

Muzeum Rzemiosła
Krosno

Marta Rymar

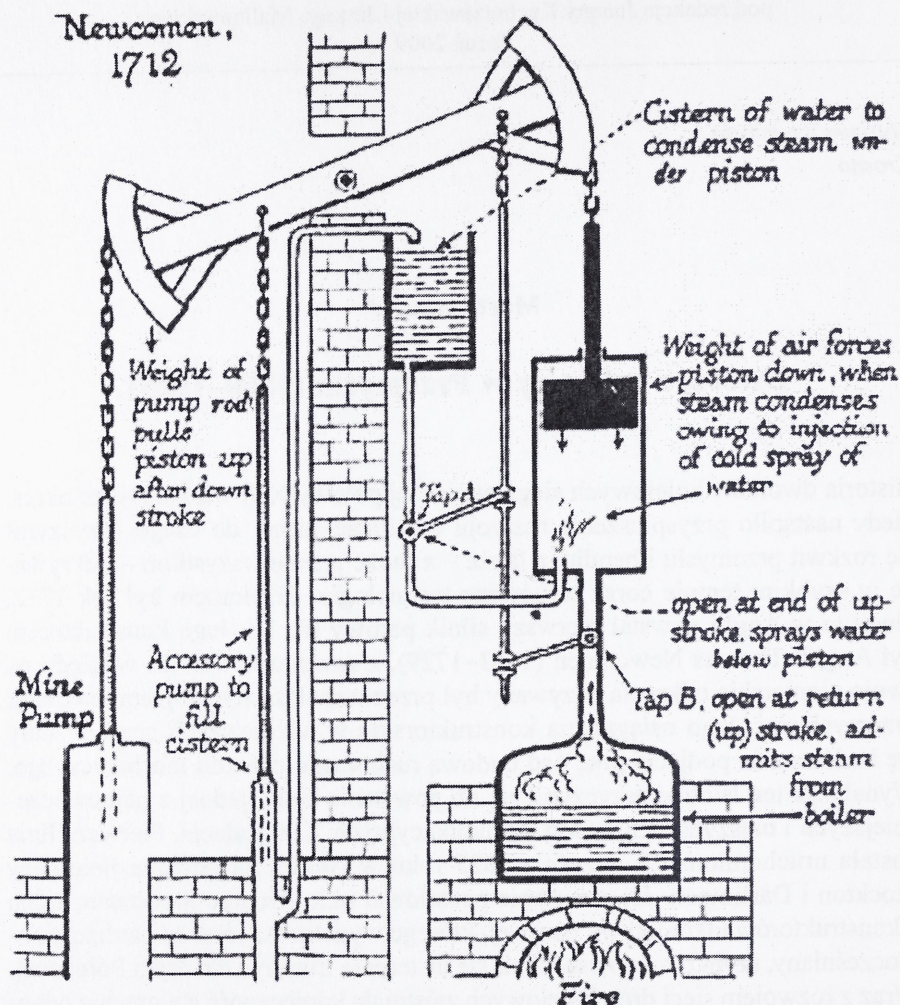
Dworzec kolejowy w Przemyślu (1860–1885)

Historia dworców kolejowych sięga pierwszej połowy XIX wieku. 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. Przełomem był rok 1712, kiedy to w Anglii powstał pierwszy silnik parowy (il. 1)¹. Jego konstruktorem był Anglik Thomas Newcomen (1663–1729), z zawodu kowal. Ze względu na swoje pionierskie odkrycia nazywany był przez współczesnych ojcem rewolucji przemysłowej. Jego osiągnięcia konstruktorskie w późniejszych czasach stały się bodźcem do podjęcia prac nad budową 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 roku w Anglii, na odcinku pomiędzy Stockton i Darlington. Jej powstanie postulował m.in. George Stevenson, jeden z konstruktorów lokomotywy parowej, którego wynalazek, coraz to bardziej unowocześniany, szybko rozpowszechnił się na terenie Europy i Ameryki Północnej. 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.

W początkowej fazie rozwoju kolejnictwa na terenie Polski nie funkcjonowała jeszcze nazwa *dworzec*. Budynek dla podróżnych określany był mianem *dwór*, *dwór kolejowy*, *zajazd*, *gościniec* lub *przystań*, co skądinąd świadczyć może o dość wysokiej już wówczas randze obiektu. Usystematyzowanie nazewnictwa nastąpiło w 1847 roku, kiedy to dekretem władz kolei zaczęto nazywać wspomniany budynek wraz z otaczającą go infrastrukturą *dworcem*, a w małych miejscowościach – *stacją*². Kolejnych zmian w nazewnictwie dokonano przed

¹ Prof. Csele's Mark, *The Newcomen Steam Engine*, www.technology.niagarac.on.ca/people/mcsele/newcomen.htm, 2006.

² J. Demel, *Początki kolei żelaznej w Krakowie*, Kraków 1954, s. 27.



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

II. 1. Rysunek pierwszego silnika parowego

pierwszą 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.

Dla nowoczesnych twórców zaliczanych do kręgu impresjonistów, futurystów, ekspresjonistów czy surrealistów dworzec był synonimem przemiany świa-

ta, jego otwarcia dla narodów, wręcz symbolem wolności. Architekci, projektując zabudowę kolejową w krajach europejskich, już na przełomie lat trzydziestych i czterdziestych XIX wieku zaczęli wdrażać pewne treści symboliczne, czego przykładem może być idea dworca jako „miasta w mieście”, w którym układ pomieszczeń i traktów wzorowany był na układach urbanistycznych miast. Bardzo popularne było również założenie architektoniczne dworca w formie bramy miejskiej. Symbolika ta nawiązywała do powstających jeszcze w XIX wieku łuków triumfalnych. Traktowano ją również jako architektoniczny symbol początku „ulicy świata” – metafizycznego przejścia w nieznanne. Bliskich analogii można szukać również w założeniach średniowiecznych bram miejskich, łączących warowne miasto ze światem. Istniały też obiekty nawiązujące swą formą do ratuszy miejskich, pałaców czy zabudowy warownej (il. 2).

Do Polski kolej dotarła w pierwszej połowie XIX wieku. Zagęszczenie dróg żelaznych oraz szybkość ich budowy były bardzo zróżnicowane i indywidualne dla każdej części kraju, będącego ówczesnie pod zaborami. Infrastruktura kolejowa najlepiej rozwijała się w zaborze pruskim, a najslabiej w austrowęgierskim. W statystykach dotyczących gęstości zabudowy galicyjskie drogi kolejowe budowane przez Austriaków przedstawiają się skromnie. Było to spowodowane przede wszystkim górzystym ukształtowaniem terenu oraz polityką monarchii. Jednym z bardziej interesujących rozwiązań architektonicznych i inżynierskich na terytorium Galicji była c.k. Uprzywilejowana Kolej Galicyjska Karola Ludwika. Budowę obiektów dworcowych tej linii podzielić można na dwa okresy: lata 1850–1865 oraz 1892–1918. Pierwszy z nich to czas, kiedy z często prowizorycznych budynków powstają dworce stałe. Władze kolejowe rozmieszczają je pomiędzy Krakowem a Lwowem w bardziej znaczących ośrodkach, takich jak Bochnia (1856–1861), Tarnów (1856–1861), Dębica (1863), Rzeszów (1860), Jarosław (1860), Przemysł (1860) oraz Lwów (1865).

Doprowadzenie do Przemysła w 1859 roku linii kolejowej i przekształcenie miasta w twierdzę klasy pierwszej przyczyniło się do jego szybkiego rozwoju pod względem ekonomicznym i przestrzennym. Koncepcja stworzenia miast-twierdzy pojawiła się już w 1820 roku, jednak została zrealizowana, po kolejnych debatach, dopiero w 1850 roku. Pierwsze prace polegające na opasaniu miasta wałami, wzmocnionymi bastionami, kleszczami oraz fortami, zrealizowano w latach 1853–1856. Kolejnym etapem było wprowadzenie w życie projektu generała Salia-Soglio, polegającego na budowie fortowej twierdzy pierścieniowej, co spowodowało wzmoczenie 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 Przemysła, oraz rozbudowanie sieci dróg żelaznych na Wschód, co ułatwiałoby szybkie przerzucanie wojsk na osi południe–północ oraz zachód–wschód.



II. 2. Euston Station, stan z 1967 roku. Fot. Eric de Mare

W 1860 roku 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”³.

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. reformatorów⁴. Wybór miejsca pod budowę prawdopodobnie przyspieszył pożar, który w 1857 roku strawił na Przedmieściu Lwowskim osiemdziesiąt domów⁵. Do połowy XIX wieku 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 składy⁶.

Plan budowy dworca opracowano w 1859 roku, projektując go jako dworzec przelotowy. Rozwiązanie to, polegające na umieszczeniu na jednej osi zarówno hali peronowej, jak i hali dla odpraw podróżnych, było bardzo praktyczne, stąd też jest często stosowane. Dodatkową zaletą tego rozwiązania była większa niż w przypadku dworców czołowych wydajność oraz oszczędność miejsca.

Projekty pierwszych dworców galicyjskich powstawały w Wiedniu, jednak autorem projektu dworca przemyskiego niekoniecznie musiał być 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. funkcję projektanta i inżyniera kolejowego. Niejednokrotnie brał on udział w realizacjach obiektów kolejowych, a od 1860 roku pracował na galicyjskiej kolei żelaznej Karola Ludwika. Śledząc twórczość Zachariewicza, można dostrzec, zwłaszcza w jego wcześniejszych projektach, szereg rozwiązań architektonicznych oraz sposób zastosowania detalu przywodzący na myśl sylwetkę drugiego dworca przemyskiego. Pomimo to, teza, że Zachariewicz mógł być jego autorem, stanowi w świetle obecnego stanu badań jedynie przypuszczenie, które wymagałoby odrębnego opracowania.

Wygląd pierwszego dworca przemyskiego znany jest z dwóch archiwalnych fotografii oraz szczątkowej, lecz bardzo ważnej dla jego budowy dokumentacji, stanowiącej cenny materiał badawczy (il. 3)⁷. Na jej podstawie można stwierdzić, iż mimo rozmachu w rozplanowaniu bryły, pierwszy dworzec przemyski repre-

³ *Obwieszczenie c.k. Kolei Galicyjskiej Karola Ludwika*, „Czas” 1860, nr 249, 30 X, s. 8.

⁴ Informację tę podaje m.in. M. Orłowicz w *Ilustrowanym przewodniku po Przemyślu i okolicach*, Przemyśl 1917. Teza ta może być tylko po części prawdziwa, gdyż mury obronne nie są jednorodne, a fragment najpóźniej zbudowany biegnie wzdłuż linii torów kolejowych (teren na północ od ogrodu klasztornego).

⁵ *Depesza przemyska*, „Czas” 1857, nr 97, 23 V, s. 9.

⁶ Teki Schneidera, Archiwum Państwowe w Krakowie, f. 1302.

⁷ Österreichische Staatsarchiv in Wien.



Il. 3. Przemysł, pierwszy dworzec kolejowy, stan z 1867 r.
Źródło: Österreichisches Eisenbahnmuseum w Wiedniu

zentował dosyć oszczędny typ architektoniczny. Budynek został posadowiony na planie wydłużonego prostokąta o długości 95 m. Zastosowano tu, powtórzony w nowym projekcie z końca XIX wieku, 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 z dwoma wtopionymi wieżami, w $\frac{3}{4}$ głębokości krótszych elewacji. Budynek główny na parterze gabarytowo był szerszy niż piętro, a od strony torów po bokach umieszczono dwa ryzality nakryte dwuspadowymi dachkami. Całość została przykryta dachem dwuspadowym, ożywionym facjatą od strony podjazdu. Podobne rozwiązanie zastosowano w dwóch pozostałych pawilonach, a mocno wybijające się wieże przykryto krzyżującymi się dachkami dwuspadowymi.

Elewacje budynku dodatkowo ożywiały otwory okienne zamknięte prosto bądź wykonane w formie okulusów. Zdobione skromnym detalem architektonicznym w stylu neorenesansowym, charakteryzowały się zróżnicowaną formą i układem. W łącznikach skomponowane były symetrycznie, a w pawilonach umieszczone w różnych odstępach. Poza otworami okiennymi akcent dekoracyjny stanowiły boniowania części parteru oraz pilastry, które oplatały pawilony od parteru aż po górne partie muru, przechodząc dalej przez część środkową facjaty,

gdzie przenikały we fryz arkadowy. Jedyne w budynku głównym pilastrów użyto tylko na poziomie piętra, posadawiając je na wydatnym gzymsie.

Oprócz bryły zewnętrznej ważnym elementem było rozplanowanie wnętrza. Rozkład pomieszczeń oraz ich funkcje w pierwszym dworcu przemyskim nie są bliżej znane. Wiadomo jednak, jak standardowo rozmieszczano główne sale i jakie było ich przeznaczenie. Dworzec przemyski z pewnością nie odbiegał od tych standardów, a pewne jest, że w projekcie każdego dworca, niezależnie od jego typu, musiały się znaleźć m.in.: pokój z telegrafem, gabinet zawiadowcy stacji, ubikacje służbowe i pasażerskie, bagażownie, hala dla podróżnych oraz poczekalnie⁸. Oprócz tego musiały istnieć mieszkania dla pracowników kolei – w obiektach typu małego były one trzypokojowe o powierzchni 75 m² oraz dwupokojowe o powierzchni ok. 60 m² ⁹. Stacje duże i średnie dzielono na sektory: pierwszy dla pasażerów, drugi do transportowania towarów. Dzięki takiemu rozplanowaniu ruch pasażerski oddzielony był od towarowego, mimo że pociągnęło to za sobą wyższe koszty budowy.

Pasażerowie i pracownicy musieli dostosowywać się do zasad obowiązujących na dworcu. Dotyczyły one przede wszystkim poruszania się po obiekcie i przebywania w wyznaczonych miejscach. Wchodząc do budynku, w holu głównym pasażer widział kasę biletową oraz przechowalnię bagażu. Kasa z reguły mieściła się w gabinecie zawiadowcy stacji, gdzie również sprzedawano bilety bagażowe, które na wielu stacjach można było zakupić w pomieszczeniu dla telegrafu. Wymogi nakazywały umieścić bagażownię tak, aby miała połączenie zarówno z peronami, jak i halą i kasą bagażową¹⁰. Podróżny dopiero po zakupie biletu przechodził w kierunku platformy, z której odjeżdżały pociągi. W tym celu najpierw należało przejść do poczekalni (z reguły było ich trzy) odpowiadającej standardom zakupionego biletu, a dopiero stąd na peron. Dla klasy trzeciej poczekalnię stanowił hol główny, na którym w wyznaczonym miejscu ustawione były ławki wraz ze stołami. Przejście na peron mogło nastąpić dopiero po usłyszeniu stosownej informacji od zawiadowcy stacji, dotyczącej pasażerów danej klasy¹¹. Wynikało to z nadmiernych kradzieży bagażu podczas tłoku spowodowanego wysiadaniem i wsiadaniem pasażerów do pociągu.

Pomieszczenie biurowe dyżurnego ruchu miało bezpośrednie wyjście na peron, przez które zawiadowca mógł w każdej chwili odprawiać pasażerów oraz pociągi. Poza tym dyżurny ruchu musiał mieć wygodny dostęp do stawidła¹², które wysunięte było około dwa metry poza budynek, tak aby przez boczne okno,

⁸ K. S. Brandt, *Dworce na małych stacjach Śląsk – Gdynia*, „Inżynier Kolejowy” 1931, nr 2; K. Girtler, *Dziennik*, Biblioteka PAN w Krakowie, rkps 6799, t. 8, zapis z 1 XII 1870.

⁹ *Ibidem*.

¹⁰ M. Kubiszky, *The Architecture of the Hungarian Railways, Initial Constructions, Trends towards Standardization, and Individually Designed Buildings*, [w:] *Architecture and the Hungarian Railway*, Budapest 1999, s. 28.

¹¹ *Ibidem*, s. 28.

¹² Stawidło: mechanizm rozrządczy służący do napełniania i opróżniania bezzaworowego silnika tłokowego, np. parowego.

stojąc przy aparacie stawidłowym, można było widzieć dwa końce stacji. Zadaniem zawiadowcy i jego pomocnika była również sprzedaż biletów oraz udzielanie informacji. Prawdopodobnie w ścianie oddzielającej biuro od holu głównego, do którego z przedsionka wchodzili podróżni, wykonane było okienko kasowe, gdzie można było kupić bilet bądź skorzystać z pomocy pracowników kolei. Dworzec łączył się z peronem platformą, najczęściej drewnianą. W Przemyśle, w pierwszej fazie istnienia, nie miała ona zadaszenia.

Dworce kolei galicyjskiej Karola Ludwika projektowano tak, aby umożliwić ich rozbudowę wynikającą z potrzeb rozwojowych danego miasta. Likwidowano zatem mieszkania służbowe i przekształcano je w sale bufetowe lub dwie większe poczekalnie¹³. Należy pamiętać również o tym, że pierwsze obiekty spełniały funkcje dworców zarówno pasażerskich, jak i towarowych. Z uwagi na rangę dworca przemyskiego, znajdowały się tu obiekty dodatkowe, takie jak: przeładownie, remiza parowa, wagonownia, warsztaty naprawczo-remontowe, czy też budynki ekspedycyjno-magazynowe i zajezdnie¹⁴. Były one zapewne budowane w stylistyce odpowiadającej obiektom dworca głównego.

Analizując formę architektoniczną budynku w kontekście obiektów kolejowych monarchii pochodzących z tego samego okresu, nietrudno zauważyć, że pierwszy dworzec przemyski zaliczyć można do tzw. dworców „typowych”. Charakteryzowały się one szablonowością formy i detalu znamiennego dla wszystkich nowo powstających obiektów. Stosowane elementy, takie jak gzymсы, lizeny, obramowania otworów, wnęki, układ i forma dachów, opracowanie plastyczne fasad czy tynki ograniczone do powierzchni gładkich, były powtarzane we wszystkich pierwszych dworcach „typowych” w monarchii.

Zachowana dokumentacja archiwalna dworców zbliżonych charakterem do przemyskiego, wykonana była na gotowych podkładach, na które nanoszono tylko nazwę nowo powstającej stacji. Na takich drukach opracowano m.in. linię Zwardon–Nowy Sącz, zatwierdzoną w Wiedniu w 1886 roku. Na tych samych drukach z umieszczonym napisem k.k. Staatsbahn-Direction in Krakau znajduje się projekt stacji Szczucin na linii Tarnów–Szczucin, zatwierdzony we Lwowie w 1905 roku, przez ówczesnego dyrektora Kułakowskiego¹⁵. Podobieństwa do dworca przemyskiego widoczne są przede wszystkim w proporcji bryły i rzutu, ponadto w boniowaniu parteru, szczytach oraz w nachyleniu połaci dachowych. Na formę i detale architektoniczne 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

¹³ M. Ziębińska, „Dworzec kolejowy Przemyśl”, dokumentacja historyczna wykonana na zlecenie DOKP w Krakowie, Lublin 1974, s. 17 (mps w Archiwum Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, Przemyśl).

¹⁴ K. Girtler, op.cit., t. 8, zapis z 1 XII 1870.

¹⁵ Archiwum Geodezyjne w Krakowie, sygn. B.WC1/St. Szczucin.

przez nich na grunt austriacki rodzimych form i trendów¹⁶. Pierwsze projekty dworców „typowych” na teren Galicji wprowadził ks. Leon Sapieha, który był głównym pomysłodawcą budowy kolei galicyjskich. Sprawował również pieczę nad opracowaniem jej projektu w 1842 roku, pełniąc funkcję przewodniczącego komisji. Podczas prac projektowych Sapieha prowadził rozmowy z wybitnymi specjalistami od budowy oraz ekonomii kolei, wyruszył także w podróż do Niemiec, Belgii i Francji, gdzie zapoznał się osobiście z funkcjonowaniem linii kolejowych¹⁷.

Na Węgrzech pierwsze projekty „typowe” opracował Francuz J. Maniel, będący ówczesnym naczelnym dyrektorem węgierskiego Towarzystwa Kolei Państwowych, a realizowano je na linii Szegedin–Temesvar w latach 1856–1857¹⁸. Dokumentacja budowlana, podobnie jak w Galicji, opracowana została z najwyższą starannością. Uwzględniono główne zasady i przepisy budownictwa południowo-wschodniego oraz przygotowano zasady ochrony na wypadek wystąpienia ewentualnych zagrożeń budowlanych, a zapożyczone formy francuskiego budownictwa naziemnego z łatwością dostosował do warunków austriackich. Realizacją projektów zajmował się najpierw W. Flattich, a następnie K. Schumann i A. Paul.

Analizując formy oraz detale architektoniczne dworca przemyskiego w zachowanych archiwalnych źródłach publikowanych i niepublikowanych, można odnaleźć wiele zbieżności z formą dawnych dworców byłej monarchii. Podobieństwa stylistyczne istnieją w budynkach zarówno w najbliższym otoczeniu dworca na terenie Przemyśla, jak i wzdłuż linii Kolei Galicyjskiej Karola Ludwika oraz na pozostałych liniach zaboru. Znakomite źródło porównawcze stanowiła bryła zewnętrzna wiedeńskiego Nordbahnhof projektu Teodora Hoffmana, który gruntownie przebudowano w 1852 roku. Dworzec ten był początkiem linii, na której w kolejnych latach rozwiązania form architektonicznych przybierały wprost bajkowy wymiar. Stał się on również wzorem dla innych projektów na terenie Austro-Węgier. Wielkością odpowiadał gabarytom dworca przemyskiego, tj. ok. 100 m długości i 18 m w najszerszym miejscu. Charakterystyczne dla obydwu obiektów były ryzality umieszczone przy dłuższych elewacjach, które w Wiedniu zlikwidowano po przebudowie dworca z czołowego na przelotowy w 1864 roku. Fakt, iż w tym czasie w Przemyślu był gmach odpowiadający wielkością dworcowi stolicy monarchii, wynikał z planów powstałych w 1842 roku i zakładających, iż „stanie tu dwór kolejowy pierwszego rzędu”¹⁹. W sprawozdaniu zaznaczono również, że będzie on przeznaczony tylko dla tej części Galicji,

¹⁶ *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie*, Bd. 1–4, Wien 1898, Bd. 2, s. 398.

¹⁷ J. Rożański, *Mnożyły się coraz bardziej w Europie koleje żelazne. Z kart historii*, „Życie Przemyskie” 1972, nr 44.

¹⁸ H. Fischer, *Hochbau*, [w:] *Geschichte*, s. 398.

¹⁹ *Sprawozdania Komisji wyznaczonej przez Sejm do wypracowania projektu kolei żelaznej w Galicji*, Lwów 1842.

dlatego należy go wykonać „bez przepychu”²⁰. Zastosowaną tu oszczędną, techniczną wręcz dekorację ożywiały okrągłe okienka doświetlające, nachylone połączenie dachowe czy narożne pilastry przechodzące we fryz arkadowy. Analogiczne zastosowanie elementów konstrukcyjnych i detali można zauważyć w zwartej bryle dworca bocheńskiego, wzniesionego w 1859 roku. Użyte tu formy, jak: boniowany cokół, ryzality na pierwszym piętrze, okulusy doświetlające strych czy niemal identyczny układ połączeń dachów, wykazują szereg podobieństw z dworcem przemyskim.

Wśród dworców w byłej Monarchii pewną zbieżność stylową zakreślona pilastrami w narożnikach, prostymi pasami lizen, charakterystycznym sposobem grupowania otworów okiennych, oszczędnym detalem architektonicznym czy elementami kompozycji przestrzennej – wykazują dworce w Kolozsvár, Galánt, Debreczen czy Szerencs. Poza terytorium monarchii austro-węgierskiej wspólne cechy z dworcem przemyskim miała stacja pasażerska St. Germain en Laye, stacja w Eden czy dworzec w Neulengbach z 1858 roku. Elewacje zewnętrzne wykazują zbieżność przez zastosowanie ornamentu arkadowego pod okapami, pilastrów na narożnikach ryzalitów i szeregu rytmicznie rozstawionych okien w parterowych łącznikach²¹.

Stricte techniczna dekoracja pierwszego dworca świadczy o tym, że większą uwagę kierowano w tym okresie na funkcjonalność obiektów, a nie na ich dekoracyjność. Dopiero przebudowa dworca w latach dziewięćdziesiątych XIX wieku była okazją do zmanifestowania odmiennej postawy dotyczącej dekoracji.

Na skutek blisko czterokrotnego wzrostu liczby ludności Przemysła oraz stacjonowania kilkudziesięciotysięcznego garnizonu wojskowego pojawiła się konieczność rozbudowy istniejącego dworca, którą w 1895 roku zajęła się jedna z najstarszych przemyskich spółek budowlanych Meissner, Damaszkó i Jaworski, znana „z fachowej wiedzy, uczciwości i zamożności”²². Z zachowanych archiwaliów wiadomo, że projekty budynków wykonało Büro für Hochbau k.k. General-Direction der Österreichischen Staatbahnen, założone przez cesarza Franciszka Józefa przy dyrekcji kolei w Wiedniu. Przetargi na wykonanie robót na odcinku Kraków–Przemysł odbywały się w Krakowie, a całość przedsięwzięcia finansowała Dyrekcja Generalna w Wiedniu oraz Dyrekcja Ruchu we Lwowie²³.

Powiększenie pierwszego dworca polegało m.in. na dobudowaniu: od strony wschodniej bagażowni, od strony zachodniej nowego budynku, w którym mieściło się m.in. zaplecze restauracji i od strony torów krytego peronu. Zlikwidowano wieże i ryzality, a budynki piętrowe podwyższono, nadając całości kształt neobarokowego pałacu (il. 4)²⁴. Forma dekoracji zarówno na zewnątrz, jak i wewnątrz budynku, była jednym z ważniejszych elementów. Towarzystwa kolej-

²⁰ Ibidem.

²¹ L. C. V. Meleks, *The railway Stadion, an architectural history*, London–New Haven 1957.

²² „Gazeta Przemyska” 1892, nr 76.

²³ „Kurier Przemyski” 1895, nr 107.

²⁴ M. Ziębińska, op.cit., s. 19.



Il. 4. Przemyśl, drugi dworzec kolejowy, widok od strony podjazdu, stan z 2007 r.
Fot. autorka

we często prześcigały się w stosowaniu bogatej formy architektonicznej, gdyż dworzec był ich wizytówką i świadczył o randze i zamożności Towarzystwa i samego miasta. Analizując zachowaną dokumentację archiwalną, w tym plany inwentaryzacyjne dworca przemyskiego po przebudowie, widzimy, że nie odbiegał on formą i kunsztem wykonania od innych dworców europejskich tej klasy. Składał się z dwukondygnacyjnego budynku głównego, flankowanego dwoma długimi parterowymi aneksami zakończonymi pawilonami. Takie rozwiązanie architektoniczne bardzo często można spotkać poza granicami naszego kraju, w Niemczech, Anglii czy Francji. Jednym z wcześniejszych przykładów może być dworzec w Hanowerze, wzniesiony w latach 1876–1879, projektu architekta Huberta Stiera.

Reprezentacyjną częścią przebudowanego dworca przemyskiego jest pawilon środkowy budynku głównego, ozdobiony na parterze i piętrze trzema półokrągłymi oknami portalowymi. Ułożone rzędowo otwory mają swoją kontynuację w parterowych łącznikach i pawilonach. Takie rozwiązanie było w założeniach dworcowych bardzo często stosowane. Jednymi z wcześniejszych tego typu analogii mogą być: paryski Gare du Nord z lat 1845–1847 autorstwa Léonce Reynauda czy Gardé de l'est projektu François-Alexandre Duquesney'a, gdzie powtórzono arkadowe formy otworów okiennych i drzwiowych. W Przemyślu

fasadę budynku dodatkowo podzielono w pionie boniowaniem płytowym o opracowanej za pomocą rustykowania fakturze powierzchni. Pomiędzy nim arkadowe otwory okienne, ułożone względem siebie prostopadle, dzielą elewację na dwie kondygnacje. Zdobí je opaska wykonana w tynku, fazowana na krawędziach. Łuki arkad otworów okiennych na parterze zwieńczone tak zwaną agrafą w formie wydłużonego trapezu zdobionego detalem kopertowym, łączącym łuk archiwolty z belkowaniem, natomiast na piętrze motywem konsolki dekorowanej liściem akantu na wolutowym spływie. Otwory arkadowe umieszczone są pomiędzy pilastrami korynckimi wysuniętymi ku przodowi, na tle boniowania analogicznego w swej formie do kondygnacji parteru. Po obydwu stronach fasadę flankują otwory okienne, na parterze zamknięte łukiem prostym w formie gzymsu schodkowego, a na piętrze podkreślone obramieniem uszaty, zwieńczonym trójkątnym naczółkiem. 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 różnicującym jego formę jest attyka w postaci balustrady. Zgrabnie wykonane tralki oplatają ażurowo zwieńczenie fasady, nadając znakomity efekt gry światła i cieni. W centralnej części, na osi budynku widnieje data 1895, nad nią, w zwieńczeniu, zegar wieżowy przekryty formą naczółka zamkniętego łukiem ze spływami wolutowymi. Całość przykrywa dach czterospadowy z blachy ocynkowanej. Do budynku z obydwu stron przylegają bliźniacze, siedmioosiowe łączniki parterowe. Ich fasady komponują otwory arkadowe oddzielone od siebie pasami boniowania. Otwory dodatkowo podkreślone opaskami wykonanymi w tynku, są kontynuacją analogicznych otworów arkadowych części parteru budynku westybulu. Zwieńczone są fryzem oraz gzymsem schodkowym wspierającym połąć 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 zamknięte są belką prostą z trójkątnym naczółkiem. Budynek wieńczy wydatny gzyms z kamienną balustradą, w centralnej części przedzieloną girlandą, nad którą umieszczono wole oczko.

To, czego najbardziej brakowało w Przemyślu to hale peronowe, takie jak we Lwowie czy Wrocławiu. Prawdopodobnie w pierwszym projekcie przemyskiego dworca hale tego typu były zaplanowane, lecz nie doczekały się realizacji. Ta część konstrukcyjna była dużym wyzwaniem 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 szkół angielskiej czy niemieckiej. Jedne z pierwszych hal o przekroju łuku pełnego pojawiły się w Londynie, a przykładem tego jest dworzec St. Pancras. W 1866 roku powstała tu hala, której rozpiętość łuku wynosiła 73,2 m. W Schlesischer Bahnhof w Berlinie inżynier Johann Wilhelm

Schwendler w 1879 roku jako pierwszy zastosował odmienną konstrukcję przekrycia hali peronowej, opierającą się na ciężkich ścianach, które podtrzymywały wiązary bądź łuki ze ściągami. Na dworcu przemyskim od strony peronów do dziś przetrwała drewniana wiata wsparta na żeliwnych kolumnach korynckich, wykonana w 1895 roku. Kolumny te wyprodukowane były w Wiedniu i stamtąd też zostały sprowadzone do Przemyśla. Zachowały się katalogi wiedeńskiej firmy R. Ph. Wagner z 1897 roku, której wyroby są identyczne jak kolumny przy wiacie peronowej²⁵.

Pewne analogie w zastosowaniu niektórych rozwiązań zarówno architektonicznych, jak i elementów dekoracyjnych westybuli budynku głównego odnaleźć można w wielkim holu angielskiego dworca Euston Stadion w Londynie, projektu Philipa C. Hardwicka z lat 1846–1849. Charakterystyczne dla obydwu obiektów jest użycie takich samych motywów w przeszkleeniu okien i zastosowanie oświetlenia w drugiej górnej kondygnacji ściany, oddzielonej gzymsem. W podobny sposób wykonano boniowanie ścian wewnętrznych oraz kasetony na stropie, z biegnącą dookoła ramą z nałożoną dekoracją sztukatorską.

Kolejnym przykładem, którym autor obiektu mógł się zainspirować, był West Bahnhof w Budapeszcie, projektu architekta A. de Serres'a, z lat 1873–1877²⁶. Projektem i wykonaniem hali peronowej zajmowała się francuska firma budowlana Eiffel and Company²⁷. Znaczący jest również fakt, iż przy realizacji dworca pracował Polak Tadeusz Stryjeński²⁸. Podobieństwo dworca przemyskiego do budapesztańskiego widać w kompozycji podziału ścian oraz otworów drzwiowych zwieńczonych klasycznymi w swym charakterze gzymсами. Ściany, do 1/3 wysokości wyłożone boazerią, podzielone są na pola ujęte zdobnymi ramami. Podziały pionowe stanowią pilastry, a poziome fryzy zawarte w zwieńczeniach płycin.

Następne analogie można znaleźć w budapesztańskim Ost Bahnhof, projektu Juliusza Rochlitz z 1881 roku²⁹. Zastosowane tu motywy dekoracyjne są powtórzone w dworcu przemyskim. Charakterystyczne, półkoliście zwieńczone okna z balustradą w podokiennikach, attyki balustradowe, lukarny w połączeniach 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 Przemyślu formy w kompozycji fasad, w przeciwieństwie do Ost Bahnhof, zdają się 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.

²⁵ S. Szczepanowski, *Kolej Karola Ludwika i nasza polityka komunikacyjna*, „*Ekonomista Polski*”, t. 1, Lwów 1890.

²⁶ L. C. V. Meleks, op.cit., s. 35.

²⁷ Ibidem.

²⁸ S. Łoza, *Architekci i budowniczowie w Polsce*, Warszawa 1964, s. 85.

²⁹ L. C. V. Meleks, op.cit., s. 118.

W pomieszczeniach dworca przemyskiego do dziś przetrwała część sztukateerii oraz oryginalna stolarka sprowadzona z Wiednia, jednak sam projekt wnętrza, jak również dekoracje malarskie niekoniecznie musiały być wykonywane przez tamtejszych projektantów. Wspomniani wcześniej Julian Zachariewicz i Tadeusz Stryeński, pracujący przy realizacjach dworców na terenie Monarchii, mogli brać udział przy tworzeniu dworca przemyskiego. Jeżeli chodzi o artystów malarzy i rzeźbiarzy tu pracujących, znany jest Tadeusz Rybkowski (ur. 1848 Kraków, zm. 1926 Lwów). Naukę malarstwa rozpoczął pod kierunkiem W. Łuszczkiewicza w krakowskiej Szkole Sztuk Pięknych, a następnie kształcił się w Wiedeńskiej Akademii Sztuk Pięknych, w pracowniach L. Loefflera i H. Makarta. W Wiedniu spędził jeszcze kilka lat, po czym udał się w podróż do Włoch, Monachium, Drezna i Berlina. W roku 1893 osiadł na stałe we Lwowie, gdzie był profesorem malarstwa dekoracyjnego w Państwowej Szkole Przemysłowej. Malował głównie sceny rodzajowe, zajmował się malarstwem ściennym, wykonywał ilustracje do czasopism, interesował się folklorem huculskim. W 1880 roku wykonywał dla dworca przemyskiego dekoracje malarskie, zamówione specjalnie na przyjazd cesarza Franciszka Józefa. Prawdopodobnie były to obrazy dużego formatu wywiezione po remoncie w 1895 roku do Wiednia³⁰. Rybkowski od 1893 roku przebywał we Lwowie, gdzie był profesorem malarstwa dekoracyjnego w Państwowej Szkole Przemysłowej. Obrazy namalowane na przyjazd cesarza zapewne przedstawiały bardzo popularne wówczas sceny rodzajowe związane z koleją.

Dekoracje stiukowe oraz malarskie pokrywały ściany większości pomieszczeń dworca. Założenia malarskie stanowią przemyślany zespół ikonograficzny, poczynając od bardzo luźnych scen rodzajowych, kończąc na licznych przedstawieniach alegorycznych. Autorami przedstawień w holu głównym byli Feliks Wygrzywański oraz Jan Talaga³¹. Malowidła te są przykładem nowego, charakterystycznego dla czasów rewolucji przemysłowej, wykorzystania starych alegorii w nowej formie. System alegorii, stosowany od najdawniejszych czasów, był w tym okresie już zbyt ubogi, dlatego też pewne przedstawienia zmieniono, wzbogacając je o nowe, wcześniej nieznane atrybuty. W holu głównym dworca przemyskiego, na ścianie wschodniej i zachodniej, w arkadowych wnękach umieszczono po pięć przedstawień alegorycznych. Są to symboliczne personifikacje odnoszące się do rozwoju przemysłu, techniki oraz nauki. Ikonograficzne przedstawienia tych postaci łączą się tu z pojęciem *homo faber*, które w XIX i początku XX wieku odnosi się do człowieka-rzemieślnika, wytwórcy, a także do człowieka-badacza³². Przeważa w nich motyw Industri – postaci wywodzącej się od rzymskiej bogini mądrości Minerwy, opiekunki sztuki, literatury oraz wszelakich rzemioł. Pojawia się ona w XIX-wiecznej ikonografii, z kołem

³⁰ „San”, 1880, nr 15.

³¹ A. Gilewicz, J. Rożański, op.cit.

³² J. Dobesz, *Ikongrafia homo faber w rzeźbiarskiej dekoracji wrocławskich fasad epoki historyzmu*, [w:] *Sztuka a technika. Materiały Sesji Stowarzyszenia Historyków Sztuki, Szczecin*, Warszawa 1991, s. 164.



Il. 5. Praca nieznanego rzeźbiarza wg K. F. Schinkla, Atena tworzy koło zębate.

Źródło: J. Dobesz, *Ikongrafia homo faber w rzeźbiarskiej dekoracji wrocławskich fasadach epoki historyzmu*

zębata w miejscu tarczy, zostając patronką przemysłu i techniki. Motyw ten wykorzystywano zarówno w architekturze, jak i sztuce. Do najstarszych przedstawień architektonicznych tego typu można zaliczyć postać bogini jako alegorię nauk technicznych. Pochodzi ona z 1860 roku i przestawiona jest w pozycji siedzącej z pochodnią w lewej ręce i tablicą w prawej, a znajduje się na arkadach berlińskiej fabryki maszyn Borsiga³³. Nie wiadomo, kto był autorem wizerunku Industri. Prawdopodobnie stworzył go Schinkel – jej postać widnieje na akwareli, którą ofiarował Peterowi Beuthowi. Wykorzystano ją później do projektu medalu. Przedstawia on Atenę jako opiekunkę nauk technicznych, utożsamianą często z Minerwą. Kreśli ona na piasku dwa koła zębate, obok niej Satyr trzyma w dłoniach kulę symbolizującą praformę koła (il. 5)³⁴.

W przedstawieniach malarskich dworca przemyskiego zwraca uwagę malowidło siedzącej, zamyślonej kobiety (il. 6). Jest to alegoria nauki oraz wierności wolnej myśli. Jej wzrok oraz lewa dłoń zwrócone są w stronę leżącej obok kotwicy oraz ksiąg, natomiast uniesiona prawa dłoń wskazuje głowę. Kotwica symbo-

³³ D. Vorsteher, *Borsig. Eisengiesserei und Maschinenbauanstalt zu Berlin (Industriekultur. Schriften zur Sozial- und Kulturgeschichte des Industriezeitalters)*, Berlin [b.d.], s. 136–137, informację tę podaje również J. Dobesz, op.cit. s. 165.

³⁴ *Karl Friedrich Schinkel. Architektur. Malerei. Kunstgewerbe, Orangerie des Schlosses Charlottenburg*, katalog wystawy, Berlin 1981, s. 268–269.

lizuje tu wierność, nadzieję, pewność oraz bezpieczeństwo. Książki odpowiadają za całość wszechświata, dociekania prawdy, wiedzy, mądrości, nauki. Wskazanie ręką na głowę można odczytać jako władzę światłej myśli, autorytet. Kolejna, wspomniana wyżej, postać to Industria. Jako opiekunka przemysłu pokazana została z kołem zębatym trzymanym oburącz, na tle komina fabrycznego, z młotem oraz szczypcami przy nogach (il. 7). Młot jest bardzo częstym motywem, z którym występuje ta postać. Symbolizuje on myśl twórczą i pracę rzemieślniczą, a czasami odnosi się do metalurgii. Koło zębate jako atrybut pojawia się dopiero w XIX wieku, natomiast spotykane jest dużo wcześniej jako motyw ikonograficzny. Posługiwano się nim już w okresie renesansu i manieryzmu, popularność zyskał również w XX wieku. Motyw koła pojawia się w wystroju dworca przemyskiego jeszcze w dwóch przedstawieniach. Pierwsze z nich to alegoria transportu morskiego. Postać ujęta w pozycji siedzącej, w lewej dłoni trzyma statek, obok leży kotwica, z drugiej strony wspomniane koło turbinowe. Drugie – to kobieta siedząca w otoczeniu kwiatów, które w tym wypadku mogą symbolizować zwycięstwo, uwiecznienie dzieła, hołd składany rozwojowi nauki i techniki. Jedną ręką opiera się o koło tkackie. Samo koło wywodzi się od bogini Losu, rzymskiej Fortuny. Koło fortuny to antyczny emblemat niestałości, zmienności losu ludzkiego. W odniesieniu do XIX wieku 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 element, jaki jest tu przedstawiony, to nić lniana. Jest odniesieniem do ciągłości świata, do tego, że nie ma nic nowego bez przeszłości. Symbole te łączą przeszłość z przyszłością – są elementem zespalałym dawne rzemiosła, z których one same wyrosły i bez których istnieć by nie mogły, z nowymi. Przedstawienie koła tkackiego można odnieść również do tradycji rzemieślniczej tego regionu. Jest ono symbolem połączenia rzemiosł dawnych z nowoczesną wytwórczością. Głównym jednak przedstawieniem, jakie się tu znajduje, jest personifikacja kolei (il. 8). Charakteryzuje ją dostojna poza zadumanej kobiety, opartej dłonią o lokomotywę przejeżdżającą przez wszystkie kontynenty. Wyraża ona triumf kolei nie tylko w Europie, ale również na świecie. Pokazuje wielkość oraz wagę tego wynalazku, któremu, między innymi zawdzięczamy dalszy rozwój myśli technicznej. Spośród wszystkich alegorii zasadniczo uwagę zwraca alegoria elektryczności (il. 9), przedstawiona jako postać z wieńcem laurowym na głowie. W jednej dłoni trzyma niewielki maszt z izolatorem, od którego za jej głową biegnie drut, najpierw poziomo, potem przybierając formę zygzaka. Drugą ręką w rozkazującym geście wskazuje na dół. Pokazuje na Ziemię i nakazuje gwiazdzie umieszczonej obok rozświetlić ją. Jest to prawdopodobnie postać Neptuna, symbolu przemysłu elektrycznego, który przedstawiany jest często z błyskawicą lub trójzębem. Gwiazda umieszczona obok ma symbolizować władzę, królestwo i siłę. Jednym z ostatnich przedstawień jest wizerunek architektury trzymającej na kolanach plany, rysunki i zwoje. Tło dopełniają kolumny symbolizujące porządki i style w architekturze. Pomie-



Il. 6. Alegoria nauk technicznych z holu dworca głównego w Przemyślu, stan z 2005 r.
Fot. autorka



Il. 7. Alegoria przemysłu z holu dworca głównego w Przemyślu, stan z 2005 r.
Fot. autorka



Il. 8. Alegoria kolei z holu dworca głównego w Przemyślu, stan z 2005 r.
Fot. autorka



Il. 9. Alegoria elektryczności z holu dworca głównego w Przemyślu, stan z 2005 r.
Fot. autorka

dzy tymi postaciami rozmieszczono herby miast: Przemysła, Lwowa, Krakowa i herb szlachecki Pilawa.

Wiążąc ze sobą wszystkie postacie alegoryczne hali głównej dworca przemyskiego, odczytujemy je jako triumf kolei, przemysłu, handlu i nauki w dziewiętnastowiecznym świecie. Malowidła te mówią również o wielkiej roli rewolucji przemysłowej na terenie całej Galicji, a w szczególności Przemysła, którego herb umieszczono pomiędzy wspomnianymi alegoriami. Interesujący jest fakt, iż dzieła malarskie wykazują bardzo duże podobieństwo do Sybilli z Kaplicy Sykstyńskiej malowanych przez Michała Anioła. Widać to szczególnie w przedstawieniu postaci, ich fizjonomii czy układzie szat.

W Przemysłu działał i tworzył jeszcze jeden artysta – Marian Stroński, który wykonał obrazy ściennie dla sal restauracyjnych i poczekalni dworca w latach dwudziestych XX wieku³⁵. Zachowane prace to *Widok Przemysła*, *Baszta północna zamku w Przemysłu w otoczeniu zieleni* i *Widok na miasto Przemysł od strony zachodniej*. Malowidła poddane były konserwacji w latach siedemdziesiątych XX wieku, a dziś zamknięte są w niedostępnej dla podróżnych dawnej sali restauracyjnej.

Dzisiejszy stan zachowania dworca przemyskiego tylko sygnalizuje o jego dawnej świetności i o rozmachu, z jakim był budowany. Znikoma liczba archiwaliów utrudnia odtworzenie wyposażenia wnętrza oraz dekoracyjnych elementów użytkowych. Do nielicznych części sztuki użytkowej, które przetrwały w dobrym stanie, należą kinkiety i kryształowe żyrandole, które w komplecie miały zielone abażury ze szkła, z rodzajem uformowanej falbany u dołu. Abażury te niestety nie przetrwały do naszych czasów. Lampy umieszczone w holu głównym zostały wykonane na początku XX stulecia i działały na prąd elektryczny. W oświetlenie elektryczne wyposażone były wszystkie pomieszczenia, a o standardzie oraz dekoracyjności wykonania świadczyło ich przeznaczenie uzależnione od klas. Wcześniej dworzec oświetlany był lampami naftowymi, a w późniejszym okresie latarniami gazowymi, świadczy o tym zachowana w kilku miejscach instalacja gazowa.

Na jednej z zachowanych fotografii z 1905 roku widać wyposażenie sali restauracyjnej pierwszej klasy (il. 10)³⁶. Umeblowanie stanowił wysoki, oszklony kredens do ozdoby, którego wykorzystano elementy architektoniczne. W komplecie znajdował się drewniany bufet zdobiony dekoracją rzeźbiarską. Całe pomieszczenie zastawione było drewnianymi, bogato zdobionymi stołami i krzesłami obitymi prawdopodobnie skórą, z rzeźbionymi drewnianymi zapleckami z motywem uskrzydłego koła. Dekoracyjności sali dopełniały drobne elementy, takie jak metalowe, gięte wieszaki czy zdobne kinkiety. Charakterystyczne dla wszystkich pomieszczeń przeznaczonych dla podróżnych są drewniane okładziny otworów okiennych oraz ścian. W salach o najwyższym standardzie dodatko-

³⁵ M. Ziębińska, op.cit., s. 69.

³⁶ Zbiór pocztówek w Zasobie Archiwum Państwowego w Przemysłu, zesp. 1591.



Il. 10. Przemyśl, wyposażenie sali restauracyjnej klasy pierwszej dworca kolejowego.
Źródło: Archiwum Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z siedzibą w Przemyślu

wo dekorowane były profilami rzeźbiarskimi. Zachowane do dziś w miejscach przeznaczonych na poczekalnie są efektem dziewiętnastowiecznej modernizacji. W poczekalni pierwszej klasy jeszcze w 1911 roku można było zobaczyć kryształowe lustra wypełniające płyciny ściennie. Dodatkowo, zarówno w poczekalni klasy I, jak i II, na ścianach umieszczono szerokie deski. Ozdobą były również piece sprowadzane ze Lwowa, wykonane w kształcie walca o średnicy 80–90 cm i wykładane cegłą szamotową. Emaliowane drzwiczki górnej wnęki sygnowane były nazwą ich wiedeńskiego producenta: Lutz u. Sohne-Bludenz. Wykonano je z dwumilimetrowej blachy emaliowanej w kolorze zielonym lub zielononiebieskim oraz zdobiono gzymsem z tego samego materiału. Podstawę pieców stanowiły niewielkie cokoły nad samą posadzką w ciemnym kolorze.

Z ciekawszych elementów dekoracyjnych zachowały się jeszcze pojedyncze trawione szyby, z motywami jakby warkoczy oraz z godłem kolejowym, czyli uskrzydłonym kołem. Pozostałe szyby miały drobne wzory geometryczne kilku rodzajów. Żeliwne balustrady i ich słupki na klatkach schodowych oraz metalowe wyposażenie dworca (m.in. niezachowane do dziś drzwiczki okienek piwnicznych) nosiły sygnaturę Kolej Galicyjska Karola Ludwika i pochodziły Wiednia. Ponadto zachowała się instalacja kanalizacyjna, którą również wykonywała firma wiedeńska Kurz Rietschel u. Henneberg. 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.

Dworzec przemyski można zaliczyć do jednego z bardziej unikatowych w Polsce. W latach siedemdziesiątych XX wieku poddany został 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 tę 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 miejskiego pejzażu.

Railway station in Przemyśl (1860–1885)

Summary

Nowadays these railstation buildings structures are gaining its second identity, which consists of some definite elements expressing the whole of modern contents, forms and functions. These factors are a conscious continuation or a negation of the continuity of tradition, culture and a certain canon of a place. They express both in material and non-material dimensions. The architecture of railway stations – those historic and those newly build – is that characteristic that in spite of times they are facing, the identity of a place is being preserved. For they are in specific situation standing in front of timeless culture in which an awareness of leaving behind the chapter of history called modernity is growing. In spite of processes it is being subjected, the whole infrastructure including not only railway stations, but also viaducts and bridges, is so deeply rooted in our culture that even if it doesn't keep its priority position, it's still existing in a community as a place of consciousness for future generations in forms of museums or monuments of culture.

Przemysl Railway Station is one of the best reserved galician railway objects, forming part of the nineteenth-century Karl Ludwig Line. It was built in 1859 as a railway route, which allowed to place a platform hall and a departures hall on one axis. Designed on the model of a city palace by shaping a block with three large pavilions connected by ground-floor elevated walkways. With its construction and decoration participated many distinguished artists, like Julian Zachariewicz, the alleged chief designer of the facility, Feliks Wyrzywalski, John Talaga and Marian Stronski. Existing block of the building, decoration and partial original equipment make it qualifies as the most unique station in Poland. Also provides excellent cognitive material for the architecture and decoration characteristic for this type of structure.

Translated by Bartosz Makoś