

Magdalena Janda*

orcid.org/0000-0002-4232-667X

Historia i rola głównego dworca kolejowego w rozwoju urbanistycznym Rzeszowa

History and Role of the Main Railway Station in the Urban Development of Rzeszów

Słowa kluczowe: urbanistyka, architektura kolejowa, dworce galicyjskie, węzeł kolejowy, struktura przestrzenna

Keywords: urban planning, railway architecture, Galician railway stations, railway junction, spatial structure

Wprowadzenie

Budowa linii kolejowych w Europie miała ogromne znaczenie w procesie urbanizacji oraz rozwoju społecznego i gospodarczego poszczególnych miast i krajów. Najwcześniej pojawiła się w Anglii, gdzie transport szynowy był początkowo wykorzystywany w celach przemysłowych (najczęściej w kopalniach), a dopiero później do transportu publicznego. W pierwszej połowie XIX wieku w wyniku rewolucji przemysłowej kolej szybko rozprzestrzeniła się po kontynencie europejskim, a postępująca migracja ludności z wsi do miast przyczyniła się do niespotykanego dotąd rozrostu tkanki miejskiej [Gyurkovich 2019, s. 142]. Jedną z największych i najgęściej rozplanowanych sieci kolejowych stały się linie zbudowane na obszarze Austro-Węgier. Cesarstwo Habsburskie dostrzegało w nich szansę na dynamiczny rozwój gospodarki oraz możliwość sprawnego przemieszczania wojska. Dodatkowo połączenia komunikacyjne miały zintegrować bardzo rozległe tereny państwa, w którego skład wchodziły różne narodowości [Motyl, Gosztyła 2019, s. 7]. Wytyczanie przebiegu torów i sposób kształtowania węzłów po obszarach zurbanizowanych w Europie różniły się od kolei zakładanych na świecie. Istotnym aspektem było lokalizowanie dworców tak, aby znajdowały się stosunkowo niedaleko centrów miast, co bezpośrednio

Introduction

The construction of railway lines in Europe was of profound significance in the process of urbanization and the social and economic development of individual cities and countries. It first appeared in England, where rail transport was initially used for industrial purposes (typically in mines), and its use in public transport came later. In the first half of the nineteenth century, due to the industrial revolution, the railway quickly spread across the European continent, and the progressive migration of the population from the country to the cities contributed to a previously unseen growth of urban tissue [Gyurkovich 2019, p. 142]. One of the largest and most densely planned railway networks were those built in Austria-Hungary. The Habsburg Empire saw in it a chance for dynamic economic development and a means of effectively moving its troops. In addition, the transport connections were to integrate the vast territory of the state, which encompassed many different nationalities [Motyl, Gosztyła 2019, p. 7]. Outlining the course of tracks and the design of junctions in urbanized areas in Europe differed from railways built elsewhere around the world. One key aspect was placing stations so that they would be located relatively close to city centers, which directly affected the later formation of their functional-spatial structures. Numerous private

* mgr inż. arch., Wydział Budownictwa, Inżynierii Środowiskowej i Architektury Politechniki Rzeszowskiej

* M.Sc. Eng. Arch., Faculty of Civil and Environmental Engineering and Architecture, Rzeszów University of Technology

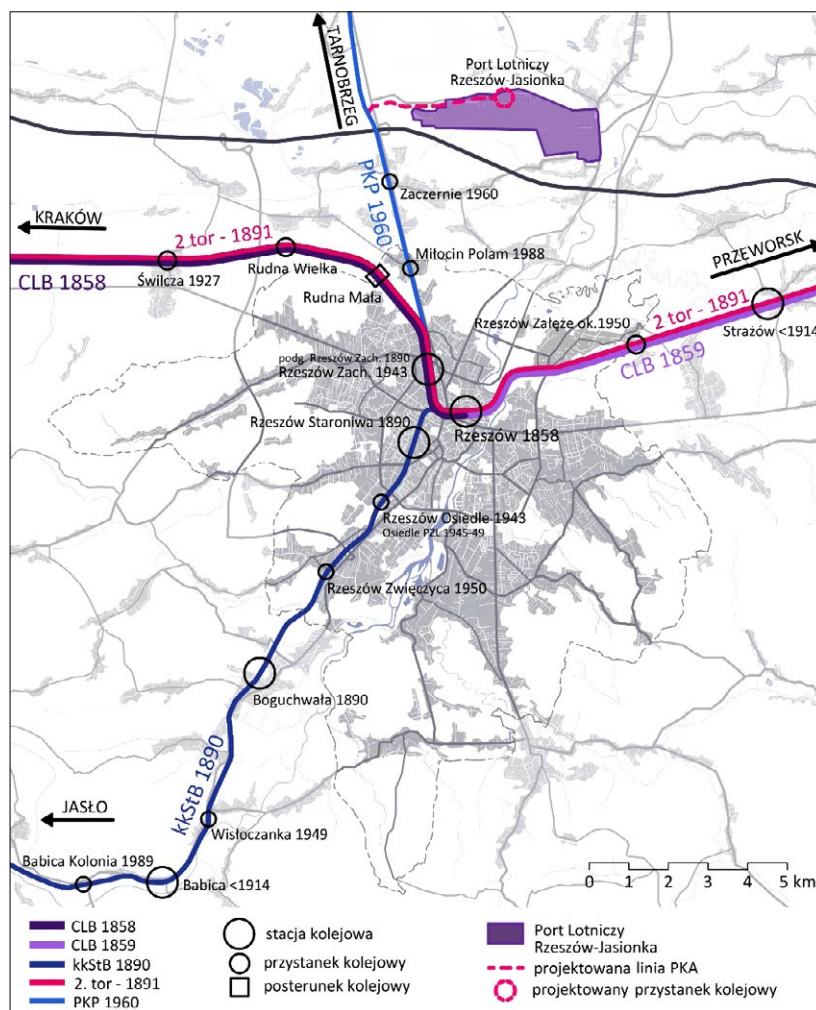
Cytowanie / Citation: Janda M. History and Role of the Main Railway Station in the Urban Development of Rzeszów. *Wiadomości Konserwatorskie – Journal of Heritage Conservation* 2022, 71:79–93

Otrzymano / Received: 11.03.2021 • **Zaakceptowano / Accepted:** 14.01.2022

doi: 10.48234/WK71RAILWAY

Praca dopuszczona do druku po recenzjach

Article accepted for publishing after reviews



Ryc. 1. Schemat powstania rzeszowskiego węzła kolejowego wraz ze stacjami i z przystankami na tle współcześnie zabudowanego obszaru miasta; oprac. M. Janda.

Fig. 1. Diagram of the construction of Rzeszów's railway junction along with stations and stops against the background of the city's contemporary built-up area; by M. Janda.

wpłynęło na późniejsze formowanie się ich struktur przestrzenno-funkcjonalnych. Liczne spółki prywatne zakładające swoją sieć kolejową zagęszczaly ten układ komunikacyjny, rzadko tworząc wspólne trasy, co powodowało dezorganizację i bezład dróg żelaznych wokół miast. Dopiero na początku XX wieku nastąpił proces konsolidacji, polegający na łączeniu kilku sieci we wspólny węzeł, w którym dworzec główny skupiał większość pociągów w jednym miejscu. Współcześnie dworce i przystanki kolejowe przeobrażają się w kierunku wielofunkcyjnych węzłów mobilności, łączących funkcje komunikacyjne z komercyjnymi, rekreacyjnymi i kulturalnymi.

Celem pracy jest omówienie roli dworca kolejowego w rozwoju urbanistycznym Rzeszowa oraz funkcji, jaką pełnił w przestrzeni publicznej plac przydworcowy. W artykule przedstawiono proces budowy kolei, przemiany architektoniczne budynku i jego wpływ na sposób kształtowania się struktury zabudowy miasta. Publikacja jest rezultatem badań prowadzonych przy użyciu następujących metod: kwerenda archiwalna, analizy ikonografii i dokumentacji archiwalnej, ana-

companies that established their own railway networks densified this transport grid, rarely forming shared routes, which led to the disorganization and disorder of railways around cities. Consolidation began as late as in the early twentieth century, and was based on combining several grids into a shared junction, in which the main train station attracted most trains to one place.

At present, railway stations and stops transform in the direction of mixed-use mobility nodes, combining transport with commercial, recreational and cultural uses.

The objective of this paper is to discuss the role of the train station in Rzeszów's urban development and the function of the station square in public space. This paper presents the process of the construction of the railway network, the architectural transformation of the building and its impact on the emergence of the city's development structure.

This publication is a result of research conducted using the following methods: archival queries, analysis of iconography and archival documentation, urban analysis and field research. The materials used included: aerial photographs, cadastral maps [Kataster grun-



Ryc. 2. Dworzec kolejowy w Rzeszowie ok. 1900; zbiory Muzeum Okręgowego w Rzeszowie.

Fig. 2. Railway station in Rzeszów ca. 1900; collection of the District Museum in Rzeszów.

lizej urbanistyczne oraz badania terenowe. Posłużono się m.in. zdjęciami lotniczymi, mapami katastralnymi [Kataster gruntowy Rzeszowa 1852, sygn. 59/1313/0/-/2073; 1888, sygn. 59/1313/0/-/3404; 1903, sygn. 59/1313/0/-/3406] i planami miasta z XIX–XX wieku. Przeprowadzono analizy ikonograficzne w Muzeum Historii Miasta Rzeszowa i Archiwum Narodowym w Krakowie oraz zebrano fotografie od osób prywatnych. Materiały archiwalne pochodzą z Archiwum Państwowego w Rzeszowie, Narodowego Instytutu Dziedzictwa w Rzeszowie i Biura Rozwoju Miasta Rzeszowa. Przystudiowano lokalną prasę z drugiej połowy XIX wieku. Do celów badawczych opracowano dwie analizy urbanistyczne – na pierwszej porównano przebieg linii kolejowych ze współcześnie zabudowanym obszarem miasta, na drugiej zaznaczono krystalizację nowych pierzei ulic po powstaniu dworca w połowie XIX wieku.

Pierwsze informacje o budowie kolei cesarza Ferdynanda można znaleźć w wydanych w Wiedniu opracowaniach z drugiej połowy XIX wieku [*Das Project* 1836; *Geschichte der Eisenbahnen* 1898; *Geschichte der Eisenbahnen* 1898–1899] oraz ówczesnych gazetach i czasopismach¹. Niestety brak w nich wiadomości o wyglądzie rzeszowskiego dworca kolejowego, oprócz fotografii ukazującej początkową formę budynku przed przebudową w stylu renesansowym². Omówienia architektury linii kolejowych na terenie Galicji podjęli się W. Komorowski i A. Sudacka [1995, s. 129–147], ale artykuł z roku 1995 nie przedstawia zagadnienia w sposób wyczerpujący (szczególnie w przypadku dworca w Rzeszowie), stanowi za to ciekawy punkt wyjścia do dalszych badań. Z tego samego roku pochodzi praca B. Kaczmar [1995, s. 109–118], w której autor odtwarza przebieg powstawania kolei w ujęciu administracyjnym. Charakterystykę galicyjskich dworców i ogrodów przydworcowych wykonała M. Rymar [2009]. Autorka opisuje dworzec w Rzeszowie, biorąc pod uwagę jego pierwotną formę i kolejne przekształcenia, do roku 1900, więc nie ma informacji o istotnej przebudowie z lat sześćdziesią-



Ryc. 3. Dworzec kolejowy w Rzeszowie (pocztówka), wygląd po przebudowie z lat 1908–1909; zbiory Muzeum Okręgowego w Rzeszowie.

Fig. 3. Railway station in Rzeszów (postcard), as seen after the remodeling in 1908–1909; collection of the District Museum in Rzeszów.

towy Rzeszowa 1852, sign. 59/1313/0/-/2073; 1888, sign. 59/1313/0/-/3404; 1903, sign. 59/1313/0/-/3406] and the city's plans from the nineteenth and twentieth centuries. Iconographic analyses were conducted in the Museum of the History of the City of Rzeszów and the National Archives in Cracow, and photographs were collected from private individuals. Archival materials were sourced from the State Archives in Rzeszów, the National Heritage Institute in Rzeszów and the Rzeszów City Development Office. The local press from the second half of the nineteenth century was also investigated. Two urban analyses were performed for research purposes—the first compared the course of railway lines with the contemporary built-up area of the city, and the second was used to demarcate the crystallization of new street frontages after the construction of the train station in the mid-nineteenth century.

The first mentions of the construction of Emperor Ferdinand's railways can be found in works from the second half of the nineteenth century and published in Vienna [*Das Project* 1836; *Geschichte der Eisenbahnen* 1898; *Geschichte der Eisenbahnen* 1898–1899], and contemporaneous newspapers and journals.¹ Unfortunately, they lack information on the appearance of Rzeszów's train station, apart from a photograph showing the initial form of the building prior to its remodeling in the Renaissance Revival style.² W. Komorowski and A. Sudacka discussed railway line architecture in Galicia [1995, p. 129–147], but the article from 1995 does not present the problem in an exhaustive manner (especially in the case of the Rzeszów train station). It is nevertheless an interesting starting point for further research. The study by B. Kaczmar dates to the same year [1995, p. 109–118]. In it, the author recreated the course of railway construction from an administrative perspective. An overview of Galician train stations and station gardens was presented by M. Rymar [2009]. Rymar described the Rzeszów train station while only accounting for its form and successive changes up to 1900, and did not offer information about an essential remodeling from the 1960s. The text also features inconsistencies concerning the square, such as there being no men-

tych XX wieku. W tekście pojawiają się także nieścisłości dotyczące placu, np. brak wzmianki o istniejącym dawniej basenie i drzewach rosnących w obrębie gazonu. W publikacji poświęcono za to rozdział o wpływie dworców na rozwój przestrzenny miast, który rozszerza analizy znajdujące się w opracowaniu D. Opalińskiego [2001, s. 305–311]. Utworzenie węzła kolejowego oraz historię kolejno oddawanych odcinków torów (w tym mostów i wiaduktów) przedstawiono w pracach popularnonaukowych wydawnictwa Euro-sprinter [Stankiewicz 2008; Machowski, Nycz 2014]. Podano tam rozkłady jazdy, przegląd pociągów, ale niewiele uwagi poświęcono roli kolei w urbanizacji miast i architekturze dworców. O wpływie kolei na kształtowanie się struktury zabudowy w kontekście analizy rozwoju przestrzennego Rzeszowa w wybranych okresach historycznych pisali W. Hennig [2001, s. 129–168; 2004, s. 536–539] i J. Malczewski [1998, s. 229–271].

Powstanie rzeszowskiego węzła kolejowego

Pierwsze plany połączenia miast wschodniej Galicji z Krakowem sięgają lat 1829–1830 [Stankiewicz 2008, s. 9]. Pierwotnie, według niezrealizowanego programu, trasa kolejowa miała przebiegać przez Przemyśl, Bochnię, Śląsk, Morawy aż do Wiednia, a autorem tej koncepcji był profesor Politechniki Wiedeńskiej Franz Xaver Riepl [Strach 1898, s. 130]. Istotnym czynnikiem poprowadzenia kolei z Austrii do Wieliczki i Bochni były kopalnie soli i złoża węgla [Komorowski, Sudacka 1995, s. 129].

W roku 1836 opublikowano broszurę z projektem połączenia Wiednia z Bochnią przez Kraków *Project der Wien–Bochnia–Eisenbahn* [Das Project 1836, s. 19]. Budowę linii prowadziła spółka C.K. Uprzywilejowana Kolej Północna Cesarza Ferdynanda (KFNB³), ale ukończyła ją tylko do Oświęcimia, a pozostałą część wykonała C.K. Wschodnia Kolej Państwowa (k.k. östliche Staatsbahn) [Stankiewicz 2008, s. 24]. Ostatecznie trasę otwarto w 1856, a w tym czasie zaczęto budować kolejne linie do Tarnowa, Dębicy i Rzeszowa w ramach linii Kraków–Lwów [Strach 1898, s. 302–304].

Kolej w Rzeszowie pojawiła się 15 listopada 1858, kiedy został oddany do użytku odcinek Dębica–Rzeszów o długości 46,9 km. Realizacji podjęło się prywatne przedsiębiorstwo C.K. Uprzywilejowana Kolej Galicyjska Karola Ludwika (CLB)⁴. Wcześniejsze połączenie Krakowa z Wiedniem umożliwiło mieszkańcom przemieszczanie się do stolicy cesarstwa austro-węgierskiego (linia CLB 1858). Następne odcinki położone na wschód od Rzeszowa oddawano do ruchu etapami: Rzeszów–Przeworsk 36,7 km w 1859 (linia CLB 1859), aż do połączenia z Lwowem 4 listopada 1861. Linia kolejowa Rzeszów–Przemyśl–Lwów była typem linii nizinnej, gdzie różnica w wysokości stacji końcowych wynosiła 108,8 m [Motyl, Gosztyła 2019, s. 133]. Dzięki kolei miasto zyskało dogodnie powiązanie ze wschodem i z zachodem Europy⁵. Niestety, przez ograniczenia Cesarstwa Rosyjskiego komunikacja

tion of the pool and trees that had been present around a flower bed. The publication did feature a section on the impact of train stations on the spatial development of cities, which expands analyses found in D. Opaliński's work [Opaliński 2001, p. 305–311]. Forming a railway junction and the history of successively handed over railway sections (including bridges and viaducts) was presented in popular-science publications from Euro-sprinter press [Stankiewicz 2008; Machowski, Nycz 2014]. It featured timetables and train reviews, but not much attention was devoted to the role of the railway in urbanization and the architecture of train stations. W. Hennig [Studium historyczno-urbanistyczne 1985; Hennig 2001, p. 129–168; Hennig 2004, p. 536–539] and J. Malczewski [1998, p. 229–271] wrote about the impact of the railway on the shaping of the development structure in the context of analyzing Rzeszów's spatial development in selected historical periods.

Creation of the Rzeszów railway junction

The first proposals of connecting the cities of Eastern Galicia and Cracow reach back to the years 1829–1830 [Stankiewicz 2008, p. 9]. Originally, according to an unimplemented plan, the route was supposed to run through Przemyśl, Bochnia, Silesia and Moravia to Vienna, and the author of this proposal was Franz Xaver Riepl—a professor of the Vienna University of Technology [Strach 1898, p. 130]. One essential factor of planning the railway from Austria to Wieliczka and Bochnia were salt mines and coal deposits [Komorowski, Sudacka 1995, p. 129].

In 1836, a brochure with a plan of the Vienna–Bochnia line through Cracow was published, entitled *Project der Wien–Bochnia–Eisenbahn* [Das Project 1836, p. 19]. The construction of the line was conducted by the Imperial-Royal Privileged Northern Railway of Emperor Ferdinand (KFNB³), but it completed it only up to Oświęcim, with the remainder completed by the Imperial-Royal Eastern State Railroad (k.k. östliche Staatsbahn) [Stankiewicz 2008, p. 24]. Ultimately, the route was opened in 1856, and work began on building additional lines to Tarnów, Dębica and Rzeszów as a part of the Cracow–Lviv line [Strach 1898, p. 302–304].

The railway appeared in Rzeszów on November 15, 1858, when the Dębica–Rzeszów section, with a length of 46.9 km, was opened. The project was undertaken by the Imperial-Royal Privileged Galician Railroad of Carl Ludwig, a private company (CLB)⁴. The earlier connection of Cracow and Vienna allowed the residents to travel to the capital of the Austro-Hungarian Empire (line CLB 1858). Successive sections to the east of Rzeszów were handed over in stages: Rzeszów–Przeworsk 36.7 km in 1859 (line CLB 1859) up to linking up with Lviv on November 4, 1861. The Rzeszów–Przemyśl–Lviv railway line was a type of lowland line, where the difference in elevation between end terminals was 108.8 m [Motyl, Gosztyła 2019, p. 133]. Thanks to the railway, the city gained a

w kierunku północnym była utrudniona, co trwało aż do I wojny światowej. Jednotorową linię południową, o długości 70 km, wyprowadzono z Rzeszowa 12 października 1890 (linia kkStB⁶ 1890); połączyła się ona w Jasło z C.K. Galicyjską Koleją Transwersalną (GT⁷) z 1884 użytą przez C.K. Austro-Węgierskie Koleje Państwowe (kkStB) [Stankiewicz 2008, s. 10–12]. Genezą tej trasy był gwałtowny wzrost wydobycia ropy naftowej w okolicach Krosna oraz zbudowanie rafinerii w Jasło w roku 1888.

Stacja Rzeszów została założona w roku 1858 i służyła przede wszystkim do transportu pasażerskiego, a w mniejszym stopniu do towarowego [Kaczmar 1995, s. 110]. Następnie wybudowano prostokątną parowozownię i budynki warsztatowe. Około roku 1910⁸ postawiono halę wachlarzową wschodnią (obecnie nieistniejącą), a ok. 1918 bliźniaczą halę zachodnią [Machowski, Nycz 2014, s. 151].

Początkowo linia Kraków–Przemyśl–Lwów była jednotorowa. Drugą linię uruchomiono w roku 1891 [Stankiewicz 2008, s. 26] (linia dwutorowa), ale pomimo rozwijającej się sieci linii kolejowych wspomniane towarzystwa nie były skłonne do współpracy. Negocjacje pomiędzy prywatną spółką CLB a kkStB były trudne, długotrwałe i mało skuteczne. Konsolidacja nastąpiła dopiero po 1892, gdy kolej CLB stała się własnością państwa. To wymusiło włączenie osobnej stacji kkStB – Rzeszów Staroniwa, połączonej od zachodu łącznicą do stacji kolejowej Rzeszów należącej do CLB oraz parowozownię zwrotną i wieżę ciśnieni [Stankiewicz 2008, s. 12–13]. Parowozownia tzw. zwrotna nie posiadała żadnych parowozów i została zamknięta w latach dwudziestych XX wieku. Stacja Staroniwa była 7-przęsłowym, piętrowym budynkiem przykrytym dwuspadowym dachem. Na parterze znajdowały się jednokondygnacyjne przybudówki oraz długie zadaszanie od strony torów [Stankiewicz 2008, s. 82]. Po nacjonalizacji przedsiębiorstwa CLB Staroniwa służyła głównie do przewozów towarowych z Jasła.

W latach 1936–1939 w ramach budowy Centralnego Okręgu Przemysłowego pojawił się plan powstania linii w kierunku północnym do Tarnobrzega, która rozpoczynałaby się od posterunku odgałęźnego Rzeszów Zachodni. Argumentem przemawiającym za utworzeniem tego połączenia były zakłady metalowe w Dębce, gdzie produkowano m.in. dla przemysłu lotniczego i zbrojeniowego. Początkowo zrealizowano jedynie 13 km pomiędzy Ocicami (pod Tarnobrzegiem) a Dębą Rozaliną, a dopiero po II wojnie światowej poprowadzono tor z Rzeszowa do Ocic. W lipcu 1960 otwarto linię o długości 14 km do Głogowa Małopolskiego (linia PKP 1960), a 4 lata później dodano następne 17 km do Kolbuszowej. Pozostałą część linii Rzeszów–Tarnobrzeg uzupełniono 27 listopada 1971 o odcinek Kolbuszowa–Dęba Rozalin o długości 24 km. To połączenie składa się z jednej linii torów. W tej formie układ węzła kolejowego funkcjonuje obecnie [Stankiewicz 2008, s. 13–14].

convenient connection with the east and the west of Europe.⁵ Unfortunately, the development of Poland was hindered by the Russian Empire up to the First World War. A single-track southern line from Rzeszów with a length of 70 km was created on October 12, 1890 (the kkStB⁶ line, 1890), which connected in Jasło with the Imperial-Royal Galician Transversal Railway (GT⁷) from 1884, operated by the Imperial-Royal Austro-Hungarian State Railways (kkStB) [Stankiewicz 2008, p. 10–12]. The origin of its creation was, among others, a rapid increase in the extraction of crude oil in the vicinity of Krosno and the erection of a refinery in Jasło in 1888.

Rzeszów station was established in 1858 and was mostly used for passenger transport, with cargo freight playing a smaller role [Kaczmar 1995, p. 110]. Afterwards, a rectangular coach house and workshop buildings were constructed. Around 1910,⁸ the eastern roundhouse was built (it has not survived), a twin western roundhouse was erected around 1918 [Machowski, Nycz 2014, p. 151].

Initially the Cracow–Przemyśl–Lwów line was single-track. The second line was put into service in 1891 [Stankiewicz 2008, p. 26] (line 2, track 1891), but despite the fact that the railways were developing rapidly, the companies mentioned were not willing to cooperate. Negotiations between the private company CLB and kkStB were difficult, lasted long and were not very effective. Consolidation took place after 1892 when the CLB railway became state-owned. It forced the creation of a separate kkStB Rzeszów–Staroniwa station, connected by a westbound connection curve with the Rzeszów station which belonged to the CLB as well as a secondary locomotives shed and a water tower [Stankiewicz 2008, p. 12–13]. The so-called secondary locomotives shed did not have any steam locomotives and it was closed down in the 1920s. The Staroniwa station was a seven-span two-story building covered with a gable roof. On the ground floor there were one-story annexes and a long trackside canopy [Stankiewicz 2008, p. 82]. Upon the nationalization of CLB, Staroniwa serviced mainly freight transports from the direction of Jasło.

In the years 1936–1939, within the framework of creating the Central Industrial Region, a plan for creating a northbound line to Tarnobrzeg which would begin in the Rzeszów Zachodni junction post was developed. The argument for establishing this connection was the metalworks in Dęba, whose clients included the aviation and arms industries. Initially, only a 13-kilometer-long section between Ocice (near Tarnobrzeg) and Dęba Rozalin was built, and after the Second World War, the line from Rzeszów to Ocice was created. In July 1960, a 14 km long line to Głogów Małopolski was opened (the PKP line, 1960), whereas four years later, another 17 km to Kolbuszowa were added. The remaining part of the Rzeszów–Tarnobrzeg line was completed on November 27, 1971, by means of a 24 km long Kolbuszowa–Dęba Rozalin section.



Ryc. 4. Dworzec kolejowy w latach 1925–1930. Widok na zieleni na placu przydworcowym i ogrodzony gazon; źródło: <https://fotopolska.eu/13912,foto.html?o=b4498> (dostęp: 19 IV 2021), licencja: Public Domain.

Fig. 4. The railway station in the years 1925–1930, view of the greenery on the station square and the fenced flower bed; source: <https://fotopolska.eu/13912,foto.html?o=b4498> (accessed on: 19 IV 2021), license: Public Domain.

Przemiany architektoniczne Dworca Kolejowego Rzeszów Główny

Budynek dworca kolejowego w Rzeszowie wzniesiono w roku 1858 w formie dwupiętrowego gmachu na planie prostokąta. Obiekt należy do grupy dworców przelotowych, z którego można było podróżować w dwóch przeciwnych kierunkach⁹. Projekt opracowano w Büro für Hochbau k.k. General-Direktion der Österreichischen Staatbahnen w Wiedniu, podobnie jak inne galicyjskie obiekty kolejowe należące do Kolei Karola Ludwika [Rymar 2009, s. 79]. Pierwszy wybudowany dworzec charakteryzował się dwuspadowym dachem szczytowym i cofniętymi po bokach pawilonami, które przykryto dachami kalenicowymi [Geschichte der Eisenbahnen 1898, s. 437]. Po przebudowie w latach 1889–1890 zmieniono go na czterospadowy dach o niskim nachyleniu, a architektura nawiązywała do wczesnorennesansowych florenckich pałaców miejskich. Był to jeden z najbardziej popularnych stylów architektonicznych stosowanych w dworcach kolejowych Karola Ludwika na terenie Galicji [Rymar 2009, s. 79]. Podobne nawiązania zaczerpnięte z włoskiej architektury stosowano w bryłach i fasadach dworców w Bochni, Tarnowie i Jarosławiu oraz w odbudowywanych po pożarze budynkach użyteczności publicznej w Krakowie [Kulikow et al. 2019, s. 143].

Charakterystycznym elementem dworca w Rzeszowie były duże okna nad wejściem od strony ulicy i torów. Liczbę kondygnacji wyróżniono z zewnątrz za pomocą gzymsu i sposobu wykończenia ścian – na parterze zastosowano boniowanie, a na piętrze gładki tynk. Pionowe podziały na całej wysokości elewacji tworzyły płaskie lizeny. W tak wyznaczonych polach znajdowało się po pięć okien i drzwi. Drzwi były zdobione boniowaną opaską w kształcie arkady, a prostokątne okna na górnej kondygnacji miały delikatne obramowanie

This line also consists of a single-track railroad. The structure of the railway node operates in the same form today [Stankiewicz 2008, p. 13–14].

Architectural changes of the Rzeszów Główny Railway Station

The railway station in Rzeszów was built in 1858 in the form of a two-story structure based on a rectangular plan. The building is a transit station, from which one can travel in two opposite directions.⁹ Its design documentation was drafted by Büro für Hochbau k.k. General-Direktion der Österreichischen Staatbahnen in Vienna, similarly to other Galician railway buildings belonging to the Carl Ludwig Railway [Rymar 2009, p. 79]. The first station built was characterized by a gable roof and retracted annexes on the sides which were covered with a ridge roof [Geschichte der Eisenbahnen 1898, p. 437]. After a remodeling in the years 1889–1890, the roof was substituted by a low hipped roof and the architecture referred to Early Renaissance Florentine municipal palaces. It was one of the most popular architectural styles implemented in Carl Ludwig railway stations in Galicia [Rymar 2009, p. 79]. Similar solutions borrowed from Italian architecture were used in the masses and facades of stations in Bochnia, Tarnów and Jarosław, and in public buildings in Cracow that were rebuilt after a fire [Kulikow et al. 2019, p. 143].

Large windows above the entrance on the street side and the trackside were a characteristic element of the railway station in Rzeszów. The number of stories was distinguished by means of the cornice and the type of wall finishes—rustications on the ground floor and smooth plastering on the first floor. Vertical divisions were created by soft lesenes over the entire wall height. In surface areas marked in this manner there were five window openings and a semicircular door. They were decorated with a rusticated band in the shape of arcades, whereas the windows in the upper story were rectangular with a subtle framework and under-window cornice. The entirety was topped with a crowning cornice, which clearly highlighted the horizontal form of the building. The trackside entrance was covered with a canopy made of iron with sophisticated ornaments.

The annexes were in the form of one-story extensions with repeating patterns and arcade windows, which were the extension of the ground floor of the main building. They were covered with a three-hipped roof [Rymar 2009, p. 136]. The functional arrangement was based on a vestibule in which there were cash desks and waiting rooms for first- and second-class passengers. Moreover, a luggage cash desk, post office and staff rooms were also provided [Kaczmar, Opaliński 2004, p. 100].

In the years 1908–1909, additional modernization works were performed that expanded the functional program but did not interfere with the building's architectural form. The main space was a two-story transit hall, while side pavilions became hosts to a restaurant

i gzyms podokienny. Całość zwieńczona została poziomym gzyms koronującym, co wyraźnie podkreślało horyzontalną formę budynku. Od strony peronów wejścia zadaszono wiatą o żeliwnej konstrukcji z dekoracyjną, finezyjną oprawą.

Pawilony miały formę jednokondygnacyjnych przybudówek z powtarzającymi się arkadowymi oknami i detalami, które stanowiły przedłużenie parteru budynku głównego. Przykryte były trzypołaciowym dachem [Rymar 2009, s. 136]. Układ funkcjonalny całego założenia opierał się na przedsionku z westybullem, gdzie umieszczono kasy wraz z poczekalniami dla I i II klasy. Dodatkowo wygospodarowano kasę bagażową, biuro pocztowe i pomieszczenia służbowe [Kaczmar, Opaliński 2004, s. 100].

W latach 1908–1909 przeprowadzono kolejne prace modernizacyjne, które rozszerzyły program funkcjonalno-użytkowy, ale nie ingerowały w formę architektoniczną obiektu. Główne pomieszczenie stanowił dwukondygnacyjny przelotowy hall, a w bocznych pawilonach utworzono restaurację (budynek zachodni) i poczekalnię dla III klasy (budynek wschodni) [Kaczmar, Opaliński 2004, s. 100]. Dodano nowe skrzydło, które zachowało styl, podziały i kształty okien. Powiększono wiatę peronową i wyeksponowano wejście przez dwukondygnacyjny portal w ryzalicie, który przypominał bramę flankowaną dwiema pseudowieżami [Rymar 2009, s. 142] (boniowanie w narożnikach ryzalitu zakończonych sterczynami w attyce). Ponadto w środku attyki umieszczono naczółek z datą przebudowy dworca. Na parterze otwory drzwiowe miały formę arkady, a powyżej okna zakończone były niepełnym łukiem. Ważny element wystroju stanowiła płaskorzeźba przedstawiająca emblemat kolei, czyli koło w koronie ze skrzydłami oraz herby po obu jego stronach. Nad wejściem znajdowało się zadaszanie o ozdobnej, żeliwnej konstrukcji.

Dworzec został dwukrotnie zniszczony: w 1915 przez wojska rosyjskie, a później w wyniku nalotu bombowego przez oddziały niemieckie w latach 1939 i 1944. Po zakończeniu I i II wojny światowej obiekt odbudowano, odtwarzając jego poprzedni wygląd. Dopiero prace wykonane w latach sześćdziesiątych XX wieku doprowadziły do przekształcenia budynku w stylu modernistycznym. Niestety, równocześnie zostały utracone oryginalne dekoracje i detale architektoniczne. Ściany obłożono płytami kamiennymi, wyraźnie upraszczając elewację budynku. Półokrągły kształt otworów okiennych i drzwiowych zastąpiono prostokątnymi. Zlikwidowano boniowanie w parterze i narożnikach, gzyms międzykondygnacyjny, godło kolei, herby i inne ornamenty. Zmiany nastąpiły też w przestrzeni użytkowej. Niestety dokumentacja z przebudowy dworca nie zachowała się, przez co nieznaną jest dokładna charakterystyka prac oraz kto jest ich autorem. Ostatnie przekształcenia miały miejsce w latach 2008–2009 i polegały na zmodernizowaniu wnętrza oraz wprowadzeniu nowych detali na elewacji nawiązujących do wyglądu z XIX wieku [Machowski, Nycz

(western building) and a third-class waiting room (eastern building) [Kaczmar, Opaliński 2004, p. 100]. A new wing was added, which retained the window style, division and shape. The entrance through a two-story portal with merlons which looked like a gate flanked with two pseudo-towers was featured [Rymar 2009, p. 142] (rustications in the corners of merlons crowned with pinnacles in the attic). Moreover, in the middle of the attic, a jerkinhead with the date of remodeling of the station was placed. On the ground floor, the door openings were in the form of arcades and the windows above were finished with an incomplete arch. One very important part of the décor was a bas-relief depicting the emblem of the railways, that is, a crowned wheel with wings and coats of arms on both sides. Above the entrance there was a canopy of a decorative, iron structure.

The station was ruined twice—in 1915 by the Russian army and then as a result of a bombing raid by the German army in 1939 and 1944. After the Second World War, the building was reconstructed and its style was recreated. It was the works performed in the 1960s that led to the building's adaptation to a Modernist character. Unfortunately, at the same time they contributed to the loss of its original décor and architectural ornaments. The walls were covered with stone slabs, which simplified the facade of the building. Semicircular shape of window and door openings was substituted by the rectangular one. Rustications on the ground floor and the corners, dividing cornice, emblem of the railways, coats of arms and other ornaments were removed. The functional area was changed as well. Unfortunately, the documentation from the reconstruction of the station has not survived due to a fire in the building, so the exact description of the works and who their author was is not known. The most recent changes took place in the years 2008–2009 and featured the modernization of the interiors and the introduction of new facade details that referenced the station's appearance in the nineteenth century [Machowski, Nycz 2014, p. 150]. However, attempts to recreate stylized architectural elements on a contemporary elevation proved debatable.

Unfortunately, both the main railway station and the remaining buildings that belonged to the railway complex in Rzeszów were not entered into the register of monuments. They are all featured in the municipal monument records [Wykaz Gminnej Ewidencji Zabytków 2021], but this does not guarantee them proper protection, as evidenced by, among others, the dismantlement of the eastern roundhouse in 2006, which had been listed in the monument records. The essential and best form of statutory protection for a historical building is listing in the register of historical monuments [Stojak 2008, p. 85].

Role of the square in front of the Rzeszów railway station

Railway stations, apart from their main transport function, were also a contemporaneous embodiment of



Ryc. 5. Dworzec kolejowy Rzeszów Główny, wrzesień 2001; fot. T. Machowski.

Fig. 5. Rzeszów Main Railway Station, September 2001; photo by T. Machowski.

2014, s. 150]. Jednak próby odtworzenia stylizowanych elementów architektonicznych na współczesnej elewacji okazały się dyskusyjne.

Niestety, zarówno dworzec główny, jak i pozostałe obiekty należące do zespołu kolejowego w Rzeszowie nie zostały wpisane do rejestru zabytków. Wszystkie znajdują się w gminnej ewidencji zabytków [Wykaz Gminnej Ewidencji Zabytków 2021], ale nie gwarantuje im to odpowiedniej ochrony, o czym świadczy m.in. rozebranie w roku 2006 wschodniej hali wachlarzowej wpisanej wtedy do ewidencji zabytków. Podstawową i jednocześnie najlepszą formą ochrony pod względem prawnym zabytkowego obiektu jest wpis do rejestru [Stojak 2008, s. 85].

Rola placu przed dworcem kolejowym w Rzeszowie

Dworce kolejowe oprócz głównej funkcji komunikacyjnej były również ówczesnie ucieleśnieniem nowoczesności, postępu i prestiżu. Po rewolucji przemysłowej i dynamicznym procesie kształtowania sieci kolejowej stanowiły wizytówkę miasta, którą mogli podziwiać wszyscy podróżni przyjeżdżający do niego po raz pierwszy. W wielkich ośrodkach miejskich i stolicach krajów europejskich obiekty przybierały monumentalne, nowoczesne formy i konstrukcje. W poprzednich epokach taką symboliczną rolę odgrywały wcześniej bramy miejskie.

W przypadku rzeszowskiego dworca o reprezentacyjnej funkcji świadczyła nie tylko architektura i bogaty program funkcjonalny, lecz także sposób zagospodarowania terenu przed wejściem głównym. Przestrzeń została ukształtowana jako plac, który nawiązywał do dziedzińca honorowego (*cour d'honneur*) pełniącego funkcję użytkowo-reprezentacyjną. Układ ten występował

modernity, progress and prestige. After the Industrial Revolution and the dynamic process of developing the railway network, the stations became hallmarks of their respective cities, which could be seen by all travelers coming to them for the first time. In large urban centers and European capitals, these buildings took on monumental, modern forms and employed similar structural systems. In previous periods, it was city gates that played this symbolic role.

In the case of the Rzeszów Railway Station, the formal function was defined not only by the previously discussed architecture and rich functional program, but also the manner of development of the area in front of the main entrance. This space was designed as a square that referenced a court of honor (*cour d'honneur*) and had a formal and utilitarian function. This layout was present in palace or mansion layouts (the German word *Bahnhof* can be translated as railway mansion), and it is from these patterns that models of railway stations with gardens were taken [Rymar 2009, p. 188]. Unfortunately, similarly to the building—its surroundings was changed significantly.

The entrance courtyard formerly featured a garden in the form of a flower bed that did not survive into the present. Many documents and materials were destroyed, and the body of evidence for its existence is largely formed of old photographs, postcards and certain city plans. Postcards from the years 1900–1920 and photographs from 1925–1930 [Dworzec w Rzeszowie 1925–1930; Dworzec w Rzeszowie 1925–1939] depict a fragment of a garden surrounded by a low fence in the square's center. The flower bed was concave, covered with a lawn and tall vegetation. However, later years dated to just before the Second World War show that the trees had been cutdown [Rzeszów. Dworzec kolejowy 1939–1940, sygn. 3/2/0/-/8777]. The greenery on the station square is also attested to by aerial photographs from 1944 [Reichshof, August 1944] as well as German plans from this period [Stadt Reichshof 1944], which depict primarily formal greenery with an urban character, which further highlights the significance of the garden on a citywide scale. Within the flower bed, a pool with water for firefighting was sited, with its maximum dimensions being 17.90x16.80 m and a depth of 3 m [Projekt basenu przy Dworcu Kolejowym w Rzeszowie 1948, sign. 327]. The square was a meeting spot and strolling destination, and for the poorer people and local residents also a place of entertainment. The greenery undoubtedly added prestige and elevated the rank of the station in the city. However, it did not become a new center, as this special role was played by the Market Square of the Old and New towns, as well as 3 Maja, Zamkowa, Grunwaldzka and ks. Jałowego streets [Opaliński 2001, p. 308]. New commercial and service premises were built near the station, as well as artisan workshops and numerous hotels for travelers, such as the Hotel Narodowy and Imperial Hotel at Kilińskiego Square [Rymar 2009, p. 203]. Additional hotels: Bristol and Polonia, were located opposite the

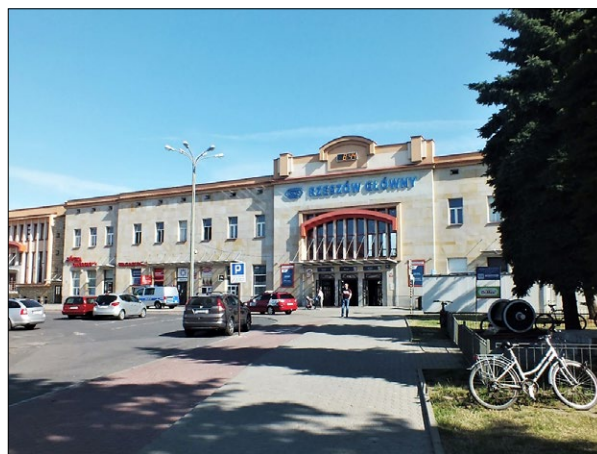
w założeniach pałacowych lub dworcowych (z niem. *Bahnhof* – dwór kolejowy) i to właśnie z tych wzorców zostały zaczerpnięte modele dworców z ogrodem [Rymar 2009, s. 188]. Niestety, podobnie jak budynek otoczenie uległo znacznym przekształceniom.

Na dziedzińcu wejściowym zlokalizowany był ogród w formie gazonu, który nie przetrwał do obecnych czasów. Wiele dokumentów i materiałów zostało zniszczonych, więc dowodem na istnienie gazonu są głównie stare zdjęcia, pocztówki i niektóre plany miasta. Na pocztówkach z lat 1900–1920 i fotografiach z 1925–1930 [Dworzec w Rzeszowie 1925–1930; Dworzec w Rzeszowie 1925–1939] można zobaczyć na środku placu fragment ogrodu otoczonego niskim ogrodzeniem. Gazon był wklęsły, porośnięty trawnikami i wysoką roślinnością. Jednak późniejsze zdjęcia, sprzed II wojny światowej, świadczą o ścięciu drzew [Rzeszów. Dworzec kolejowy 1939–1940, sygn. 3/2/0/-/8777]. Zieleni na placu przydworcowym potwierdzają także zdjęcia lotnicze z roku 1944 [Reichshof, August 1944] oraz niemieckie plany z tego samego okresu [Stadt Reichshof 1944], na których zaznaczono przede wszystkim reprezentacyjną zieleni o charakterze miejskim, co dodatkowo podkreśla ważność ogrodu w skali miasta. W obrębie gazonu usytuowano basen przeciwpożarowy o wymiarach 17,90 x 16,80 m i głębokości 3 m [Projekt basenu... 1948, sygn. 327]. Plac był miejscem spotkań, spacerów, a dla uboższych i okolicznych mieszkańców punktem rozrywki. Zieleni dodawała niewątpliwie prestiżu i podnosiła rangę dworca w mieście. Jednak nie stał się nowym centrum – tę szczególną funkcję pełnił Rynek Starego i Nowego Miasta oraz ulice: 3 Maja, Zamkowa, Grunwaldzka i ks. Jałowego [Opaliński 2001, s. 308]. W sąsiedztwie dworca zbudowano nowe lokale handlowo-usługowe, warsztaty rzemieślnicze oraz liczne hotele dla podróżnych, np. Hotel Narodowy i hotel Imperial przy placu Kilińskiego [Rymar 2009, s. 203]. Kolejne hotele Bristol i Polonia znajdowały się naprzeciwko dworca przy ul. Kolejowej [Orłowski 1919, s. 342], a przy Grottgera był Hotel Lwowski.

Część zieleni zachowała się po wschodniej stronie placu przydworcowego, a teren rozległego gazonu zajmuje obecnie przystanek komunikacji miejskiej, parking i zajazd dla taksówek.

Wpływ kolei na rozwój urbanistyczny Rzeszowa w XIX–XX wieku

Przebieg linii kolejowej i lokalizacja dworca poza istniejącą zabudową miasta, ale w dość bliskiej odległości od centrum spowodowały dynamiczną rozbudowę na terenach wcześniej niezabudowanych [Malczewski 1998, s. 250]. Wybór położenia stacji poza granicami Rzeszowa podyktowany był brakiem miejsca bliżej śródmieścia. Ruska Wieś, czyli tradycyjna XIX-wieczna wieś rolnicza, w której wzniesiono stację, zyskała silny bodziec do postępu gospodarczego, urbanistycznego i społecznego. Początkowo osada kształtowa-



Ryc. 6. Dworzec Kolejowy Rzeszów Główny, lipiec 2019; fot. M. Janda.

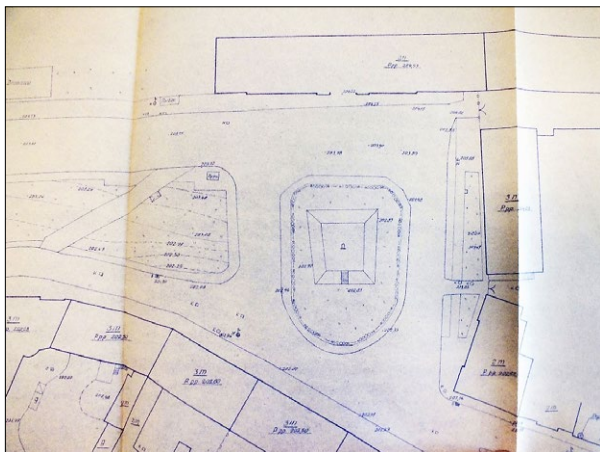
Fig. 6. Rzeszów Main Railway Station, July 2019; photo by M. Janda.

station at Kolejowa Street [Orłowski 1919, p. 342], while Hotel Lwowski was located along Grottgera Street.

Some of the greenery survived on the eastern side of the station square, while the area of the extensive flower bed now features a municipal transport stop, a parking lot and taxi station.

Impact of the railway on Rzeszów's urban development in the nineteenth and twentieth centuries

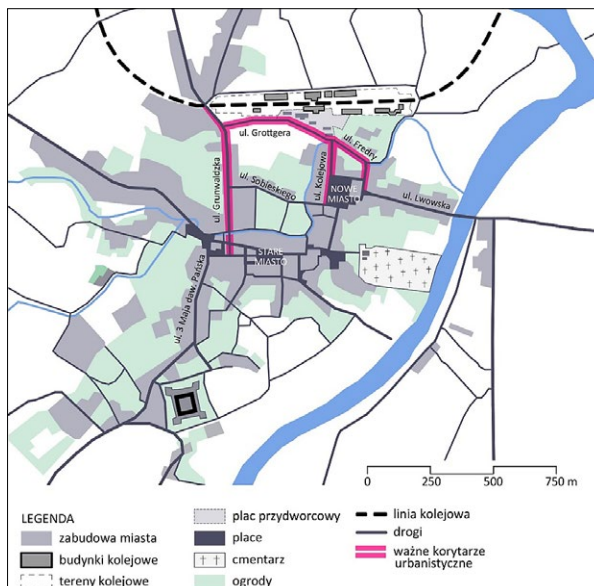
The course of the railway and the location of the station outside the city, but relatively near the center, resulted in sudden development of the areas which were up to that date considered unattractive [Malczewski 1998, p. 250]. The choice of site for the station outside city limits was dictated by a lack of space closer to the city center. Ruska Wieś—a traditional nineteenth-century agricultural village in which the station was built—gained a powerful “stimulus” for economic, urban and social development. Initially the village was shaped in the form of a linear village, that is, along the main road with small wooden houses, which were erected quite chaotically [Opaliński 2001, p. 307]. The space between them was quickly filled up by a new urban tissue, but unfortunately, often in a non-systematic manner [Stadt Reichshof 1944]. Railways employees and their families as well as numerous groups of craftsmen—shoemakers, bricklayers, wheelwrights, carpenters and butchers settled there particularly often [Malczewski 1998, p. 265]. Encouraged by low prices of plots, entrepreneurs of both Polish and Jewish origins also arrived there [Opaliński 2001, p. 307]. The number of village inhabitants increased significantly—by about 2830 people within the ten years between 1880 and 1890 [Rymar 2009, p. 201]. The main reason for erecting stations and creating railroads within the framework of the Carl Ludwig Line outside the city center and even beyond city borders was the spa-



Ryc. 7. Plan sytuacyjno-wysokościowy placu przed dworcem w Rzeszowie; oprac. A. Cygan, K. Młynarczyk; Archiwum Państwowe w Rzeszowie, sygn. 1311.

Fig. 7. Survey map of the square in front of the station in Rzeszów; by A. Cygan, K. Młynarczyk; State Archive in Rzeszów, sign. 1311.

ła się w formie ulicówki, czyli wzdłuż głównej drogi z małymi drewnianymi domami, które stawiano dość chaotycznie [Opaliński 2001, s. 307]. Przestrzeń pomiędzy nimi szybko zapełniła się nową tkanką, ale niestety często w sposób nieuporządkowany [Stadt Reichshof 1944]. Osiedlali się tam głównie kolejarze z rodzinami i liczne grupy rzemieślników: szewcy, murarze, kołodzieje, cieśle i masarze [Malczewski 1998, s. 265]. Zachęteni niskimi cenami działek przybywali tam również przedsiębiorcy zarówno polskiego, jak i żydowskiego pochodzenia [Opaliński 2001, s. 307]. Znacznie wzrosła liczba mieszkańców wsi – w okresie 1880–1890 o około 2830 osób [Rymar 2009, s. 201]. Głównym uzasadnieniem wznoszenia obiektów stacyjnych i torów kolejowych poza centrum miasta i jego granicami była ówczesnie istniejąca struktura przestrzenna. Kolejne utrudnienia wynikały z położenia obszarów podmokłych, przeprawy przez rzekę Wisłok oraz ukształtowania terenu pomiędzy Kotliną Sandomierską a Podgórzem Śródkowobeskidzkim. Przed realizacją kolei Karola Ludwika tereny znajdujące się pomiędzy Ruską Wsią, ulicami Sobieskiego i Grunwaldzką (dawna ulica Sandomierska) a placem Kilińskiego miały niski stopień zagospodarowania. W ciągu kilku lat po uruchomieniu dworca nastąpiła nagle rozbudowa wzdłuż ulicy Sandomierskiej. Wzmożony ruch inwestycyjny przyczynił się do powołania funkcji budowniczego miejskiego przez Radę Miasta, którego rolą miała być kontrola i nadzór budowlany [Rymar 2009, s. 202]. Zwartymi pierzejami zapełniona została ulica Kolejowa, która łączyła rynek Nowego Miasta z placem przydworcowym. Podobna sytuacja była na placu Kilińskiego. Następnie, na przełomie XIX i XX wieku, zaczęły pojawiać się pierwsze kamienice naprzeciwko dworca [Opaliński 2001, s. 307–308]. Dalsze uzupełnianie struktury przestrzennej miało miejsce pomiędzy Śródmieściem, ulicą Krakowską a stacją Staroniwa. Wynikało to z uruchomienia w roku 1890 drugiej stacji



Ryc. 8. Schemat urbanistycznego układu miasta po powstaniu kolei w Rzeszowie; oprac. M. Janda.

Fig. 8. Diagram of the urban layout of Rzeszów after the construction of the railway in the city; by M. Janda.

tial structure of developments existing at that time. Yet another difficulty was the terrain topography between the Sandomierz Basin and the Central Beskidian Piedmont, wetlands and crossing through the Wisłok River. Before the construction of the railway, the areas located between Rуска Wieś, the present-day Sobieskiego Street, Grunwaldzka Street (previously Sandomierska Street) and Kilińskiego Square were developed to a low degree. In a few years after the station was opened, a sudden development along Sandomierska Street took place. Increased development resulted in appointing a municipal builder by the City Council, who was to supervise construction [Rymar 2009, p. 202]. Kolejowa Street, which connected the New Town market square with the station square was filled up with compact frontages. A similar situation took place in Kilińskiego Square. Afterwards, at the turn of the nineteenth and twentieth centuries, the first tenement houses began to appear opposite the station [Opaliński 2001, p. 307–308]. Further filling of the spatial structure and areas took place between downtown, Krakowska Street and the Staroniwa station. It was the result of putting the second station in the Rzeszów–Jasło line into service in 1890. By the end of the nineteenth century, the process of transforming the center northwards up to the creation of a compact urban tissue in the areas surrounding the station was about to finish. The decision on incorporating Rуска Wieś into Rzeszów was made in 1902, the result of which was including the main station in the city area, increase of the number of citizens to approximately 20 000 and increase of the territory from 290 ha to 769 ha [Codello 1967, p. 123].

The functioning of the station also had impact on the development of the transport network and the im-

na linii Rzeszów–Jasło. U schyłku XIX wieku dobiegał końca proces przekształcania się centrum w kierunku północnym, aż do utworzenia ścisłej tkanki miejskiej w rejonie dworca. Decyzja o przyłączeniu Ruskiej Wsi do Rzeszowa zapadła w 1902, czego następstwem było włączenie głównej stacji do obszaru miasta, wzrost liczby mieszkańców do około 20 tys. i powiększenie terytorium z 290 na 768 ha [Codello 1967, s. 123]. Funkcjonowanie stacji miało wpływ na rozwój sieci komunikacyjnej i poprawę stanu istniejących dróg. Na przełomie XIX i XX wieku powstało wiele nowych ulic w Śródmieściu, a w latach 1892–1909 zmodernizowano ważniejsze ulice prowadzące do dworca – Grottgera i Krakowską [Malczewski 1998, s. 254].

Trasy linii kolejowych miały wpływ na sposób rozmieszczenia poszczególnych inwestycji związanych z budową Centralnego Okręgu Przemysłowego (COP) zaplanowanego na lata 1936–1939. Realizacja projektu rozpoczęła się wiosną 1937, co znacznie przyczyniło się do rozbudowy miasta w kierunku południowym. Równoległe wzdłuż torów prowadzących do Jasła zlokalizowano wiele fabryk, zakładów przemysłowych i robotniczych osiedli mieszkaniowych, a Polskie Zakłady Lotnicze – Wytwórnia Silników nr 2 wzniesione w ramach COP-u (obecnie Pratt & Whitney Rzeszów SA) otrzymały bocznice kolejową [Hennig 2001, s. 145]. W roku 1936 odnotowano wzrost liczby ludności: z 33 tys. do 34 116 mieszkańców z końcem 1937, a rok później o następne 4 tys. W drugiej połowie 1939 Rzeszów zamieszkiwało prawie 42 tys. [Wójcik 2004, s. 167]. Skutkiem przyływu dużej liczby ludności było zakładanie nowych szkół, parafii, instytucji i organizacji kulturalno-społecznych [Rymar 2009, s. 195].

Kolej, mimo że łączyła Rzeszów z innymi miastami w Polsce i ważnymi ośrodkami europejskimi, jak Wiedeń i Berlin, utrudniała jego rozrost terytorialny oraz komunikację z sąsiadującymi gminami, np. Ruską Wsią, Staroniwą i Staromieściem [Malczewski 1998, s. 250]. Świadczy o tym położenie dworca zbudowanego na granicy z Ruską Wsią, które wzmocniło barierę przestrzenną pomiędzy tymi jednostkami osadniczymi. Podobnie przebieg i położenie torów na nasypie wraz ze stacją Staroniwą spowodowały podział miasta, tworząc blokadę dla zachodniej części. Dopiero po roku 1960, kiedy skończyły się rezerwy terenowe, nastąpił rozwój zabudowy miasta po drugiej stronie linii kolejowych, czyli w kierunkach północnym i zachodnim (tereny dawnej Ruskiej Wsi i Baranówki), oraz za rzeką Wisłok [Hennig 2004, s. 538].

Współcześnie planowana jest kolejna przebudowa głównego dworca kolejowego w Rzeszowie i utworzenie w nim zintegrowanego węzła przesiadkowego, co wskazano w Strategii rozwoju Miasta Rzeszowa do roku 2025. W opracowaniu jednym z głównych celów strategicznych miasta wskazana została mobilność, a także rozwój i poprawa systemu komunikacji. Koncepcja zakłada powiązanie wszystkich rodzajów transportu zbiorowego w tym samym punkcie w formie Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego [Strategia

improvement of the condition of roads. At the turn of the nineteenth and twentieth century, many new streets in Śródmieście were created, and in the years 1892–1909 most important streets leading to the station—Grottgera and Krakowska streets—were modernized [Malczewski 1998, p. 254].

The course of the railway had a significant impact on the manner of locating individual projects connected with the creation of the Central Industrial Region (COP) planned for the years 1936–1939. The implementation of the project commenced in the spring of 1937, which significantly influenced the dynamization of the city northwards. Many factories and industrial plants as well as housing estates for workers were established parallelly along the tracks leading to Jasło, and Polish Aviation Works – Engine Manufacture No. 2, erected within the framework of the Central Industrial Region (currently Pratt & Whitney Rzeszów S.A.) got their industrial railway sidings [Hennig 2001, p. 145].

From 1936, a significant increase in the number of citizens, from 33 thousand to 34 116 inhabitants by the end of 1937, was observed, and one year later by a subsequent 4 thousand inhabitants. In the second half of 1939, Rzeszów was inhabited by almost 42 thousand inhabitants [Wójcik 2004, p. 167]. The result of the increase of the number of inhabitants was the creation of new schools, parishes, institutions and socio-cultural organizations [Rymar 2009, p. 195].

Despite the fact that the railway connected Rzeszów with most important European centers such as Vienna, Berlin and other cities in Poland, it hindered its territorial growth and its transport traffic with neighboring communes, e.g., Ruska Wieś, Staroniwa and Staromieście [Malczewski 1998, p. 250]. This is indicated by the location of the station itself, which was built on the administrative border with Ruska Wieś, which strengthened the spatial barrier. Similarly, the course and location of the tracks on the railway embankment resulted in the division of the city, as it created a blockade for the western part. Only after 1960, when the territorial reserves depleted, dynamic development had to take place northwards and westwards beyond the tracks (the areas of the former Ruska Wieś and Baranówka) as well as beyond the Wisłok River [Hennig 2004, p. 538].

It is currently planned to remodel the Rzeszów Main Railway Station again and convert it into an integrated transfer node, as indicated in the 2025 City of Rzeszów Development Strategy. This document lists mobility as a major strategic goal of the city, alongside development and improvements to the transport system. The proposal assumes linking all types of mass transport in a single point in the form of the Rzeszów Transport Center [Strategia rozwoju Miasta Rzeszowa 2016, p. 25]. Currently, a poorly functional bus station (the structure requires thorough remodeling), as well as stops for taxis and municipal transport operate beside the building. Unfortunately, the parking lot that occupies the station square takes away from the potential of this place, which should be an attractive pub-

rozwoju Miasta Rzeszowa 2016, s. 25]. Przy budynku obecnie działa mało funkcjonalny dworzec autobusowy (obiekt wymaga gruntownej przebudowy), postój taksówek i przystanek komunikacji miejskiej. Niestety, parking zajmujący plac przydworcowy zabiera potencjał tego miejsca, który powinien być atrakcyjną przestrzenią publiczną. Brakuje nowoczesnej infrastruktury informacyjnej i rowerowej oraz połączenia linią kolejową dworca z Portem Lotniczym Rzeszów–Jasionka. Takie powiązanie miasta z lotniskiem i jednocześnie Podkarpackim Parkiem Naukowo-Technologicznym przewidziane jest w ramach budowy Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej [Plan wstępnej koncepcji 2014, s. 10]. Projekt jest w trakcie realizacji [Budowa Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej 2020] i polega również na zwiększeniu częstotliwości kursów pociągów do okolicznych ośrodków miejskich w Rzeszowskim Obszarze Funkcjonalnym, m.in. do Kolbuszowej, Dębicy, Strzyżowa i Przeworska [Strategia rozwoju Miasta Rzeszowa 2016, s. 34], i umożliwieniu dojazdu do zakładów pracy w strefie ekonomicznej.

Dodatkowo planowana rewitalizacja zdegradowanych terenów poprzemysłowych po północnej stronie torów kolejowych [Lokalny Program Rewitalizacji, s. 145] mogłaby „ożywić” tę przestrzeń i udostępnić ją mieszkańcom i turystom, a także wyeksponować zabytkowe obiekty, np. zachowaną po dawnej parowozowni zachodnią halę wachlarzową, obrotnicę, ceglane prostokątne hale i kominy. Współczesne zagospodarowanie obszarów postindustrialnych z poszanowaniem istniejących wartości dziedzictwa historycznego, architektonicznego i techniki często daje pozytywny bodziec w rozwoju miasta „do wewnątrz”, czego przykładem są liczne adaptacje budowli poprzemysłowych na nowe funkcje w Europie i Polsce [Gyurkovich 2019, s. 143; Leshchenko, Tovbych 2019, s. 52; Kulikov et al. 2019, s. 143; Kobylarczyk et al. 2020, s. 97].

Podsumowanie

Pierwsze plany budowy kolei pochodzące z lat trzydziestych XIX wieku świadczą o wczesnym dostrzeżeniu potencjału linii łączącej Kraków ze Lwowem. Kierunek ten stał się tak znaczący i powszechny, że w roku 1891 uruchomiono drugą linię. Połączenie Rzeszowa z miastami europejskimi umożliwiło mieszkańcom dalekie podróże i znacznie poszerzyło ich horyzonty. Jednocześnie po gwałtownej ekspansji terytorialnej i zapełnieniu wolnych obszarów położonych pomiędzy centrum a dworcem i stacją Staroniwą dalszy proces został zahamowany. Tory stworzyły barierę przestrzenną, a opóźnione połączenie kolejowe z Tarnobrzegiem przyczyniło się do wolniejszego rozwoju w północnym kierunku. Najintensywniejsza i najdalej wysunięta struktura miasta występuje w południowo-wschodniej i północno-zachodniej części. Najgorzej prezentuje się rejon północno-wschodni, który jest całkowicie odcięty od miasta przez tory. Istnienie kolei odegrało również ważną rolę podczas realizacji Centralnego Okręgu

lic space. There is a lack of modern informational and bicycle infrastructure, and there is no rail connection between the station and the Rzeszów–Jasionka Airport. Connecting the city with the airport and the Podkarpackie Science and Technology Park is featured in plans for building the Suburban Agglomeration Railway [Plan wstępnej koncepcji 2014, p. 10]. This project is being implemented [Budowa Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej 2020] and is also based on increasing the frequency of train fares to nearby urban centers in the Rzeszów Functional Zone, including Kolbuszowa, Dębica, Strzyżowa and Przeworsk [Strategia rozwoju Miasta Rzeszowa 2016, p. 34] and is to allow access to businesses in the economic zone.

In addition, the planned revitalization of decayed post-industrial areas on the northern side of the railway tracks [Lokalny Program Rewitalizacji, p. 145] could revive this space and make it accessible to citizens and tourists, and highlight monuments, such as the western roundhouse, which is a surviving part of the locomotive shed complex, turntable, the rectangular, brick plant buildings and smokestacks. The present-day redevelopment of post-industrial areas while respecting pre-existing values of the heritage of history, architecture and engineering often provides a positive stimulus in the development of a city “from inside,” examples of which include multiple adaptations of post-industrial buildings to new uses in Europe and Poland [Gyurkovich 2019, p. 143; Leshchenko, Tovbych 2019, p. 52; Kulikov et al. 2019, p. 143; Kobylarczyk et al. 2020, p. 97].

Conclusions

The first plans to create a railway from the 1830s indicate that the potential of the line connecting Cracow and Lviv was noticed early. This direction became so important and common that in 1891 a second line was put into service. The railway allowed for connecting Rzeszów with European cities, which significantly opened the minds of Rzeszów citizens. Simultaneously, upon rapid territorial expansion and filling up free areas located between the city center and the station and the Staroniwa station—the further development was stopped. The tracks created a spatial barrier, and the delayed connection to Tarnobrzeg slowed down development northwards. The most intense structure of the city reaching the furthest is on the south-east side and then it took place on the northwest side of Rzeszów. The north-east area which is completely “cut off” from the city by the tracks is developed to the lowest extent. The existence of the railway had one more role in the implementation of the Central Industrial Region, as it influenced the location of manufactures and residential estates connected with them, which had access to train stops or had their own spurs.

The railway station in Rzeszów is a characteristic example of locating a building outside the area of the city center and administrative borders of the city. The location in a typical agricultural village resulted in a change in its character and its leading function, thanks

Przemysłowego w celu lokalizowania zakładów przemysłowych i związanych z nimi osiedli mieszkaniowych, które miały dostęp do przystanków kolejowych bądź własną bocznice.

Dworzec kolejowy w Rzeszowie jest charakterystycznym przykładem sytuowania budynku poza obszarem centrum i granicami administracyjnymi miasta. Położenie w typowej rolniczej wsi spowodowało zmianę jej charakteru i wiodącej funkcji, dzięki czemu osada Ruska Wieś stała się ostatecznie częścią Rzeszowa skupiającą kolejarzy i rzemieślników wraz z rodzinami. Nagły wzrost liczby ludności oraz intensywny proces rozbudowy struktury przestrzennej centrum wkrótce wypełniły tereny wokół dworca, tworząc nowe ulice i pierzeje zabudowy. Zdjęcia i pocztówki pochodzące z czasów jego świetności dowodzą, że doceniano jego istotną rolę dla miasta. Kolejne prace remontowe oraz zniszczenia wojenne przyczyniły się do zatarcia detali architektonicznych. W przyszłości zabytkowy budynek dworca kolejowego powinien zachować swoją bryłę, wiatę peronową, podział i wielkość okien, gzymsy i kamienną okładzinę. Jednak z elewacji należy usunąć detale w formie łuków, które w nieudolny sposób nawiązują do historycznych form i kontrastują z dużymi prostokątnymi oknami w modernistycznym stylu. Witryny usług znajdujących się w gmachu dworca powinny zyskać nowoczesne szyldy, a na placu należy zaprojektować zielen z małą architekturą i przyjazną strefą dla podróżnych i mieszkańców Rzeszowa.

Realizacja planowanego Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego może sprawić, że dworzec znowu stanie się wizytówką miasta, a plac przydworcowy – ważną i atrakcyjną przestrzenią publiczną. W Polsce jest wiele przykładów udanych rewitalizacji dworców kolejowych wraz z otoczeniem, które stały się realną alternatywą dla transportu indywidualnego i jednocześnie wielofunkcyjnymi budynkami, np. Wrocław Główny, Szczecin Główny, dworzec w Płocku czy Tczewie. We wszystkich przypadkach obiekty zostały gruntownie zmodernizowane z zachowaniem ich pierwotnego charakteru i ewentualnych wartości historycznych, rozszerzono ich program użytkowy, a wokół zaprojektowano przemyślany układ komunikacyjny.

Po latach stagnacji i spadku znaczenia kolei Dworzec Kolejowy Rzeszów Główny ma szansę przyczynić się do kolejnego rozwoju miasta, a linia prowadząca do Parku Naukowo-Technologicznego i lotniska stanie się silnym bodźcem do urbanizacji północnych obszarów miasta, poprzez lokalizację przyszłych inwestycji zarówno przemysłowych, usługowych, jak i mieszkaniowych.

to which Ruska Wieś eventually became a district of Rzeszów which gathered railway employees, craftsmen and their families. A sudden increase in the number of inhabitants and intense process of spatial development of the city center structure resulted in filling up the area around the station and at the same time creating new streets and frontages. Attractive location concentrated numerous shops, newsstands and new hotels with restaurants. Numerous photographs and postcards made at the height of the station prove that its significant function for the city was appreciated and it became a new calling card of the city as well as a place where people eagerly spend their time. The greenery introduced to the square which unfortunately lost its representative character of a courtyard of honor also had impact on its popularity. Subsequent reconstruction works and war damages resulted in erasure of architectural ornaments.

In the future, the historical building of the railway station should retain its massing, platform canopy, the division and size of its windows, existing cornices and stone cladding. However, details in the form of arches, which unsuccessfully reference historical forms and contrast with the large, rectangular Modernist-style windows, should be removed from the facade. The storefronts of services located in the station building should be given modern signage, and greenery with street furniture and a friendly area to visitors and Rzeszów's citizens should be designed on the square.

The construction of the planned Rzeszów Transport Center can reinstate the station as the hallmark of the city, similar to how it acted in the early twentieth century, and the station square—as an important and attractive public space. In Poland there are many cases of successful projects of revitalizing train stations and their surroundings, which have become an actual alternative to individual transport and mixed-use buildings, such as Wrocław Główny, Szczecin Główny, the station in Płock and Tczew. In all cases, the buildings were thoroughly modernized and their original character and any historical values were respected, their functional programs were expanded and well-thought-out transport layouts were designed around them.

After years of stagnation and the loss of the railway's significance—the Rzeszów Main Railway Station has a chance to contribute to another bout of the city's development, and the line leading to the Science and Technology Park and the airport appears to be a strong stimulus for the urbanization of the city's northern areas via the location of future industrial, service and housing projects.

Bibliografia / References

Archiwalia / Archive materials

- Archiwum Miejskiego Konserwatora Zabytków w Rzeszowie
Studium historyczno-urbanistyczne do MPOZP Miasta Rzeszowa, t. 1: Historyczny rozwój miasta, oprac. Władysław Hennig, Rzeszów 1985.
- Archiwum Narodowego Instytutu Dziedzictwa Oddział terenowy w Rzeszowie
Modernizacja hali wschodniej Lokomotywowni Rzeszów w ujęciu kompleksowym napraw rewizyjnych lokomotyw elektrycznych serii ET 22 w Lokomotywowni Pozaklasowej Rzeszów, oprac. Komórka Technologiczna MD Rzeszów, Rzeszów 1987.
- Archiwum Państwowe w Rzeszowie
Kataster gruntowy Rzeszowa z 1852, sygn. 59/1313/0-/2073.
Kataster gruntowy Rzeszowa z 1888, sygn. 59/1313/0-/3404.
Kataster gruntowy Rzeszowa z 1903, sygn. 59/1313/0-/3406.
Projekt basenu przy Dworcu Kolejowym w Rzeszowie, Zarząd Miejski w Rzeszowie, 1948, sygn. 327.
Założenia projektowe na przebudowę placu przed Dworcem PKP, ul. Kilińskiego oraz ul. Grottegera w Rzeszowie, Wojewódzkie Biuro Projektów w Rzeszowie, 1961–62, sygn. 1311.
- Dworzec kolejowy w Rzeszowie ok. 1900.
Dworzec kolejowy w Rzeszowie (pocztówka), wygląd po przebudowie z lat 1908–1909.
Muzeum Okręgowe w Rzeszowie
Narodowe Archiwum Cyfrowe
Rzeszów. Dworzec kolejowy 1939–1940, sygn. 3/2/0-/8777.
- Opracowania / Secondary sources**
- Codello Aleksander, *Samorząd miasta Rzeszowa 1867–1914*, Lublin 1967.
- Gyurkovich Mateusz, *Wybrane przykłady transformacji zespołów poprzemysłowych*, „Wiadomości Konserwatorskie – Journal of Heritage Conservation” 2019, nr 57.
- Hennig Władysław, *Rozwój przestrzenny i architektura*, [w:] *Dzieje Rzeszowa*, t. 3: *Rzeszów w okresie międzywojennym i okupacji (1918–1944)*, red. Feliks Kiryk, Rzeszów 2001.
- Hennig Władysław, *Rozwój przestrzenny miasta*, [w:] *Encyklopedia Rzeszowa*, red. Jan Draus, Rzeszów 2004.
- Kaczmar Bogdan, *Początki kolei żelaznych w Rzeszowie 1858–1890*, [w:] *Z przeszłości Rzeszowa*, materiały z konferencji naukowej w 640-lecie lokacji miasta zorganizowanej przez Muzeum Okręgowe 12–13 X 1994, red. Małgorzata Jarosińska, Muzeum Okręgowe w Rzeszowie, Rzeszów 1995.
- Kaczmar Bogdan, Opaliński Dariusz, *Dworzec Główny PKP*, [w:] *Encyklopedia Rzeszowa*, red. Jan Draus, Rzeszów 2004.
- Kobylarczyk Justyna, Kuśnierz-Krupa Dominika, Ivashko Yulia, Savelieva Larisa, *Methods of Revitalizing Historical Industrial Facilities – International Experience*, „Wiadomości Konserwatorskie – Journal of Heritage Conservation” 2020, nr 62.
- Komorowski Waldemar, Sudacka Aldona, *Architektura linii kolejowej Karola Ludwika*, „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki” 1995, t. 40, z. 2.
- Kulikov Petro, Dyomin Mykola, Chernyshev Denys, Kuśnierz-Krupa Dominika, Krupa Michał, *The Issues of preservation and revitalization of residential, public and industrial building from the second half of the 19th and early 20th centuries in Kyiv and Krakow*, „Wiadomości Konserwatorskie – Journal of Heritage Conservation” 2019, nr 60.
- Leshchenko Nellya, Tovbych Valerii, *Modern approaches to the revitalization of historical ex-industrial architecture*, „Wiadomości Konserwatorskie – Journal of Heritage Conservation” 2019, nr 60.
- Machowski Tomasz, Nycz Grzegorz, *Koleją z Jasła do Rzeszowa*, Rybnik 2014.
- Malczewski Jan, *Rozbudowa miasta*, [w:] *Dzieje Rzeszowa*, t. 2: *Rzeszów w czasach zaborów i niewoli (1772–1918)*, red. Feliks Kiryk, Rzeszów 1998.
- Motyl Bogdan W., Gosztyła Marek, *Architektura, infrastruktura kolejnictwa Przemysła i okolic*, Rzeszów 2019.
- Opaliński Dariusz, *Rola dworców kolejowych w rozwoju przestrzennym miast galicyjskich*, [w:] *Rozwój przestrzenny miast galicyjskich położonych między Dunajcem a Sanem w okresie autonomii galicyjskiej*, materiały z sesji, Jasło, 23–24 kwietnia 1999, red. Zbigniew Beiersdorf, Andrzej Laskowski, Jasło–Rzeszów 2001.
- Orłowski Mieczysław, *Ilustrowany przewodnik po Galicyi, Bukowinie, Spiszu, Orawie i Śląsku Cieszyńskim*, Lwów 1919.
- Rymar Marta, *Architektura dworców kolei Karola Ludwika w Galicji w latach 1855–1910*, Warszawa 2009.
- Stankiewicz Ryszard, *Kolej w Rzeszowie 1858–2008*, Rybnik 2008.
- Stojak Grażyna, *Problematyka ochrony dóbr kultury w województwie podkarpackim w świetle planowanych działań Podkarpackiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków*, „Wiadomości Konserwatorskie – Journal of Heritage Conservation” 2008, nr 24.
- Strach Hermann, *Eisenbahnen mit Dampftrieb*, [w:] *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie*, Wien–Teschen–Leipzig 1898, t. 1, cz. 1.
- Wójcik Zbigniew K., *Historia. 1918–1939*, [w:] *Encyklopedia Rzeszowa*, red. Jan Draus, Rzeszów 2004.
- Publikacje prasowe / Press publications**
- „Kuryer Rzeszowski” 1884, nr 10.
„Kuryer Rzeszowski” 1888, nr 6.
„Kuryer Rzeszowski” 1889, nr 8, 36.
„Tygodnik Rzeszowski” 1883, nr 13.
„Tygodnik Rzeszowski” 1887, nr 80.

Akty prawne / Legal acts

Lokalny Program Rewitalizacji dla Gminy Miasto Rzeszów do roku 2023.
Strategia rozwoju Miasta Rzeszowa do roku 2025. Wizja i misja. Cele strategiczne. Przedsięwzięcia i działania. Załącznik do uchwały Nr XXII/452/2016 Rady Miasta Rzeszowa z 26 stycznia 2016.
Wykaz Gminnej Ewidencji Zabytków Miasta Rzeszowa z 6 lipca 2021.

Projekty / Projects

Budowa Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej – PKA: Budowa i modernizacja linii kolejowych oraz infrastruktury przystankowej, [miejskiej- kolei-aglomeracyjnej- _pka-budowa-i-modernizacja-linii-kolejowych-oraz-infrastruktury-przystankowej.html \(dostęp: 20 VI 2021\).
Plan wstępnej koncepcji wdrożenia Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej – Etap II, Warszawa, lipiec 2014.](https://bip.erzeszow.pl/332-wspolne-projekty-gminnych-jednostek-budжетowych-dofinansowane-ze-zrodel-zewnetrznych/4231-program-operacyjny-infrastruktura-i-srodowisko-2014-2020/4620-budowa-pod-</p></div><div data-bbox=)

Źródła elektroniczne / Electronic sources

Dworzec w Rzeszowie 1925–1930, <https://fotopolska.eu/13912,foto.html?o=b4498> (dostęp: 15 VI 2021).
Dworzec w Rzeszowie 1925–1939, <https://fotopolska.eu/540095,foto.html?o=b4498> (dostęp: 15 VI 2021).
Reichshof, August 1944, National Archives at College Park, https://fotopolska.eu/Rzeszow_Z?f=1058909-foto (dostęp: 14 VI 2021).
Stadt Reichshof 1944, http://maps.mapywig.org/m/City_plans/Central_Europe/STADT_REICHSHOF_5K_1944.jpg (dostęp: 17 X 2022).

¹ Były to głównie relacje z zebrań rady miejskiej w sprawie budowy kolei i postępów z prac budowlanych; zob. [„Tygodnik Rzeszowski” 1883, nr 13, s. 17–19; „Tygodnik Rzeszowski” 1887, nr 80; „Kuryer Rzeszowski” 1884, nr 10; „Kuryer Rzeszowski” 1888, nr 6; „Kuryer Rzeszowski” 1889, nr 8, s. 36].

² Zdjęcie pierwszego dworca rzeszowskiego zob. [*Geschichte der Eisenbahnen* 1898, s. 437].

³ k.k. ausschliesslich privilegierte Kaiser Ferdinands Nord Bahn.

⁴ Akronim CLB oznacza k.k. privilegierte Galizische Carl-Ludwig-Bahn.

⁵ Kraków był połączony linią kolejową z Wrocławiem, a Wrocław z Berlinem, stolicą Królestwa Prus, a potem Cesarstwa Niemieckiego.

⁶ k.k. österreichisch-ungarische Staatsbahnen.

⁷ k.k. Galizische Transversalbahn.

⁸ W literaturze podano także rok 1908; zob. [Machowski, Nycz 2014, s. 151].

⁹ Oddanie dworca nastąpiło w 1860; zob. [Rymar 2009, s. 62].

Streszczenie

Dworzec kolejowy w Rzeszowie przechodził liczne przekształcenia. Pierwotnie nawiązywał do florenckiej, wczesnorenansowej architektury pałacowej, a później zyskał modernistyczny charakter. Lokalizacja obiektu przy granicy miasta z Ruską Wsią spowodowała gwałtowny rozrost osady i centrum Rzeszowa w kierunku północnym. Budowa, oprócz utworzenia nowego środka lokomocji, wpłynęła na układ komunikacyjny miasta oraz proces kształtującej się sieci dróg. Problematyka powstawania linii kolejowych z dworcami w kontekście wpływu na urbanizację Rzeszowa nie została przebadana w sposób całościowy. Poruszana jest najczęściej przy analizach rozwoju przestrzennego miasta w poszczególnych okresach historycznych. Celem artykułu jest przedstawienie roli, jaką odegrała kolej dla Rzeszowa: począwszy od utworzenia węzła kolejowego po przemianę stacji i otaczającej jej zabudowy pochodzącej z drugiej połowy XX wieku. W pracy zobrazowano etapy powstawania węzła na tle współcześnie zabudowanego obszaru miasta.

Abstract

The railway station in Rzeszów went through numerous changes. Originally, it referenced Florentine, Early Renaissance palace architecture, and was later given a Modernist character. The building's siting near the Rzeszów–Ruska Wieś border led to the rapid northward development of the settlement and Rzeszów's center. The project, apart from creating a new means of transport, affected the city's circulation layout and the development of the emerging road network. The development of railway lines and stations, in the context of impacting Rzeszów's urbanization, was not holistically investigated previously. It was typically discussed in analyses of the city's spatial development across history. This paper is to present the role that the railway played in Rzeszów, ranging from the construction of the railway junction to the transformation of the station and its surrounding development from the late twentieth century. The paper depicts the stages of the junction's construction against the background of the contemporary urban built-up area.