Wzornik produktów firmy Wienerberger Ziegelfabriks und Bau Gesellschaft, Wien 1875.
103. Tablica prezentująca profile nóg do komód, łóżek i krzeseł firmy Wienerberger Ziegelfabriks und Bau Gesellschaft Wien. Źródło: Wzornik produktów firmy Wienerberger Ziegelfabriks und Bau Gesellschaft, Wien 1875.
104. Tablica prezentująca profile nóg do stołów i krzeseł firmy Wienerberger Ziegelfabriks und Bau Gesellschaft Wien. Źródło: Wzornik produktów firmy Wienerberger Ziegelfabriks und Bau Gesellschaft, Wien 1875.
105. Tablica prezentująca rodzaje kapiteli stosowanych m.in. w stolarce meblowej firmy Wienerberger Ziegelfabriks und Bau Gesellschaft Wien. Źródło: Wzornik produktów firmy Wienerberger Ziegelfabriks und Bau Gesellschaft, Wien 1875.
106. Rzeźbiarskie przedstawienie Industrii. Źródło: Wikimedia, repozytorium wolnych zasobów [12.12.2005].
107. Przemysł, dworzec główny, wnętrze restauracji I kl. Źródło: fot. z Archiwum Państwowego w Przemysłu.
108. Lwów, dworzec główny, balustrady przy kasach w holu głównym Fabryki J. Goreckiego w Krakowie. Źródło: „Architekt” 1904, R. 5, z. 7 tab. XXXV.
109. Lwów, dworzec główny, wnętrze poczekalni i restauracji I kl., autor projektu A. Zachariewicz, widok ogólny, 1899–1904. Źródło: „Architekt” 1904, R. 5, z. 7 tab. XXXVI.
110. Lwów, dworzec główny, wnętrze poczekalni i restauracji II kl., autor projektu A. Zachariewicz, stolarka – autor projektu T. Obmiński, świeczniki z fabryki J. Goreckiego w Krakowie. Źródło: „Architekt” 1904, R. 5, z. 7, tab. XXXI, XXXVII.
111. Lwów, dworzec główny, wnętrze poczekalni i restauracji III kl., autor projektu A. Zachariewicz, stolarka – autor projektu T. Obmiński, świeczniki z Fabryki J. Goreckiego w Krakowie. Źródło: „Architekt” 1904, R. 5, z. 7, tab. XXXII, XXXVIII.
112. Lwów, dworzec główny, wyjście na perony, balustrady Fabryki J. Goreckiego w Krakowie. Źródło: „Architekt” 1904, R. 5, z. 7 tab. XXXIV.
113. Paryż, wejście do metra projektu Hectora Guimarda z 1900 r. Źródło: Wikimedia, repozytorium wolnych zasobów, fot. Jean-Pierr Dalbér.

## Ilustracje kolorowe

- I. Wiedeń, zespół obiektów Arsenалу z lat 1849–1856. Źródło: Wikipedia, wolne zasoby [11.10.2005].
- II. Wiedeń, zespół obiektów Arsenалу z lat 1849–1856. Źródło: Wikipedia, wolne zasoby [11.10.2005].
- III. Wrocław, dworzec główny, pocztówka z I ćwierci XX w. Źródło: Wikipedia, wolne zasoby [15.01.2008].

IV. Lwów, Dom Inwalidów, karta pocztowa, Kraków 1911. Źródło: M. Rymar, zbiory prywatne.

V. Lwów, Dworzec Kolei Karola Ludwika, klucz łuku z rzeźbą przedstawiającą główkę Hypnosa. Źródło: fot. autorka, 2006.

VI. Lwów, Dworzec Kolei Karola Ludwika, przedstawienia rzeźbiarskie, personifikacja handlu i przemysłu autorstwa Antoniego Popiela. Źródło: fot. autorka, 2006.

VII. Lwów, Dworzec Kolei Karola Ludwika, przedstawienia rzeźbiarskie „Lwów i Ruch Kolejowy”, autorstwa Piotra Wójtowicza. Źródło: fot. autorka, 2006.

VIII. Hala peronowa. Źródło: „Architekt” 1904, R. 5, z. 7, s. 102.

IX. Lwów, Dworzec Kolei Karola Ludwika, hala peronowa. Źródło: fot. autorka, 2006.

X. Lwów, Dworzec Kolei Karola Ludwika, hala peronowa. Źródło: fot. autorka, 2006.

XI. Lwów, Dworzec Kolei Karola Ludwika, hala główna. Źródło: fot. autorka, 2006.

XII. Lwów, Dworzec Kolei Karola Ludwika, pokoje wypoczynkowe dla osób wysoko postawionych, widok na dekorację sufitu. Źródło: fot. autorka, 2006.

XIII. Lwów, Dworzec Kolei Karola Ludwika, poczekalnia II kl. Źródło: fot. autorka, 2006.

XIV. Lwów, Dworzec Kolei Karola Ludwika, poczekalnia III kl. Źródło: fot. autorka, 2006.

XV. Bochnia, dworzec główny, widok od strony południowo-wschodniej. Źródło: fot. G. Zając, 2006.

XVI. Bochnia, dworzec główny, hala główna. Źródło: fot. G. Zając, 2006.

XVII. Bochnia, dworzec główny, widok od strony peronów. Źródło: fot. G. Zając, 2006.

XVIII. Pierwszy stały dworzec kolejowy w Tarnowie. Źródło: Muzeum Okręgowe w Tarnowie.

XIX. Drugi dworzec tarnowski, 1906 r. Źródło: Muzeum Okręgowe w Tarnowie.

XX. Tarnów, dworzec kolejowy, pawilon główny (środkowy). Źródło: fot. autorka, 2006.

XXI. Tarnów, dworzec kolejowy, okno termalne w pawilonie głównym. Źródło: fot. autorka, 2006.

XXII. Tarnów, dworzec kolejowy, rzeźbiarskie przedstawienia główek kobiecych na elewacji pawilonu głównego. Źródło: fot. autorka, 2006.

XXIII. Tarnów, dworzec kolejowy, płaskorzeźbiony emblemat kolejowy w zwieńczeniu elewacji pawilonu głównego. Źródło: fot. autorka, 2006.

XXIV. Tarnów, dworzec kolejowy, skrzydło boczne budynku dworca. Źródło: fot. autorka, 2006.

XXV. Tarnów, dworzec kolejowy, arkadowy otwór okiennie-drzwiowy pawilonu bocznego. Źródło: fot. autorka, 2006.

XXVI. Tarnów, dworzec kolejowy, klucz w arkadzie otworu okiennego sali restauracyjnej. Źródło: fot. autorka, 2006.

XXVII. Tarnów, dworzec kolejowy, elewacja skrzydeł bocznych. Źródło: fot. autorka, 2006.

XXVIII. Tarnów, dworzec kolejowy, widok od strony wiaty peronowej. Źródło: fot. autorka, 2006.

XXIX. Tarnów, dworzec kolejowy, żeliwne kolumny wiaty peronowej. Źródło: fot. autorka, 2006.

XXX. Tarnów, dworzec kolejowy, żeliwne kolumny wiaty peronowej. Źródło: fot. autorka, 2006.

XXXI. Plan sytuacyjny dworca rzeszowskiego, 1870 r. Źródło: Archiwum Muzeum Okręgowego w Rzeszowie.

XXXII. Dworzec rzeszowski po przebudowie, ok. 1865 r. Źródło: Archiwum Muzeum Okręgowego w Rzeszowie.

XXXIII. Jarosław, dworzec główny, widok od strony peronów. Źródło: karta pocztowa ze zbiorów autorki; 1930.

XXXIV. Przemyśl, dworzec kolejowy, widok od strony podjazdu. Źródło: fot. autorka, 2007.

XXXV. Przemyśl, dworzec kolejowy, widok od strony peronów. Źródło: fot. autorka, 2007.

XXXVI. Przemyśl, dworzec kolejowy, pawilon główny. Źródło: fot. autorka, 2007.

XXXVII. Paryski dworzec Gare du Nord autorstwa Léonce Reynauda, lata 1845–1847. Źródło: fot. Dan Kamming, repozytorium wolnych zasobów projektów Fundacji Wikimedia (public domain).

XXXVIII. Przemyśl, dworzec kolejowy, agrafa w łuku otworu okiennego fasady pawilonu głównego. Źródło: fot. autorka, 2007.

XXXIX. Przemyśl, dworzec kolejowy, konsola dekorowana liściem akantu na wolutowym spływie w fasadzie pawilonu głównego. Źródło: fot. autorka, 2007.

XL. Przemyśl, dworzec kolejowy, trójkątne naczółki wieńczące otwory okienne piętra fasady głównej pawilonów bocznych. Źródło: fot. autorka, 2007.

XLI. Przemyśl, dworzec kolejowy, fragment elewacji frontowej pawilonu bocznego z atyką w formie balustrady z centralnie umieszczoną girlandą, zwieńczoną facjatą. Źródło: fot. autorka, 2007.

XLII. Przemyśl, dworzec kolejowy, zegar wieżowy w zwieńczeniu elewacji frontowej pawilonu głównego. Źródło: fot. autorka, 2007.

XLIII. Przemyśl, dworzec kolejowy, facjata z okrągłym otworem w zwieńczeniu fasady głównej pawilonu bocznego. Źródło: fot. autorka, 2007.

XLIV. Przemyśl, dworzec kolejowy, widok od strony wiaty peronowej. Źródło: fot. autorka, 2007.

XLV. Przemyśl, dworzec kolejowy, kapitel żeliwnej kolumny podtrzymującej zadaszenie wiaty peronowej. Źródło: fot. autorka, 2007.

XLVI. Przemyśl, dworzec kolejowy, wiata peronowa. Źródło: fot. autorka, 2007.

XLVII. Przemysł, dworzec kolejowy, wiata peronowa, ozdobne słupki barierek oddzielających peron od torowiska. Źródło: fot. autorka, 2007.

XLVIII. Przemysł, dworzec kolejowy, fragment stolarki okiennej pawilonu głównego. Źródło: fot. autorka, 2007.

XLIX. Przemysł, dworzec kolejowy, alegoria poczty i transportu (łączości) – malowidło w holu głównym. Źródło: fot. autorka, 2007.

L. Przemysł, dworzec kolejowy, Industria, opiekunka przemysłu i handlu – malowidło w holu głównym. Źródło: fot. autorka, 2007.

LI. Przemysł, dworzec kolejowy, alegoria transportu morskiego – malowidło w holu głównym. Źródło: fot. autorka, 2007.

LII. Przemysł, dworzec kolejowy, alegoria rzemiosł różnych – malowidło w holu głównym. Źródło: fot. autorka, 2007.

LIII. Przemysł, dworzec kolejowy, alegoria kolei – malowidło w holu głównym. Źródło: fot. autorka, 2007.

LIV. Przemysł, dworzec kolejowy, alegoria elektryczności – malowidło w holu głównym. Źródło: fot. autorka, 2007.

LV. Przemysł, dworzec kolejowy, alegoria budownictwa – malowidło w holu głównym. Źródło: fot. autorka, 2007.

LVI. Przemysł, dworzec kolejowy, alegoria architektury – malowidło w holu głównym. Źródło: fot. autorka, 2007.

LVII. Przemysł, dworzec kolejowy, herb miasta Przemysła – malowidło w holu głównym. Źródło: fot. autorka, 2007.

LVIII. Przemysł, dworzec kolejowy, herb miasta Lwowa – malowidło w holu głównym. Źródło: fot. autorka, 2007.

LIX. Przemysł, dworzec kolejowy, herb miasta Krakowa – malowidło w holu głównym. Źródło: fot. autorka, 2007.

LX. Przemysł, dworzec kolejowy, herb szlachecki Piława – malowidło w holu głównym. Źródło: fot. autorka, 2007.

LXI. Lwów, dworzec główny, hala główna. Źródło: fot. autorka, 2006.

LXII. Lwów, dworzec główny, główka Hypnosa. Źródło: fot. autorka, 2006.

LXIII. Lwów, dworzec główny, wyjście na perony, balustrady Fabryki J. Goreckiego w Krakowie. Źródło: fot. autorka, 2006.

LXIV. Alegoria Industrii w asyście rzemiosł różnych fragment dyplomu cechowego Michała Wachały z 1871 r. Źródło: Archiwum Muzeum Rzemiosła w Krośnie, ARz-1661, MRzK-KW-3434.





I. Wiedeń, zespół obiektów Arsenалу



II. Wiedeń, zespół obiektów  
Arsenалу



III. Wrocław, dworzec główny



IV. Lwów, Dom Inwalidów

V. Lwów, Dworzec Kolei Karola  
Ludwika, klucz łuku z rzeźbą  
przedstawiającą główkę Hypnosa



VI. Lwów, Dworzec Kolei Karola  
Ludwika, przedstawienia rzeźbiarskie,  
personifikacja handlu i przemysłu





VII. Lwów, Dworzec Kolei Karola Ludwika, przedstawienia rzeźbiarskie „Lwów i Ruch Kolejowy”



VIII. Hala peronowa



IX. Lwów, Dworzec Kolei Karola Ludwika, hala peronowa



X. Lwów, Dworzec Kolei Karola Ludwika, hala peronowa



XI. Lwów, Dworzec Kolei Karola Ludwika, hala główna



XII. Lwów, Dworzec Kolei Karola Ludwika, pokoje wypoczynkowe dla osób wysoko postawionych, widok na dekorację sufitu



XIII. Lwów, Dworzec Kolei Karola Ludwika, poczekalnia II kl.



XIV. Lwów, Dworzec Kolei Karola Ludwika, poczekalnia III kl.



XV. Bochnia, dworzec główny, widok od strony południowo-wschodniej



XVI. Bochnia, dworzec główny, hala główna





XVII. Bochnia, dworzec główny, widok od strony peronów



XVIII. Pierwszy stały dworzec kolejowy w Tarnowie



XIX. Drugi dworzec tarnowski



XX. Tarnów, dworzec kolejowy, pawilon główny (środkowy)



XXI. Tarnów, dworzec kolejowy, pawilon środkowy, okno termalne w pawilonie głównym



XXII. Tarnów, dworzec kolejowy, rzeźbiarskie przedstawienia główek kobiecych na elewacji pawilonu głównego



XXIII. Tarnów, dworzec kolejowy, płaskorzeźbiony emblemat kolejowy w zwieńczeniu elewacji pawilonu głównego



XXIV. Tarnów, dworzec kolejowy, skrzydła boczne budynku dworca



XXV. Tarnów, dworzec  
kolejowy, arkadowy otwór  
okienno-drzwiowy pawilonu  
bocznego



XXVI. Tarnów, dworzec kolejowy, klucz w arkadzie otworu okiennego  
sali restauracyjnej



XXVII. Tarnów, dworzec kolejowy,  
elewacja skrzydeł bocznych



XXVIII. Tarnów, dworzec kolejowy, widok od strony wiaty peronowej



XXIX. Tarnów, dworzec kolejowy, żeliwne kolumny wiaty peronowej



XXX. Tarnów, dworzec kolejowy, żeliwne kolumny wiaty peronowej



XXXI. Plan sytuacyjny dworca rzeszowskiego



XXXII. Dworzec rzeszowski po przebudowie





XXXIII. Jarosław, dworzec główny, widok od strony peronów



XXXIV. Przemyśl, dworzec kolejowy, widok od strony podjazdu



XXXV. Przemysł, dworzec kolejowy, widok od strony peronów



XXXVI. Przemysł, dworzec kolejowy, pawilon główny



XXXVII. Paryski dworzec Gare du Nord autorstwa Léonce Reynauda



XXXVIII. Przemysł, dworzec kolejowy, agra w łuku otworu okiennego fasady pawilonu głównego



XXXIX. Przemysł, dworzec kolejowy, konsola dekorowana liściem akantu na wolutowym spływie w fasadzie pawilonu głównego



XL. Przemysł, dworzec kolejowy, trójkątne naczółki wieńczące otwory okienne piętra fasady głównej pawilonów bocznych



XLII. Przemyśl, dworzec kolejowy, fragment elewacji frontowej pawilonu bocznego z attyką w formie balustrady z centralnie umieszczoną girlandą, zwieńczoną facją



XLII. Przemyśl, dworzec kolejowy, zegar wieżowy w zwieńczeniu elewacji frontowej pawilonu głównego



XLIII. Przemyśl, dworzec kolejowy, facjata z okrągłym otworem  
w zwieńczeniu fasady głównej pawilonu bocznego



XLIV. Przemyśl, dworzec kolejowy, widok od strony windy peronowej



XLV. Przemyśl, dworzec kolejowy, kapitel żeliwnej kolumny  
podtrzymującej zadaszenie wiaty peronowej



XLVI. Przemyśl, dworzec kolejowy, wiata peronowa



XLVII. Przemyśl, dworzec kolejowy,  
wiata peronowa, ozdobne słupki  
barierek oddzielających peron od  
torowiska



XLVIII. Przemyśl, dworzec kolejowy, fragment stolarki okiennej pawilonu  
głównego



XLIX. Przemysł, dworzec kolejowy, alegoria poczty i transportu (łączości) – malowidło w holu głównym



L. Przemysł, dworzec kolejowy, Industria, opiekunka przemysłu i handlu – malowidło w holu głównym





LI. Przemysł, dworzec kolejowy, alegoria transportu morskiego – malowidło w holu głównym



LII. Przemysł, dworzec kolejowy, alegoria rzemiosł różnych – malowidło w holu głównym

LIII. Przemysł, dworzec  
kolejowy, alegoria kolei –  
malowidło w holu głównym



LIV. Przemysł, dworzec  
kolejowy, alegoria elektrycz-  
ności – malowidło w holu  
głównym





LV. Przemysł, dworzec  
kolejowy, alegoria budow-  
nictwa – malowidło w holu  
głównym



LVI. Przemysł, dworzec  
kolejowy, alegoria architektury  
– malowidło w holu głównym

LVII. Przemyśl, dworzec  
kolejowy, herb miasta Prze-  
myśla – malowidło w holu  
głównym



LVIII. Przemyśl, dworzec  
kolejowy, herb miasta Lwowa  
– malowidło w holu głównym





LIX. Przemyśl, dworzec  
kolejowy, herb miasta Krakowa  
– malowidło w holu głównym



LX. Przemyśl, dworzec  
kolejowy, herb szlachecki  
Pilawa – malowidło w holu  
głównym

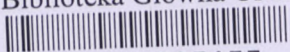


LXI. Lwów, dworzec główny, hala główna



LXII. Lwów, dworzec  
główny, główka Hypnosa

Biblioteka Główna UMK



300045285155



LXIII. Lwów, dworzec główny,  
wyjście na perony, balustrady Fabryki  
J. Goreckiego w Krakowie



LXIV. Alegoria Industrii w asyście rzemioł różnych, fragment dyplomu cechowego  
Michała Wąchały z 1871 r.



## SZTUKA NOWOCZESNA

Seria Wydawnictwa Neriton prowadzona wspólnie z Zakładem Historii Sztuki Nowoczesnej Wydziału Sztuk Pięknych Uniwersytetu Mikołaja Kopernika i Stowarzyszeniem Sztuki Nowoczesnej w Toruniu

- T. I** Marzena Kulig, *Architektura tatrzańskich schronisk górskich Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego w dwudziestoleciu międzywojennym*, 2003
- T. II** Anna Glazik, *Świat wierzeń i fantazji w rzeźbie zamknięty. Twórczość Jędrzeja Wowry*, 2003
- T. III** Beata Pranke, *Nurt chłopomanii w twórczości Stanisława Radziejowskiego, Ludwika Stasiaka, Włodzimierza Tetmajera, Wincentego Wodzinowskiego i Kacpra Żelechowskiego*, 2003
- T. IV** Małgorzata Geron, *Tymon Niesiołowski (1882–1965). Życie i twórczość*, 2004
- T. V** Małgorzata Jankowska, *Wideo, wideo instalacja, wideo performance w Polsce w latach 1973–1994. Historia, artyści, dzieła*, 2004
- T. VI** Agnieszka Chrzanowska, *Metaloplastyka żydowska w Polsce*, 2005
- T. VII** Joanna Kucharzewska, *Architektura i urbanistyka Torunia w latach 1871–1920*, 2004
- T. VIII** Renata Piątkowska, *Między „Ziemiańską” a Montparnasse'em. Roman Kramsztyk. Życie i twórczość*, 2004
- T. IX** Katarzyna Rutkowska, *Malarstwo Wilhelma Leopolskiego*, 2004
- T. X** Maria Dzierżyc-Horniak, *Kartki zapisane gestem. Twórczość malarska Marii Stangret-Kantor w latach 1957–2005*, 2005
- T. XI** Piotr Kopszak, *Krytyka artystyczna Teodora de Wyzewy*, 2005
- T. XII** Wojciech Romaniak, *Wybrane zagadnienia urbanistyki i architektury w województwie pomorskim w latach 1920–1939*, 2005
- T. XIII** Kamila Wilnowicz-Ćwieczkowska, *Sztuka niedopowiedzeń. Malarstwo Łukasza Korolkiewicza*, 2005
- T. XIV** Agata Soczyńska, *Tytus Czyżewski, malarz-poeta*, 2006
- T. XV** Marta Ipczyńska-Budziak, *Między swojskością a nowoczesnością. Grafika słowacka XX wieku*, 2008
- T. XVI** Marta Rymar, *Architektura dworców Kolei Karola Ludwika w Galicji w latach 1855–1910*, 2009

1044523



**Marta Rymar** – konserwator zabytków, historyk sztuki. W 2002 r. ukończyła studia konserwatorskie na Wydziale Sztuk Pięknych UMK w Toruniu. Stypendystka Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego. Prowadzi badania z zakresu architektury i dekoracji XIX-wiecznych budowli użyteczności publicznej oraz obiektów przemysłowych. Jest autorem kilkudziesięciu artykułów oraz opracowań naukowych z zakresu konserwacji zabytków, architektury i sztuki.

Biblioteka Główna UMK



300045285155

Dworce Linii Kolei Karola Ludwika stanowią wyjątkowe połączenie tradycyjnych form architektonicznych i stylów różnych epok z nowoczesnymi konstrukcjami inżynierskimi. Dają wyjątkowe świadectwo upływu czasu i rozwoju nowych technologii. Połączenie architektury, malarstwa i rzeźby z typowymi dla architektury przemysłowej rozwiązaniami konstrukcyjnymi jest szczególnym odzwierciedleniem ducha XIX-wiecznych przemian społecznych, mających swe korzenie w rewolucji przemysłowej tamtych lat.



9 788375 430899

**Op**CARD 101 v2

