

## Zabytkowe obiekty kolejowe



Dworzec Główny w 2019 r.



Wieża ciśnień



Stacja pomp



Budynek Dyrekcji Kolei



Stacja Rzeszów - Staroniwa



Zabytkowy budynek mieszkalny

Powstanie w Rzeszowie kolejowego węzła komunikacyjnego było dla miasta silnym czynnikiem stymulującym jego rozwój gospodarczy, ułatwiało wymianę towarów, dynamizowało rozwój demograficzny, miało nadto wpływ na rozwój jego struktury przestrzennej.

Pierwsze połączenie kolejowe uzyskał Rzeszów w roku 1858 w związku z budową w latach 1852-1861 r. Kolei Galicyjskiej Karola Ludwika łączącej Kraków ze Lwowem, a w 1889 r. rozpoczęto budowę nowej linii kolejowej, która połączyła Rzeszów z Jasłem. Pomimo starań Rady Miasta nie udało się w XIX w. przeforsować budowy linii kolejowej z Rzeszowa w kierunku północnym - do Sandomierza. Połączenie takie miało szansę realizacji w okresie powstawania COP-u, na przeszkodzie stanęła jednak wojna. Zrealizowano je dopiero w I. 70. XX w.

(i niestety funkcjonowało bardzo krótko).

Rzeszowski zespół kolejowy prawie w całości powstał poza obszarem administracyjnym miasta - na gruntach Ruskiej Wsi. Miejscowość ta dzięki usytuowaniu blisko stacji kolejowej bardzo szybko przekształciła się z osady wiejskiej w osadę kolejowo-rzemieślniczą. Gwałtownie wzrosła tu liczba ludności, a co za tym idzie liczba inwestycji budowlanych, rozwinął się handel i usługi. Tereny pomiędzy Ruską Wsią a centrum zapełniła zwarta zabudowa a ten szybki proces urbanizacji w konsekwencji doprowadził w 1901 r. do wchłonięcia całej wsi przez miasto.

Budowie węzła kolejowego towarzyszyła oczywiście budowa całej infrastruktury związanej z jego obsługą - parowozowni, warsztatów, budynków magazynowo-składowych, administracyjnych, dworcowych, strażnic itp.

Część takich historycznych obiektów przetrwała do dzisiaj w niezmienionej postaci, część nie istnieje, a część uległa mniejszym lub większym przekształceniom wskutek zniszczeń wojennych lub innych przyczyn. Wielkie znaczenie strategiczne jakie miały linie i węzły kolejowe powodowało, że podczas działań wojennych obiekty kolejowe były szczególnie narażone na niszczenie przez walczące strony.

Jednym z takich obiektów wielokrotnie przebudowywanych a także niszczonych podczas wojen jest rzeszowski **dworzec główny** wzniesiony w roku 1860. Jego pierwotna forma przekształcona została już w l. 90. XIX w., a w 1915 i 1943 r. uległ uszkodzeniom. Niestety ten jeden z ciekawszych budynków dworcowych został okrutnie oszpecony i zniekształcony w l. 50. XX w. Przebudowano go tak gruntownie, że ze starego obiektu pozostała tylko bryła (częściowo). Niewielkim przekształceniem, w szacie zewnętrznej przejawiającym się likwidacją detalu, uległ towarzyszący dworcowi od strony wschodniej duży, trzykondygnacyjny budynek administracyjny wzniesiony w l. 90. XIX w. Licznym rozbudowom i przebudowom, jednak nie tak agresywnym jak dworzec, uległy też usytuowane na północ od dworca budynki warsztatów pomocniczych, w których zachował się fragmentarycznie charakterystyczny detal architektoniczny z czasów budowy. Na uwagę zasługuje tu piętrowy budynek administracyjny zap. z l. 20. XX w. a zwłaszcza dwie hale warsztatowe - jedna zap. z k. XIX w., druga wzniesiona w okresie okupacji niemieckiej a także zapadnia do wyciągania zestawów kołowych usytuowana pomiędzy obiema halami z zachowanym zespołem urządzeń. Nie dotrwały do dzisiaj w oryginalnej formie interesujące budynki hal wachlarzowych parowozowni - jeden budynek został całkowicie przekształcony a drugi, starszy został rozebrany w 2008 r.

W obrębie dworca głównego zachowała się jeszcze w dobrym stanie - niezwykle nowoczesna, zważywszy na czas powstania, **wieża ciśnień** wzniesiona zapewne pod koniec XIX w. lub na pocz. XX w.

Przy moście kolejowym na Wiśłoku znajduje się neogotycki w wyrazie, **zespół budynków stacji pomp** - budynek pompy parowej i elektrycznej oraz budynek mieszkalny.

Ok. roku 1910 przy obecnej ul. Batorego zostały wzniesione neogotyckie w detalu dwa **budynki Dyrekcji Kolei**, które wyróżniają się z otoczenia zarówno wielkością jak i charakterystyczną bryłą oraz naturalnym kolorem cegły.

Innym zachowanym w dobrym stanie obiektem kolejowym jest długi **budynek administracyjno-magazynowy** położony na zachód od dworca. Są to w zasadzie cztery połączone ze sobą budynki z których pierwszy - położony bliżej budynku dworcowego, to budynek piętrowy (ob. Komisariat Policji) a pozostałe to budynki parterowe o różnej wysokości dachów. Warto podkreślić, że tego typu budynki magazynowe, dawniej powszechnie występujące na każdej większej stacji i łatwo rozpoznawalne dzięki charakterystycznemu detelowi architektonicznemu, są już dzisiaj na terenie woj. podkarpackiego rzadkością.

Poza zespołem budynków usytuowanych przy stacji Rzeszów Główny zachowały się jeszcze w dobrym stanie obiekty kolejowe zlokalizowane przy **stacji Rzeszów-Staroniwa**.

Do takich obiektów, wzniesionych jeszcze w k. XIX w., należą dworzec kolejowy oraz piętrowy budynek mieszkalny położony w sąsiedztwie dworca. Dworzec w Staroniwie jest typowym budynkiem dworcowym z oszczędną dekoracją jakiej w tym czasie wznoszono wg urzędowych planów austriackich.

Jest to budynek piętrowy, z flankującymi go parterowymi krótkimi skrzydłami i długim zadaszeniem na słupach od strony torów. Część piętrową budynku z szachulcową ścianką kolankową kryje naczółkowy dach dwuspadowy, natomiast parterowe skrzydła pokryte są prostymi dachami dwuspadowymi.

Położony obok wydłużony, piętrowy budynek mieszkalny również zachował w znacznym stopniu swą pierwotną dekorację i formę, pomimo zmiany dachu z mansardowego na prosty, dwuspadowy.