

STACJA KOLEJOWA
ROZWADÓW

AKTA GALICYJSKIE C.K. Ministerstwa Kolei Żelaznych

Kwerenda w Archiwum Głównym Akt Dawnych
w Warszawie

K. k. General-Inspektion
der russischen Eisenbahnen.

Abtheilung I

Projekt

Localbahn Prenovsk-Rozwadon

Vorproject

Em 4291
T 24

$\frac{2395}{I} 896$
 $\frac{3246}{I} 900$
82
26° 1

General-Karte

Maßstab 1:75,000



Wien im März 1893

Entworfen:

[Signature]

[Signature]





Kolej lokalna
Przeworsk – Rozwadów

Projekt wstępny
Mapa Generalna

Skala 1:75000
Wiedeń, marzec 1893 r.

Słowo wstępne – Lucjusz Nadbereżny Prezydent Miasta Stalowej Woli	5
Tytułem wprowadzenia – dr Grażyna Stojak	7
Dzieje połączeń kolejowych do Rozwadowa w świetle doniesień prasowych w czasach galicyjskich	10
Opis wyniku kwerendy w Archiwum Głównym Akt Dawnych w Warszawie	22
Bibliografia	79
Nota o autorze	80



Fundusze Europejskie
Pomoc Techniczna



MINISTERSTWO
ROZWOJU



Unia Europejska
Fundusz Spójności



Działanie w ramach „Modelowanie kompleksowej rewitalizacji Stalowej Woli z wykorzystaniem narzędzi partycypacji społecznej”, projekt dofinansowanego ze środków Unii Europejskiej, w ramach Funduszu Spójności oraz budżetu państwa, realizowanego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014–2020

Redakcja albumu

Anita Ryba

Redakcja naukowa

Grażyna Stojak

Recenzenci:

dr hab. Andrzej Rozwałka prof. UR
dr hab. Jan Malczewski prof. UR

Tłumaczenie z języka niemieckiego

Janusz Stojak

Projekt graficzny albumu

Anna Jakobsche-Wiąček

Wydawca

Wydawnictwo SZTAFETA Sp. z o.o.
37-450 Stalowa Wola, ul. 1 Sierpnia 12
tel./fax 15 810 94 00

ISBN

ISBN 978-83-63767-66-2

Wszystkie materiały archiwalne – w zasobach Archiwum Głównego Akt Dawnych w Warszawie. Materiały prasowe – w zasobach Biblioteki Cyfrowej Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie.

Kwerenda archiwalna w AGAD w Warszawie została opracowana przez Stowarzyszenie Miłośników Dawnych Dokumentów „Archivum Patriae” w Warszawie. Materiały i kwerenda historyczna zostały przeprowadzone przez Biuro Architektoniczne Natalii Stojak w Przemyślu.

Materiały fotograficzne zostały użyczone przez Muzeum Regionalne w Stalowej Woli.

Słowo wstępne

130 lat Kolei w Rozwadowie to niewątpliwie okazja skłaniająca do refleksji nad historią naszego miasta. Rozwadow dzięki budowie węzła kolejowego stał się ważnym ośrodkiem handlowym i kulturalnym, a wjazd pierwszego pociągu na stację w 1887 r. świętowali wszyscy mieszkańcy oraz zaproszeni goście. Wydarzenie to szeroko relacjonowała ówczesna prasa, rozpisując się o uroczystościach zorganizowanych z tej okazji.

Po I wojnie światowej Kolej stanowiła motor do rozwoju naszego regionu. To dzięki węzłowi kolejowemu możliwe było zlokalizowanie tu Zakładów Południowych, części Centralnego Okręgu Przemysłowego, co w ostateczności pozwoliło na założenie Miasta Salowa Wola. Wojenne dzieje kolejarzy oraz ich późniejsze losy również stanowią ważny rozdział historii naszego regionu. Zaś lata powojenne oraz rozwój gospodarczy kraju przyniosły rozkwit Rozwadowskiej Kolei. Niestety czasy transformacji ustrojowej i kolejnych restrukturyzacji tej części transportu zdegradowały jej znaczenie w społeczeństwie, przyniosły utratę zaufania społecznego oraz straty ekonomiczne i własnościowe.

A przecież Kolej przez dziesiątki lat była głównym zakładem pracy w Rozwadowie, dającym utrzymanie wielu rodzinom, a sama praca na kolei stanowiła nobilitację i wyróżnienie dla swoich pracowników. W okresie międzywojennym środowisko kolejarzy kształtowało wśród społeczeństwa postawy patriotyzmu i odpowiedzialności za Ojczyznę. To właśnie ze środowisk kolejarskich wywodziła się inteligencja, która wykształciła niepowtarzalne tradycje naszego regionu. Tradycje te kultywowane były wśród mieszkańców od momentu ich powstawania i żyją w sercach kolejnych pokoleń do dziś.

Ta historia, tradycje i kultura mobilizują dziś wiele osób do pracy nad przywróceniem dawnej świetności tego pięknego galicyjskiego miasteczka. Mieszkańcom Stalowej Woli potrzebne jest to tradycyjne okno na świat, marzą o przy-

wróceniu rangi, jaką posiadał Rozwadow dzięki węzłowi kolejowemu.

Wsluchując się w te potrzeby, na podstawie opracowań i diagnoz, osiedle Rozwadow zostało wybrane jako obszar przeznaczony do rewitalizacji. Największe znaczenie przy wyborze miały zasoby drżące w ludziach, historii i tradycjach. Na początku 2016 roku powstał projekt pt. „Modelowanie kompleksowej rewitalizacji Stalowej Woli z wykorzystaniem narzędzi partycypacji społecznej”. Projekt ten współfinansowany jest ze środków Unii Europejskiej, w ramach Funduszu Spójności oraz budżetu państwa, realizowanego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014–2020. Zakłada on pobudzenie lokalnej społeczności do wspólnego działania, partycypację mieszkańców w podejmowaniu decyzji, upamiętnienie historii, nakreślanie kierunków rozwoju i budowanie wspólnej przyszłości.

Dziś, przy okazji tak wyjątkowej rocznicy, z wielką przyjemnością, oddaję w Państwa ręce publikację albumu, ilustrującego galicyjskie początki Kolei w Rozwadowie. Plany budowy torowisk, rysunki architektoniczne dworca i dziełnastowieczne artykuły prasowe oraz mapy rozbudowy linii kolejowych zebrane zostały w ramach wymienionego wyżej projektu podczas realizacji kwerendy archiwalnej. Opracowania tego podjęło się Biuro Architektoniczne Natalii Stojak z Przemysła, a samym badaniem archiwaliów zajęła się dr Grażyna Stojak. Doświadczenie zawodowe oraz przenikliwość autorki, znakomitego naukowca Uniwersytetu Rzeszowskiego, przyniosły efekt w postaci materiałów zgromadzonych w przedstawianej publikacji.

Oddaję ją Państwu z nadzieją, iż stanie się ona powodem do wielu dyskusji, nie tylko o przeszłości, ale przede wszystkim o przyszłości Rozwadowa i Stalowej Woli, a to z kolei przyczyni się do rewitalizacji i zrównoważonego rozwoju Naszego Miasta.



Lucasz
Nodbaeziny

Tytułem wprowadzenia

Prezentowany album jest pokłosiem kwerendy na temat dworca kolejowego w Rozwadowie i jego dziejów w czasach galicyjskich, która została przeprowadzona latem tego roku w Archiwum Głównym Akt Dawnych w Warszawie. Przedmiotem penetracji był zespół nr 310 C.K. Ministerstwa Kolei Żelaznych wraz z jednostkami, które wyłoniono według wstępnego rozpoznania. Ujawniono wówczas problematykę, na której oparto dalsze badania.

Opowiedział mi dr hab. Jan Malczewski, prof. UR, że w pierwszych latach po drugiej wojnie światowej znaczna część projektów dworców i linii kolejowych została zabezpieczona przez polską ambasadę w Wiedniu, a następnie przekazana do Archiwum Głównego Akt Dawnych w Warszawie. Zdeponowane akta stanowią tzw. „akta galicyjskie” datowane od 1874 roku, aczkolwiek ich zasadniczy zbiór to dokumenty przypadające na lata 1896–1918. W zasobie najstarszych „akt galicyjskich” znajdują się podstawy prawne, takie jak ustawy, normatywy, rozporządzenia i przepisy, a także dokumentacje wieloletnich sporów i procesów sądowych. Jeden z takich procesów sądowych dotyczący stacji kolejowej w Rozwadowie i jej sąsiadów, jest publikowany w zasobie dokumentacji niniejszej kwerendy. Natomiast spuścizną po C.K. Ministerstwie Kolei Żelaznych są akta normujące projektowanie, budowę i eksploatację kolei oraz sprawozdania z bieżącego funkcjonowania uruchomionych linii kolejowych. Ponadto zasoby zawierają szereg dokumentów związanych z życiem politycznym ówczesnej Galicji powiązanych ze sprawami kolejnictwa, a także akta okręgów dyrekcyjnych dotyczące administrowania: bieżących spraw związanych z procesem budowlanym i eksploatacyjnym kolei, a także akta personalne struktur zatrudnienia pracowników kolei i obsługi.

Lata 90. XIX wieku były okresem administracyjnych zmian w organizacji kolejnictwa na terenie Galicji. Pierwszą

z nich było utworzenie Cesarsko-Królewskich Kolei Państwowych z dniem 1 stycznia 1892 roku. W ślad za tym wydzielone zostały sprawy kolei żelaznych z C.K. Ministerstwa Handlu, pod które dotychczas kolejnictwo podlegało. Utworzone zostało C.K. Ministerstwo Kolei Żelaznych, które od 1 stycznia 1896 r. przejęło sprawy linii kolejowych, dworców, stacji i przystanków kolejowych, a także wszystkich bieżących spraw osobowych przynależnych administrowaniu terenami kolei żelaznych oraz zbiorów personalnych teczek związanych z zatrudnieniem. Struktura C.K. Ministerstwa Kolei Żelaznych była utworzona na wzór innych resortów austriackiej administracji. W swym zasobie obejmowała biuro prezydyjne, a także kolejne sekcje kolejnictwa z podziałem na departamenty ukierunkowane na specjalność prowadzonych spraw i podległe mu urzędy centralne. Austriacka administracja kolejnictwa podzielona była na kilkanaście okręgów obejmujących wskazane terytorium. W okresie galicyjskim funkcjonowały trzy okręgi dyrekcyjne dla kolei żelaznych: krakowski, lwowski i stanisławowski. Obowiązującym językiem załatwianych spraw był język niemiecki, od połowy lat 80. XIX wieku restrykcyjnie przestrzegany.

W wyniku wstępnych badań zasobu Zespołu nr 310 C.K. Ministerstwa Kolei Żelaznych zidentyfikowano następujące jednostki; 157, 158, 159, 161, 163, 164, 165. Dotyczą one lat 1874/1918 i 1925 roku. Na wstępnym etapie badań sprecyzowane zostały następujące problemy badawcze, na które poszukiwałam odpowiedzi:

- 0157 [Linia kolejowa Dębica – Rozwadow – Przeworsk. Wytyczenie trasy]

Poszukiwanie danych na temat wytyczenia trasy i uwzględnienia w jej biegu miejscowości Rozwadow. Przyczyny i skutki podjęcia decyzji lokalizacyjnych oraz jakie wytyczne postawiono dla nowo budowanej stacji kolejowej ze stacją w Rozwadowie.

- 0158 [Linia kolejowa Dębica – Rozwadow – Przeworsk. Korektura trasy. Wywłaszczenie i dzierżawa gruntów]

Na jakich gruntach posadowiono budynek stacji i czy dokonano wywłaszczeń z tego tytułu. Z innych źródeł pozyskałam informację, że część terenu była podmoknięta i bagnista. Spowodowało to późniejsze kłopoty budynków, w tym: problemy osiadania i zamakania, odprowadzenia wody z okolic fundamentowych. Czy jakieś wytyczne lub rozwiązania techniczne pojawiły się przed rozpoczęciem inwestycji na ten temat?

- 0159 [Linia kolejowa Dębica – Rozwadow – Przeworsk. Finansowanie budowy. Prace ziemne i torowe]

Kto był inwestorem i kto finansował stację w Rozwadowie. Jak wyglądały prace ziemne (Czy wykonano drenaże, wzmocnienie gruntów, nasypy kolejowe itd.)? Jak wyglądały prace przy torowiskach, zwłaszcza w bezpośrednim sąsiedztwie budynku stacyjnego?

- 0163 [Linia kolejowa Dębica – Rozwadow – Przeworsk. Stacje i przystanki kolejowe odcinka Rozwadow – Przeworsk]

Plany i rzuty stacji Rozwadow, powierzchnie – w tym użytkowe, elewacje, przekroje, bryła, dachy itd. – rozbudowa Stacji Kolejowej w Rozwadowie w świetle dokumentacji.

- 0164 a [Linia kolejowa Dębica – Rozwadow – Przeworsk. Stacja kolejowa Nadbrzezie. Obiekty stacyjne, połączenie z królestwem Polskim]

- 0164 b [Linia kolejowa Dębica – Rozwadow – Przeworsk. Stacja kolejowa Nadbrzezie].

Obiekty stacyjne w świetle problematyki połączenia z Królestwem Polskim.

- 0165 [Linia kolejowa Dębica – Rozwadow – Przeworsk. Eksploatacja. Ochrona linii]

Problematyka ochrony linii kolejowej i eksploatacji stacji w Rozwadowie: jak była wykorzystana, wielkość kosztów

tów utrzymania i eksploatacji, czy przynosiła dochody, jaki był ruch osobowy, pakunkowy i towarowy ?

• 0166 [Linia kolejowa Dębica – Rozwadow – Przeworsk. Sprawa sporna między władzami a przedsiębiorstwem „M.Pollatschek Budapeszt”]

Jaki to był spór i czego dotyczył? Czy ujmował w swoim zasobie zainteresowania stacje w Rozwadowie?

W wyniku przeprowadzonej kwerendy zweryfikowano zidentyfikowane wcześniej jednostki i dodano nowe, w których znaleziono najwięcej materiałów. Nie udało się nam znaleźć na wszystkie postawione pytania zadowalających odpowiedzi. W związku z tym niniejsza kwerenda w Archiwum Głównym Akt Dawnych została wsparta kwerendą archiwalną w lokalnych gazetach. Działanie to przyniosło oczekiwane rezultaty i uzupełniło brakujące informacje. W związku z tym publikacja zawiera kwerendę przeprowadzoną w czasopiśmie z przełomu wieków XIX/XX. We wszystkich cytowanych fragmentach została zachowana oryginalna pisownia i słownictwo, które jest odmienne od obecnego.

Reasumując, Zespół nr 310 dotyczący C.K. Ministerstwa Kolei Żelaznych (K.K. Eisenbahnministerium) zawiera zasób informacji na temat stacji kolejowej w Rozwadowie i linii kolejowych z nią związanych. W wyniku kwerendy ustalono, że jednostki archiwalne, których zawartość dotyczy w

jakikolwiek sposób stacji w Rozwadowie, obejmują numery sygnatur: 157, 158, 159, 160B, 161, 163. Układ ten został utrzymany w publikacji materiałów kwerendy, z zachowaniem oryginalnych numerów jednostek zasobu C.K. Ministerstwa Kolei Żelaznych i paginacji stron stosowanych przez AGAD w Warszawie.

W tym miejscu składam serdeczne podziękowania dla Archiwum Głównego Akt Dawnych w Warszawie za udostępnienie akt. Szczególne słowa podziękowania kieruję do Stowarzyszenia Miłośników Dawnych Dokumentów „Archivum Patriae” w Warszawie, w osobach: Sławomir Postek, Rafał Górny, Karol Zgliński. Bez pomocy tych osób kwerenda w takim zakresie nie byłaby możliwa.

Ciepłymi słowami podziękowania za dobrą współpracę podczas pracy nad kwerendą chciałam obdarzyć władze Miasta Stalowa Wola: Lucjusza Nadbereźnego – Prezydenta Miasta Stalowej Woli, Dominikę Czuba-Ofiara – kierownik Referatu Centrum Rewitalizacji oraz Anitę Rybę – pracownika ds. Promocji i Monitoringu, która prowadziła bieżące uzgodnienia podczas współpracy.

Słowa wdzięczności kieruję także do mojej rodziny. Dziękuję Natalii Stojak kierującej Biurem Architektonicznym w Przemysłu za zaproszenie mnie do współpracy i powierzenie opracowania wyników kwerendy. Mężowi, Januszowi Stojakowi dziękuję za wydatną pomoc w tłumaczeniach tek-

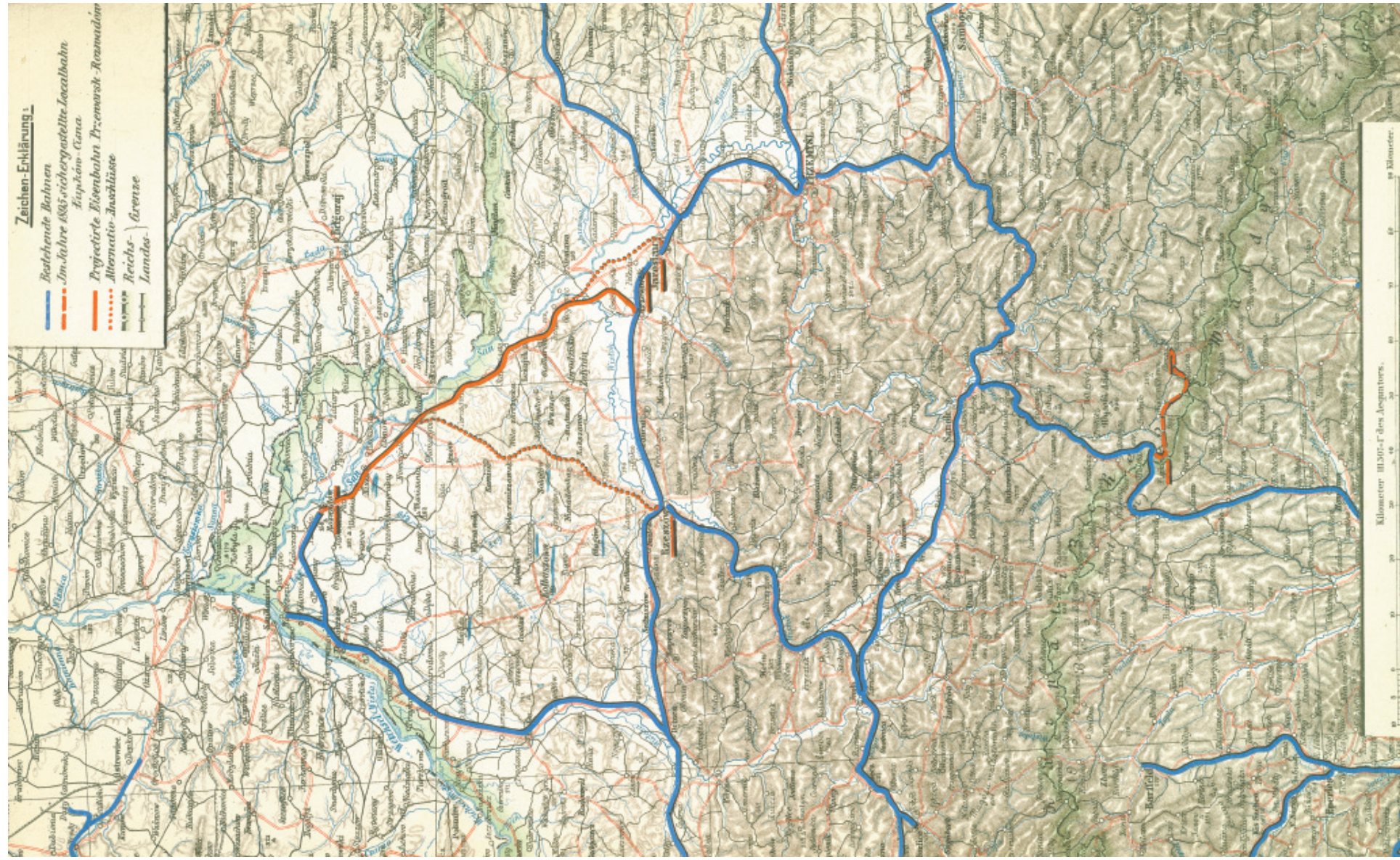
stów z języka niemieckiego i pomoc w redakcji materiałów kwerendy.

Ciepłe słowa uznania za przyjacielską pomoc kieruję do p. Dominika Komady, kierownika tarnobrzesckiej delegatury Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Przemysłu, a także do Sławomira Stępaka, pracownika delegatury WUOZ w Tarnobrzegu, który jako miłośnik kolejnictwa podzielił się swoimi informacjami na temat rozwadowskiej stacji kolejowej.

Nie mniej ciepłe podziękowania pragnę przekazać dla muzealników: do pracowników Muzeum w Jarosławiu – Kamienica Orsettich, w osobach: Zofia Kostka-Bieńkowska i Piotr Prymon, za pomoc w przeprowadzeniu kwerendy w zbiorach muzealnych, a także dla Marka Wójcickiego z Muzeum Historyczno-Archeologicznego w Ostrowcu Świętokrzyskim, na którego pomoc zawsze mogę liczyć. Nie mniej życzliwe słowa podziękowania chciałam skierować do Lucyny Mizery, dyrektora Muzeum Regionalnego w Stalowej Woli i historyka Anety Garanty, pracującej w dziale Historycznym w tymże Muzeum w Stalowej Woli.

Dziękując wszystkim życzliwym osobom, które spotkałam podczas wykonywania czynności związanych z dociekaniami naukowymi na temat dworca kolejowego w Rozwadowie, zachęcam do lektury opracowanych materiałów archiwalnych.

dr Grażyna Stojak



Dzieje połączeń kolejowych do Rozwadowa w świetle doniesień prasowych w czasach galicyjskich

I. Z kart historii kolejnictwa

W 1926 roku „Inżynier Kolejowy”¹ informował, że właśnie nadszedł jubileusz kolei żelaznych w Europie. Minął cały wiek od pierwszej uruchomionej kolei, zaś jej pionierski rozwój przypadł na lata 1825–1925. Już w wolnej Polsce z tytułu przypadającego stulecia zostało opracowanych kilka historycznych artykułów, z których dwa można uznać za kluczowe i wprowadzające w zagadnienie dziejów kolei żelaznych w krajach europejskich.

Inżynier Aleksander Pawłowski omówił „Powstanie i rozwój kolejnictwa w Anglii”, pisząc że: (...) *pierwsza kolej otwarta 27 września 1825 roku jest syntezą licznych zdobyczy techniki i mozolnych usiłowań ducha angielskiego, których źródło tkwi, nie tylko w warunkach pracy, poprzedzających tę pamiętną datę, lecz w ukształtowaniu się umysłowości w Anglii w przeciągu paru wieków poprzedzających rok 1825.*²

Drugi artykuł pt. „Rozwój sieci kolejowej pod zaborem austriackim” opracował Józef Skwarczyński. Przywołane zostały tutaj fakty związane z pierwszymi projektami na terenie Austrii, co pokazuje duże zainteresowanie budową kolei żelaznych. Już w 1830 roku powstała śmiała propozycja budowy linii kolejowej, która wychodząc z Brodów przy wschodniej granicy z Rosją, dalej kierowałaby się na Lwów i Kraków, a następnie wiodła aż do Morza Adriatyckiego, by kończyć swój bieg w Trieście.³ Te pionierskie inicjatywy ze strony Austrii były oceniane przede wszystkim pod kątem korzyści militarnych, *które, według opinii sfer wojskowych, nakazywały budować linie kolejowe w Galicji z połączeniami do węgierskich kolei, również ze szkodą dla przemysłu i gospodarstwa rolnego Galicji.*⁴

Jednak o pierwszej linii kolejowej wybudowanej na terenie ziem polskich pod zaborami nie przesądził Austriacy,

lecz zezwolenie wydane przez Senat Rzeczypospolitej Krakowskiej posiadającej niezależność, jaką nadano tej ziemi przez Kongres Wiedeński w 1815 roku, zresztą jedynej z ziem dawnej Rzeczypospolitej cieszącej się takim przywilejem. Aczkolwiek utrata tej niezależności nastąpiła jesienią w 1846 roku, to jednak do tego czasu przesądzono o budowie kolei żelaznej ze Skupienia i Myślenic do Krakowa, z odnogą do Szczakowej, a jej otwarcia dokonano 13 października 1847 roku.⁵

Dalszy rozwój kolei żelaznej na terenie Galicji był związany z budową połączeń wychodzących z Wiednia. Już w 1836 roku uzyskano zgodę na budowę linii kolejowej z Wiednia do Bochni, z odgałęzieniami do składów solnych w Dworach, Wieliczce i Bochni.⁶

W latach 1852–56 Towarzystwo akcyjne „Wyłącznie uprzywilejowana kolej żelazna północna cesarza Ferdynanda” wybudowała kilka odcinków połączeń na ziemiach polskich: z Piotrowic do Oświęcimia, z Oświęcimia do Trzebini, z Krakowa do Dębicy z odnogami do Niepołomic i Wieliczki. Spór, jaki zaistniał w 1856 roku na temat dotacji rządowej, spowodował chwilowe spowolnienie rozbudowy galicyjskiej sieci dróg kolejowych.

Kolejne linie powstały po zawarciu w 1857 roku ugody między wyżej wymienionym Towarzystwem akcyjnym kolei północnej, a nowo powstałym konsorcjum krajowym. Zostało utworzone „Towarzystwo uprzywilejowanej galicyjskiej kolei żelaznej Karola Ludwika”, któremu przypadła w udziale budowa kolei po zewnętrznym łuku Karpat.⁷ Kierując się z zachodu na wschód i budując odcinkami połączenia w latach 1856–1861 z Krakowa do Dębicy, następnie z Dębicy do Rzeszowa, a stamtąd przez Przemyśl na Lwów, stworzono potężną magistralę kolejową. Była ona wielkim

wydarzeniem dla całej Galicji. Od 1869 roku, po przejściowych załamaniach finansowych w 1857 roku, które przetoczyły się przez całą Europę, kierowano połączenia dalej na wschód ku granicy rosyjskiej: na Brody, na Tarnopol.⁸ Aż do końca 1891 roku „Towarzystwo uprzywilejowanej galicyjskiej kolei żelaznej Karola Ludwika” rozbudowywało sieć połączeń kolejowych.⁹ Ostatnią linią, której oficjalnego otwarcia dokonano w 1887 roku, była lokalna kolej Dębica – Rozwadow – Nadbrzezie.

W 1892 roku nowym właścicielem zostały Cesarsko-Królewskie Koleje Państwowe funkcjonujące do 1918 roku. Przejęcie austriackich kolei państwowych w obrębie Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie, a także przejście przez Polskę kolei w Dyrekcji Lwowskiej omówiły artykuły opublikowane w „Inżynierze Kolejowym” w 1928 roku.¹⁰

II. O połączeniu kolei galicyjskich z kolejami rosyjskimi słów kilka

Dający się zauważyć rozwój miast położonych nad Sa-nem, takich jak Przemyśl czy Jarosław, znalazł odbicie w utworzeniu w nich ważnych węzłów dróg, w tym kolejowych. Miało na to wpływ dobre położenie strategiczne, rozwój handlu i powiększenie liczby mieszkańców, w tym stacjonującego w tych miastach wojska. Andrzej Wondaś napisał w publikacji pt. „Szkice do dziejów Jarosławia”, że *po wybudowaniu linii kolejowej z Krakowa do Lwowa rozważany był przez władze austriackie projekt połączenia kolei austriackich z kolejami rosyjskimi przez wybudowanie kilku nowych linii kolejowych, łączących koleje Śląska i Galicji z kolejami Królestwa Polskiego. Według jednego z tych projektów rząd austriacki wybudować miał linię kolejową z Jarosławia do Sandomierza, względnie do Tomaszowa Lu-*

*belskiego, przedłużenie zaś tej linii do Warszawy przeprowadzić miał rząd rosyjski. Projekty te były rozważane aż do roku 1880.*¹¹

Te odważne koncepcje połączeń za pomocą kolei żelaznych pomiędzy państwami zaborczymi nie były nowością. Już kilkanaście lat wcześniej powstała koncepcja Kolei Brzesko-Grajewskiej, której główną przesłanką był czynnik handlowo-gospodarczy, polegający na przewozie ładunków z Ukrainy w kierunku Prus Wschodnich, a docelowo do portu w Królewcu.¹² Wytyczenie tych szlaków nie było wolne od militarnych rozwiązań, czyniąc z nich linie nie tylko o znaczeniu handlowo-gospodarczym, ale także strategicznym.¹³

Austriacko-rosyjskie koncepcje wielkich magistrali kolejowych zostały pokrzyżowane z powodów politycznych, co doprowadziło do zaniechania budowy kolei biegnących przez granice zaborów i stwarzających dobrą komunikację pomiędzy nimi. Odstąpienia od tych planów upatrywano w zmianie polityki międzynarodowej, a przede wszystkim w pogorszeniu relacji pomiędzy Rosją a Austrią. Przyczyną tych zmian było stanowisko Austrii w wojnie rosyjsko-tureckiej, w 1877 roku, a następnie okupacja Bośni i Hercegowiny w latach 1878–1879.

Zaniechano zatem połączenia austriackich linii kolejowych z rosyjskimi, a po 1878 roku podjęto decyzje o powiększeniu liczby wojska w Galicji. Służyć temu miały rozbudowy twierdz w Przemyślu i Krakowie, zaś Jarosław został wciągnięty jako przyczółek mostowy w obręb twierdzy przemyskiej. W konsekwencji podjętych decyzji od 1887 roku rozpoczęto fortyfikowanie Przemyśla i Jarosławia, co skutkowało budową koszar, rozwojem wytwórczości i rzemiosła.

Sytuacja ta wymusiła zmianę decyzji odnośnie rozwoju gospodarczego Austrii, w tym także nakreślenie nowych perspektyw dla kolejnictwa. Sejm galicyjski, który obradował w 1881 roku, opowiedział się za budową szeregu linii kolejowych w obrębie Galicji, mających charakter ekono-

miczny i służący rozwojowi gospodarstwu.¹⁴ Skorzystała z tej możliwości Rada Miasta Jarosławia, która wystarała się o przyznanie koncesji na połączenie Jarosław – Sokal już w 1881 roku. W wyniku tych działań ustanowiono w Jarosławiu stację osobową i przeładunkową, zaś w Muniu pod Jarosławiem postanowiono zlokalizować stację pomp i stację przeładunkową. Uczyniło to z Jarosławia ważny węzeł kolejowy.

III. Zabiegi o kolej z Jarosławia do Nadbrzezia, z odnogą do Rozwadowa

W 1885 roku „Kurier Lwowski”¹⁵ opublikował artykuł o dziejach inicjatywy budowania kolei żelaznej, która miała połączyć linię kolejową Karola Ludwika z Sandomierzem (Nadbrzeziem).¹⁶ W świetle zebranych już wówczas informacji wynikało, że rząd popierał inicjatywę budowy tej linii kolejowej, z uwagi na jej strategiczne znaczenie. W związku z tym do Ministerstwa Handlu, do Rady Państwa i Sejmu zaczęły napływać liczne wnioski o przydział koncesji na budowę kolei, która dla społeczeństwa miała znaczenie gospodarcze, komunikacyjne i handlowe.¹⁷ W 1883 roku Sejm uchwalił dotowanie budowy linii kolejowej, przyjmując, że będzie to znacznie większa kwota zasilająca inwestycję. Deklaracja rządowego poparcia dla tej inicjatywy uruchomiła prawdziwy wyścig starań o przydział koncesji, a w niedługim czasie uwidoczniło się dwóch najpoważniejszych konkurentów. „Kurier Lwowski” opisuje to następująco:

*O koncesję przedwstępną wniesiono rozmaite prośby, a w szczególności pewne Towarzystwo projektując budowę kolei z Rzeszowa do Nadbrzezia, względnie Tarnobrzegu i Władysław książę Czartoryski projektując budowę kolei z Jarosławia lewym brzegiem Sanu do Nadbrzezia, względnie Tarnobrzegu.*¹⁸

Redaktor „Kuriera Lwowskiego” dostrzegał same korzyści w budowie linii kolejowej, która biegłaby z Jarosławia do Nadbrzezia lub Tarnobrzega. Wśród atutów dominował

czynnik ekonomiczny z uwagi na wsparcie rozwoju wytwórczości rzemieślniczej, handlu i przemysłu. Znaczącym był także aspekt komunikacyjny, gdyż kolej połączyłaby małe miasteczka na gęsto zaludnionym terenie po obu brzegach Sanu.

Najbardziej docenianym atutem okazał się czynnik strategiczny, polegający na prowadzeniu linii kolejowej po lewym brzegu Sanu w kilkukilometrowym oddaleniu od niego, co pozwoliłoby na podniesienie funkcji obronnej tego terenu. Wydawać mogłoby się, że tak ważne atuty spowodują przydzielenie koncesji i rozpoczęcie budowy linii kolejowej biegnącej z Jarosławia do Nadbrzezia, z odnogą do Rozwadowa. Nadmienić należy, że nieznanym dla redakcji „Kuriera” był los projektu połączenia Rzeszowa z Nadbrzeziem. Nikt już nie interesował się innym biegiem trasy kolei, przy tylu wysuniętych argumentach ekonomicznych płynących z prowadzenia linii kolejowej po Ziemi Jarosławskiej na północ, aż do Sandomierza i Rozwadowa. Zdawało się także, że osobiste zaangażowanie, jakie zadeklarował Władysław książę Czartoryski w sprawę ulokowania stacji wyjściowej w Jarosławiu¹⁹, było argumentem przesądzającym o budowie połączenia kolejowego Jarosław – Rozwadów – Nadbrzezie.

Odpowiedź, która nadeszła reskryptem Ministerstwa Handlu z dnia 12 maja 1883 roku, była zadowolająca i pozwalała na rozpoczęcie robót wstępnych przy lokalnej linii kolejowej. Jednak niebawem, reskryptem z dnia 7 czerwca 1883 roku Ministerstwo informowało, że *linja kolejowa z Jarosławia do Nadbrzezia lub Tarnobrzega nie odpowiada warunkom wojskowym w tej mierze, jak połączenie kolejowe z Dembicy (Rzeszowa) z Tarnobrzegiem, zaczem... koncesjonowanie kolei lokalnej Jarosław – Nadbrzezie, lub Tarnobrzeg dopiero wtedy mogłoby być przedmiotem zastanawiania się nad nim, gdyby budowa kolei z Dembicy (Rzeszowa) do Tarnobrzega, o którą kolej Karola Ludwika się ubiega, była już wykończoną, lub też co najmniej niewątpliwie zabezpieczoną.*²⁰

Powyższe reskrypty spowodowały odstąpienie przez księcia Czartoryskiego od inwestowania w budowę kolei żelaznej po zamierzonej trasie, *wiedząc, iż dwie równoległe linje kolejowe o kilka zaledwo mil od siebie oddalone nie będą mogły istnieć, i nie chcąc wyrzucić najniepotrzebniej kilkudziesięciu tysięcy na kosztą trasowania, cofnął się, a kolej Karola Ludwika, widząc się oswobodzoną od współzawodnictwa, z budową wcale się nie spieszy i mimo upływu 2 lat, do zaczęcia budowy bardzo jeszcze daleko.*²¹

W dalszej części redaktor „Kuriera Lwowskiego” ubolewał nad osamotnieniem ziem nad Sanem, gdyż był przekonany, że gdyby koncesja znalazła się w rękach Władysława księcia Czartoryskiego, to połączenie koleją żelazną byłoby już dokonane.

IV. Fakty z życia wzięte za sprawą „Kuriera Lwowskiego” w końcu 1886 roku

W ostatnich dniach grudnia 1886 roku „Kurier Lwowski” wziął się za ocenę sytuacji w Europie. Wielce poczytny dział „Wiadomości polityczne”, zamieszczony w „Dodatku” do „Kuriera Lwowskiego”, został poprzedzony artykułem publicystycznym pt. *Bismarka polityczny testament*, który był poświęcony tajnemu traktatowi pomiędzy Prusami, a Rosją.²² Czytając o zamiarach obu państw zaborczych, które mówią, że: *Granica między państwem wielko-pruskiem, a panslawistycznym pozostanie niezmieniona tam, gdzie się oba państwa ze sobą stykają. Na południu przypadnie Morawia i Czechy Prusom, zaś Galicja i Siedmiogród wejdzie w skład Rosji*²³, można się zastanawiać nad tym, jakie kroki powzięła Austria w tej sytuacji. W obliczu „tajnego traktatu” – jak określiła go redakcja „Kuriera” – (...) *który skłania do zainicjowania koalicji angielsko-francusko-austriacko-węgiersko-serbsko-bułgarsko-rumuńsko-tureckiej, mającej stawić czoło sojuszowi rosyjsko-pruskiemu*,²⁴ działania Austrii musiały zmierzać do umocnienia państwa tak pod względem gospodarczym, jak i strategii wojennej.

W kolejnej kolumnie mieszczącej „Wiadomości polityczne” z terenu Galicji, zawierały one jako pierwszą, krótką

wzmiankę ze Lwowa. Informacja opatrzona datą 26 XII 1886 roku brzmiała: *„Budowa kolei Tarnobrzeg – Dębica, o której zarządzeniu w ostatnim numerze donosiliśmy, widocznie w celach wojskowych podjęta być musi i to natychmiast, na wezwanie telegraficzne bowiem wyjechała w samą wilię do Tarnobrzegu komisja z namiestnictwem.*²⁵

„Kurier Lwowski” pilnował sprawy budowy powyższej linii kolejowej, gdyż zaraz po Nowym Roku, w „Dodatku” z dnia 3 I 1887 roku donosił o nowych faktach w obszernym artykule pt. „Kolej lokalna Dębica – Tarnobrzeg – Nadbrzezie”²⁶. Zamieszczone w Dziale „Kronika” omówienie podjętej inwestycji kolejowej już na wstępie zaopatrzone jest informacją, że: (...) *będzie pierwszym owocem marszałkowstwa hr. Tarnowskiego*,²⁷ *on to bowiem stawiał był przed dwoma laty wniosek co do tej kolei. (...) Do projektów, które były przedmiotem najbardziej ożywionej dyskusji, należy projekt kolei Karola Ludwika od r. 1883 gorliwie popierany, aby wybudować linję kolei lokalnej z Rzeszowa lub Dębicy do Rozwadowa lub Tarnobrzegu.*²⁸ Zgromadzenie akcjonariuszy Kolei Karola Ludwika upoważniło radę nadzorczą do wypracowania projektu powyższego połączenia w pobliżu ujścia Sanu. Wśród opracowanych rozwiązań koncepcja połączenia z Dębicy do Tarnobrzega okazała się najkorzystniejszą. Doceniano także jej przedłużenie do Nadbrzezia położonego przy granicy rosyjskiej. Wśród argumentów przemawiających za takim rozwiązaniem, podnieszono czynnik handlowy, głównie szerszą dostępność rynków zbytu, umożliwienie sprzedaży pszenicy i łatwiejszego transportu drewna, którego spławianie drogą wodną było utrudnione z tytułu niskiego poziomu wody w Wiśle.

Kolejny monit umieszczony w „Kronice” pochodził z „Kuriera Lwowskiego” z dnia 11.01.1887 roku.²⁹ W świetle podanych informacji budowa linii kolejowej z Dębicy do Tarnobrzega stała się oczywistym faktem, skoro Dyrekcja Kolei Karola Ludwika wytypowała inżynierów do budowy tejże kolei wraz z kadrą kierowniczą. Zapis o treści: *Personeł odchodzi 1 lutego na miejsce przeznaczenia* – mówi o

rozpoczęciu przygotowania prac budowlanych linii kolejowej, które zamierzano rozpocząć najwidoczniej z nadejściem wczesnej wiosny.³⁰

V. Kolejowe informacje „Gazety Lwowskiej”, oficjalnego organu rządowego

W sukurs tym informacjom przyszła „Gazeta Lwowska”.³¹ Dziennik wydany w dniu 28 stycznia 1887 roku podał na pierwszej stronie w kolumnie „Część urzędowa” informację:

Dnia 25 stycznia 1887 roku, wydany i rozesłany został z c.k. nadwornej i rządowej drukarni w Wiedniu, III zeszyt dziennika ustaw państwa. Zeszyt ten zawiera:

*Nr 6. Koncesję z dnia 29 grudnia 1886 roku na kolej lokalną z Dembicy do Nadbrzezia, z odnogą do Rozwadowa.*³²

Już następnego dnia tj. 29 stycznia 1887 roku, „Gazeta Lwowska” opublikowała bardziej szczegółową informację pt. „Kolej lokalna Dębica – Nadbrzezie”.³³ W świetle zawartych wiadomości trasa była opisywana następująco:

Trasa koncesjonowanej właśnie 84 kilometrów długiej kolei lokalnej Dębica – Nadbrzezie wyjdzie ze wschodniej strony stacji Dębica i ciągnąć się będzie najpierw w kierunku wschodnim aż do miejscowości Pustynia, następnie przeważnie w kierunku północnym wzdłuż miejscowości Brzeźnica, Pustków, Męciszów, Dąbie, Tuszyma, Rzemień, Rzochołów, Wojśław, Mielec, Cyranka, Chorzelów, Malinie, Tuszów Narodowy, Jaślany, Padew, Skopanie, Dąbrowica, Chmielów do Tarnobrzega, gdzie pomiędzy ostatnią miejscowością i Mokrzczyzowem zostanie urządzoną stacja „Tarnobrzeg”.³⁴ Planowano, że dalsza trasa będzie przebiegała doliną nadwiślańską aż do Nadbrzezia, gdzie również zamierzano wzniesć stację kolejową. Z inicjatywy rządu miały być poprowadzone szyny ze stacji kolejowej w Nadbrzeziu aż do Wisły, w czym można dopatrywać się względów handlowych, w tym związanych ze spławianiem drewna i jego dalszym transportem.

Natomiast opis trasy do Rozwadowa brzmi następująco: *Odnoga do Rozwadowa, mniej więcej 22,5 kilometrów długości, wyjdzie z jednego z odpowiednich punktów pomienionej trasy i ciągnąć się będzie w południowo-wschodnim kierunku przez Orliśka, Zbydniów, do Rozwadowa.*³⁵

Tym samym początek 1887 roku obwieszczał społeczności Galicji budowę nowej lokalnej linii kolejowej: Dębica – Rozwadów – Nadbrzezie o zakładanej długości ponad 80 kilometrów. Jej istotną cechą było połączenie z trasą Galicyjskiej Kolei Karola Ludwika. Dla pełnego obrazu Kolei Galicyjskiej dodać trzeba, że w 1887 roku długość połączeń wraz z ich lokalnymi odgałęzieniami wynosiła 848 km.³⁶

W pół roku później „Gazeta Lwowska” zamieściła krótki monit w Dziale „Księgi Gruntowe”.³⁷ Jego treść dotyczyła trwającej budowy i jej finansowania. *C.k. sąd krajowy we Lwowie ogłasza, że z dniem 9 lipca 1887 roku, otworzono w księdze kolejowej tymczasowy wykaz hipoteczny dla kolei lokalnej z Dembicy do Nadbrzezia z odnogą do Rozwadowa prowadzącej ze stacji Dembica kolei Karola Ludwika na Mielec, Padew, Chmielów, Tarnobrzeg, do Nadbrzezia, z odnogą pod Sobowem na Zbydniów do Rozwadowa, jako jednostki hipotecznej.*³⁸

Bez wątpienia budowa trasy kolejowej Dębica – Nadbrzezie należała do sukcesów Galicyjskiej Kolei Karola Ludwika, aczkolwiek linia nie należała do najdłuższych. Otworzona trzy lata wcześniej, dokładnie 6 lipca 1884 roku, linia kolejowa z Jarosławia do Sokala miała długość ponad 140 kilometrów trasy, a lokalne gazety zachwycały się budową tego połączenia. Były jednak także linie kolejowe zdecydowanie krótsze, kilkunastokilometrowe, ale waga tych połączeń i znaczenie dla regionu były odwrotnie proporcjonalne niżli ich długość mierzona w kilometrach.

VI. Dynamiczne działania w drugorzędnych liniach kolejowych

Bardzo ważnym dla rozwoju lokalnych linii kolejowych – za ówczesną prasą można by rzec, że drugorzędnych – okazał się rok 1887. Już na początku jesieni „Gazeta Lwow-

ska” zamieściła trzy krótkie, ale ważne informacje świadczące o prosperie kolejnictwa. M.in. donosiła o tym, że (...) *zarząd kolei Karola Ludwika przedłożył Ministerstwu handlu generalny projekt przedłużenia linii Jarosław – Sokal przez Uhrynów do granicy rosyjskiej. P. Minister handlu uznał projekt pod względem technicznym za korzystny i zarządził rewizję trasy nowej linii.*³⁹

Nadal żywe były idee połączenia kolei galicyjskich z rosyjskimi. Otwierało to szerokie perspektywy połączenia z krajami europejskiej cywilizacji, pomimo trwania ziem polskich pod zaborami. Kolejny monit informował o tym, iż *z inicjatywy rządu rosyjskiego ma być w czasie najkrótszym wypracowany plan, celem połączenia kolei żelaznej Dęblińsko-Dąbrowskiej w Królestwie Polskim z koleją Karola Ludwika.*⁴⁰

Nadmienić należy, że kolej żelazna rozbudowywana była aż do 1892 roku przez C.K. Uprzywilejowane Towarzystwo Akcyjne Galicyjskiej Kolei Karola Ludwika, prywatnego koncesjonariusza w latach 1867, 1883, 1886.⁴¹ Lata: 1876–1891 to czas względnie spokojnego prosperowania, skupionego na rozbudowie linii i czuwaniu nad stabilizacją przewozów Kolei Galicyjskiej. Wzorem państw wysokorozwiniętych w zachodniej Europie, także i w Galicji podjęto budowę drugorzędnych kolei o dużym znaczeniu lokalnym, zwłaszcza dla rozwoju gospodarki i handlu, a także dla usprawnienia regionalnej komunikacji. Cały czas dążono do połączenia kolei rosyjskich z liniami galicyjskimi, widząc w tym przyszłość i rozwój.

VII. Rozkład jazdy kolei lokalnej Dębica – Rozwadów – Nadbrzezie

W tym samym numerze „Gazety Lwowskiej” z dnia 12 września 1887 roku napisano: *Zarząd kolei Karola Ludwika zamierza (...) rozpocząć już z dniem 1 października b.r. ruch na linii Dębica – Tarnobrzeg – Rozwadów. Otwarcie przetrzeni Tarnobrzeg – Nadbrzezie nastąpi kilka tygodni później.*⁴²

Informację potwierdziła także gazeta „Pogoń”, dwutygodnik ekonomiczno-społeczny, wychodzący co drugą niedzielę w Tarnowie. Redakcja gazety zrobiła przedruk wiadomości z „Kuriera Rzeszowskiego” i podała, że: *Kolej Dębica – Nadbrzezie – Rozwadów otwartą będzie dla użytku publicznego prawdopodobnie w dniu 1. października b.r.*⁴³

Czy rzeczywiście tak się stało, nie jest wiadomo. Czas miniony pokazał, że dokładna data oficjalnego otwarcia linii Dębica – Nadbrzezie, a uruchomienie pierwszego pociągu do Rozwadowa są rozbieżne. Na ten temat wypowiedział się w 2012 roku Zdzisław Surowaniec, który w artykule *Kolej w Rozwadowie ma już 125 lat. W niedzielę obchodzono jubileusz pierwszego wjazdu pociągu na stację*, przytoczył stanowisko Andrzeja Tomczyka, pasjonata dawnego kolejnictwa, zwłaszcza rozwadowskiego. A. Tomczyk był zdania, że istnieją sprzeczne opinie na temat daty, kiedy po raz pierwszy pociąg wjechał do Rozwadowa. *Ale z dużym prawdopodobieństwem można przyjąć, że otwarcie jednotorowej linii kolejowej oraz stacji końcowej Rozwadów odbyło się 10 października 1887 roku.*⁴⁴

Krótką wiadomość, która ukazała się 23 października 1887 roku w „Gazecie Narodowej”, wychodzącej we Lwowie każdego dnia z wyjątkiem niedziel i dni świątecznych, sieje jednak niepokój w powyższych przypuszczeniach. W informacji pt. „Kolej żelazna Dębica – Rozwadów” czytamy: *Onegdaj nastąpiło techniczne zbadanie nowowypudowanej przez tow. Kolei Karola Ludwika linii z Dębicy do Rozwadowa.*⁴⁵ Czyżby działała felernie?

Nasze podejrzenia rozprasza jednak kolejny artykuł pt. „Gospodarstwo i handel”, który ukazał się w „Gazecie Lwowskiej” 27 października 1887 roku.⁴⁶ W felietonie informacyjnym napisano, że:

Z Wiednia donoszą, iż techniczno-policyjna reambulacja nowo wybudowanej kolei Dębica – Rozwadów – Nadbrzezie, która odbyła się 24 bm., wypadła pod każdym względem korzystnie. Na zasadzie otrzymanego raportu komisyjnego zezwoliło Ministerstwo handlu na otwarcie tej ko-

lei dla użytku publicznego z dnia 30 bm., i rozkład jazdy w całości zatwierdziło. Pierwszy pociąg regularny odejdzie z Dębicy w owym dniu o godzinie 11 m. 27 przed południem.⁴⁷

Zatem oficjalna data otwarcia linii kolejowej Dębica – Nadbrzezie – Rozwadów przypadła na dzień 30 października 1887 r., gdy odszedł pierwszy regularny kurs pociągu na powyższej trasie. Wówczas „Gazeta Lwowska” donosiła:

Rozkład jazdy jest następujący: Na przestrzeni z Dębicy do Rozwadowa kursować będą codziennie pociągi po jednym w każdą stronę, na odnodze zaś z Sobowa do Nadbrzezia tylko w poniedziałki i w piątki.

Z Dębicy wychodzić będzie pociąg (czas peszteński) o godz. 11 m. 27 i będzie miał połączenie z pociągiem osobowym wychodzącym ze Lwowa o godz. 3 m. 50 rano, oraz z pociągiem lokalnym wychodzącym z Krakowa o godz. 6 m. 12 rano. Przyjazd do Nadbrzezia nastąpi o godz. 4 m. 33 po południu, zaś do Rozwadowa o godz. 5 m. 16 po południu.

Z Rozwadowa wychodzi pociąg o godz. 7 m. 25 rano, a z Nadbrzezia o godz. 8 m. 9 rano. Przyjazd do Dębicy nastąpi o godz. 1 m. 16 po południu i łączyć się będzie z pociągiem osobowym, przychodzącym do Lwowa o godz. 9 m. 7 wieczór, oraz z pociągiem lokalnym przychodzącym z Krakowa o godz. 8 m. 20 wieczór.⁴⁸

Następnego dnia, tj. 28 października, „Gazeta Narodowa” we Lwowie dokonała przedruku powyższego artykułu w całości, ujmując jedynie tytuł i zamieszczając go w Dziale ekonomicznym, ze szczególnym zaakcentowaniem odjazdów pociągów z Rozwadowa i ze stacji w Dębicy.⁴⁹

Wydanie sobotnie „Gazety Lwowskiej” z dnia 29 października 1887 roku zamieściło grafik rozkładu jazdy kolei lokalnej Dębica – Rozwadów – Nadbrzezie, z zaznaczeniem: *ważny z dniem 30. października 1887 roku.*⁵⁰

VIII. Uroczyste otwarcie linii kolejowej z Dębicy do Rozwadowa i Nadbrzezia

„Gazeta Lwowska” w następnym dniu, tj. 31 października poinformowała o otwarciu w formie krótkiej depechy, pisząc:

Z kolei Karola Ludwika dowiadujemy się, że na otwartej w dniu wczorajszym kolei lokalnej Dębica – Rozwadów – Nadbrzezie, urządzone zostały do użytku publicznego następujące stacje: Pustków (przystanek), Dąbie, Rzochów, Mielec, Chorzelów (przystanek), Jaślany, Padew (przystanek), Baranów, Chmielów, Tarnobrzeg, Sobów, Zbydniów, Rozwadów i Nadbrzezie. Szczegóły o nowej tej linii komunikacyjnej i jej otwarciu podamy w następnym numerze.⁵¹ Tylko krótkie doniesienie o otwarciu w niedzielę nowej linii i uruchomionych stacjach.

Natomiast „Dziennik Polski” w dniu 1 listopada 1887 roku podał szczegółową relację z otwarcia nowej linii kolejowej.⁵² Wyjazd z Dębicy nastąpił 30 października. *Po spożyciu wspólnego śniadania, urządzonego przez zarząd kolei w Dębicy o godzinie 11 m. 27 w południe, wyruszył dziś pociąg składający się z 16 nowych wagonów z Dębicy do Rozwadowa. Maszyna przybrana festonami z zieleni, flagami o barwach kraju i państwa. (...) Odjeżdżający pociąg żegnała na dworcu licznie zebrana publiczność.⁵³*

Jeszcze barwniejszy opis dotyczył trasy do Rozwadowa i samego powitania pociągu na dworcu rozwadowskim. *Na wszystkich stacjach oczekiwało pierwszy ten regularny pociąg mnóstwo publiczności. Bardzo wiele osób prywatnych po drodze przyłączało się do pociągu. W Mielcu wsiadł do pociągu starosta Kraus, w Chorzelowie przybył na stację Jan hr. Tarnowski z rodziną, w Chmielowie wielu włościan w strojach świątecznych, na stacji w Tarnobrzegu oczekiwał na pociąg marszałek krajowy hr. Tarnowski z całą rodziną i niezliczone tłumy włościan. W ogóle panował ruch niezwykle, tem mniej spodziewany, że otwarcie kolei dopiero wczoraj późnym wieczorem zapowiedziano.⁵⁴*

Dalej czytamy:

Za Tarnobrzegiem podano do wagonu obiad na 14 nakryć. Z Tarnobrzega do Rozwadowa przebiega kolej przez niemal same okolice lesiste.⁵⁵

Ale szczególnie ciekawy i obszerny jest opis uroczystości powitania pociągu na stacji w Rozwadowie:

W Rozwadowie przywitano pociąg muzyką i wystrzałami z moździerzy. Dworzec iluminowany był lampionami różnobarwnymi, a na peronie zebrały się tłumy publiczności. Miejscowy notariusz p. Martynowicz powitał przemową radcę i dyrektora Składkowskiego, dziękując za pośpiech i otwarcie kolei.

Miasto z tej okazji dało w Sali kolejowej piękny bal, na który przybyła inteligencja miejscowa i goście, którzy przyjechali pociągiem. Jutro rano osobnym pociągiem wyjeżdźie radca Składkowski wraz z urzędnikami i dziennikarzami do Nadbrzezia i Sandomierza; powrót nastąpi wieczorem osobnym pociągiem do Dębicy.⁵⁶

W końcu felietonu nastąpiło krótkie stwierdzenie podsumowujące, że stacje były skromne w gabarytach, ale wykonane piękne przez wykonawców krajowych; można by rzec, że były godne linii kolejowej Karola Ludwika.

Następnego dnia, tj. 2 listopada, „Gazeta Lwowska” podała jeszcze obszerniejszy opis z otwarcia kolei.⁵⁷ Niemniej jednak nie wnosił on istotnych informacji, których nie byłoby we wcześniejszej relacji podanej przez „Dziennik Polski”.

Obszerny felieton z relacją z uroczystości otwarcia pt. „Z nad ujścia Sanu” został zamieszczony w dwutygodniku „Pogoń” 6 listopada 1887 roku.⁵⁸ Oprócz znanych już informacji, pojawił się interesujący komentarz na temat rozkładu jazdy pociągów:

Dziwić się trzeba, dlaczego ustanowiono tak niekorzystny rozkład jazdy na tej kolei dla połączenia z Krakowem, że pociągi łączą się w Dębicy tylko z pociągami lokalnymi kolei Karola Ludwika, które nie mają połączenia z kolejami państwowymi. Widocznie chodziło tu głównie o towary, a nie o wygodę dla podróżnych, którzy muszą w Dębicy 3 godziny czekać na pociąg lokalny, a przecież nie trudnem by było połączenie z pociągami osobowymi, które mają połączenie z kolejami państwowymi.⁵⁹

Niemniej nowo wybudowaną linię kolejową otworzono z fanfarami, a rozwadowski bal na dworcu kolei urządzony

na koszt miasta przeszedł do historii jako pierwszorzędny. *Mała sala gościnna ledwo mogła pomieścić proszonych i nieproszonych, którym się zdawało, że i dla nich jest dość miejsca.*⁶⁰

Jakkolwiek by na to nie patrzeć i przytaczać przyczynki prasowe, to otwarcie dworca stacji i prowadzącego do niej linii kolejowej było wielkim świętem dla Rozwadowa i jego mieszkańców.

IX. Zwyczajne życie kolejowe na trasie Dębica – Rozwadów – Nadbrzezie

Całą zimę kolej na trasie z Dębicy do Rozwadowa i Nadbrzezia funkcjonowała dobrze, choć pojawiały się monity o tym, żeby każdy pasażer był ciepło ubrany, gdyż nie sposób dogrzać wagonów, zaś w podróż przypadającą na godziny wieczorne, nocne lub ranne należy zabierać ze sobą pledy do okrycia.

„Gazeta Lwowska” z 27 stycznia 1888 roku informowała w części urzędowej,⁶¹ że pozostając w wykonaniu postanowień obowiązujących przepisów, c.k. Namiestnictwo postanowiło ustawić prowizoryczne stacje kolejowe towarowe na lokalnej trasie z Dębicy do Rozwadowa i Nadbrzezia w następujących miejscowościach: Mielec, Baranów, Tarnobrzeg i Rozwadów. Podobne rozwiązania były także wprowadzone wzdłuż linii kolejowej Lwów – Bełżec, z uwzględnieniem Tomaszowa. Ponadto prowizoryczne stacje kolejowe dla towarów ustawiono w miejscowościach: Lwów, Żółkiew, Rawa Rуска i Bełżec. Wszystkie wymienione stacje towarowe miały służyć okresowo do ładowania i wyładowywania przeżuwaczy oraz mięsa surowego z bydła, cieląt i kóz. Zarówno załadunek, jak i wyładunek przeżuwaczy na stacjach kolejowych w miejscowościach: Dąbie, Jaślany, Chmielów, Nadbrzezie i Zbydniów, mógł być prowadzony od czasu do czasu, za specjalnym zezwoleniem właściwego c.k. starostwa, o które musiał starać się zainteresowany z wyprzedzeniem. Podstawą uzyskania takiej zgody było wniesienie petycji na właściwej stacji lub

załatwianie sprawy za pośrednictwem wskazanej stacji kolejowej do c.k. starostwa.

Zima okazała się jednak sroga, a wiosna, która niebawem nadeszła, siała spustoszenie na ziemiach polskich we wszystkich trzech zaborach. Najcięższa sytuacja wydawała się być w Królestwie, w którym marcowe wylewy spowodowały niemałe klęski. Prasa rozpisywała się o tym, że komunikacja z Warszawą była kompletnie przerwana, a przy ujściu Narwi do Wisły woda zerwała most pod Nowym Dworem. Pomiędzy Pińczowem a Jędrzejowem komunikacja była zupełnie zerwana, zaś pod Puławami powódź wyrządziła znaczne szkody. Najciężej było jednak w Koninie, gdzie cała fabryka Rajmunda, poczta, składy drewna i inne magazyny stały pod wodą.

Z linii kolejowej Karola Ludwika również dochodziły niepokojące wieści, aczkolwiek nie tak dramatyczne. „Kurier Lwowski” z 19 marca 1888 roku donosił, że pomiędzy Dębicą a Dąbiem powstała przeszkoda dla ruchu kolejowego, spowodowana wylewami wód. Skutki lokalnych podtopień usunięto i *od dnia 18 marca br. począwszy pociągi nr. 601 i 602 kursować będą między Dębicą i Tarnobrzegiem bez przesiadania się podróżnych na miejscu byłej przerwy. Od tego dnia będą także pociągi nr. 701 i 702 kursować na linii Tarnobrzeg – Nadbrzezie każdego poniedziałku i piątku według rozkładu jazdy. Linia Sobów – Rozwadów zostaje z powodu powodzi i uszkodzenia nasypu kolejowego jeszcze zamkniętą.*⁶²

Po śniegach zimy i podtopieniach wiosny kolejowe życie wróciło do normy i aż do końca roku nie dochodziły do społeczeństwa wiadomości o większych szkodach klęsk żywiołowych, niedociągnięciach czy kłopotach w kolejnictwie w kierunku Rozwadowa.

W trzy lata później, w 1891 roku, również w marcu, „Gazeta Lwowska” opublikowała krótki komunikat informujący o usunięciu szkód w ruchu między stacjami Dębica a Pustkowem, *wskutek czego ruch pociągów tak dla przewozu osób i pakunków, jak i towarów na przestrzeni Dębica – Tarno-*

*brzeg znowu otwarty. Natomiast (...) wskutek uszkodzenia nasypu kolejowego między Sobowem a Zbydniowem także ruch pociągów między Tarnobrzegiem a Rozwadowem, tak, że obecnie z Tarnobrzega pociągi nie będą kursowały ani do Nadbrzezia, ani do Rozwadowa.*⁶³

Jak widać wiosenne roztopy dawały się we znaki kolei Karola Ludwika w marcu, po czym następowało usuwanie szkód i prędzej czy później wszystko wracało do normalnego funkcjonowania. Pod koniec 1891 roku statystyki kolejowe były bardzo dobre i wykazywały, że z usług Kolei Galicyjskiej na wszystkich liniach skorzystało około półtora miliona osób, przy czym największa liczba podróżnych przypadła na schyłek XIX wieku. Aczkolwiek pasażerowie mieli do wyboru wagony aż trzech klas: I, II i III, to mniej więcej trzy czwarte podróżnych wybierała wagony III klasy, a pasażerowie I i II klasy łącznie stanowili zaledwie ćwierć ogółu przewożonych pasażerów w ruchu osobowym kolei Karola Ludwika.⁶⁴

X. Nowe inwestycje i rozbudowy, udoskonalanie funkcjonujących stacji

Podstawę prawną do wznoszenia budynków stacyjnych i rozbudowy linii kolejowych stanowiło ustawodawstwo austriackie. Wykonanie przepisów ustaw oraz rozporządzeń powierzono administracji państwa austriackiego, skądinąd rygorystycznej. Bardzo istotna była ustawa z 1872 roku ustalająca przepisy o wyłączeniu na cele kolejowe, co budziło niejednokrotnie liczne emocje.

Warto tu przytoczyć fakt, że już w 1884 roku została otwarta Galicyjska Kolej Transwersalna, która przebiegała dolinami gór z zachodu na wschód Austro-Węgier. Linie tej kolei przetykały się górzystymi terenami Karpat, a cel tej wcale nietaniej inwestycji był głównie militarny. Na wypadek ataku zbrojnego Rosji na Austrię Kolej Transwersalna miała stworzyć alternatywę połączenia koleją żelazną terenów pomiędzy Lwowem a Krakowem. Łączna długość powstałej galicyjskiej Kolei Transwersalnej to ponad 800 kilo-

metrów.⁶⁵ Wraz z jej wybudowaniem Zarząd austriackich kolei państwowych w 1884 roku ustanowił dwie Dyrekcje ruchu: w Krakowie i we Lwowie, z centralą zarządzania we Wiedniu. Rozpoczęto także silną germanizację struktur urzędniczych i obsługi linii kolejowych.⁶⁶ Granica podziału między Dyrekcje krakowską i lwowską biegła od Rzeszowa na północ aż do Rozwadowa.

O mniejszych i większych inwestycjach wzdłuż linii kolejowej Karola Ludwika donosiła także „Gazeta Lwowska”. W części urzędowej tego dziennika 5 lipca 1891 r. zamieszczono edykt, w którym C.k. Namiestnictwo podawało do powszechnej wiadomości, że zarządzona reskryptem c.k. Ministerstwa handlu z dnia 25 czerwca b.r. komisja reambulacyjna wraz z rozprawą ekspropriacyjną, z powodu projektowanej budowy kolei dowozowej ze stacji w Tarnobrzegu, kolei lokalnej Dębica – Nadbrzezie – Rozwadów do urządzić się mającego na brzegu Wisły placu do ładowania odbędzie się w Tarnobrzegu w dniu 21 lipca b.r. o godzinie 3 po południu.⁶⁷

W dalszej części następuje informacja o wykazie gruntów, które mają być zajęte na powyższy cel, a także o konieczności zapoznania się z planami, które zostały wyłożone dla oglądu publicznego. Następnie podano instrukcję odwoławczą ws. wywłaszczenia. *Zarzuty przeciw zamierzonemu wywłaszczeniu wniesione być mogą w ciągu powyższych 14 dni w C.k. Starostwie w Tarnobrzegu lub też przy komisji na miejscu. Zarzuty spóźnione nie będą uwzględnione.*⁶⁸

Pomimo upływu lat, niewiele się zmieniło w tym względzie; tryb administracyjny jest podobny, tj. „wyłożenie – zapoznanie – odwołanie”, a zapewne także wielka „gorliwość” urzędników przypomina o ich niegdyśniejszym rodowodzie galicyjskim.

XI. Zmiany administracyjno-prawne i komunikacyjne inicjatywy budowlane

Przedsiębiorczość i sukcesy inwestycyjne przyczyniły się do rozwoju kolejnictwa w Galicji. W tym zakresie ujawnił

swoją działalność galicyjski Sejm Krajowy. Wyciągając wnioski ze statystyk kolejowych, w 1890 roku podjął on akcję budowy kolei niższego rzędu, mającej na celu aktywizację terenów słabo rozwiniętych gospodarczo. Na podstawie ustawy krajowej z dnia 25 sierpnia 1893 roku wdrożenie tej inicjatywy objął Wydział krajowy, jako organ wykonawczy Sejmu.

W 1892 roku zaszła istotna zmiana. Z dniem 1 stycznia tegoż roku właścicielem kolei zostały Cesarsko-Królewskie Koleje Państwowe.⁶⁹

8 grudnia 1893 roku „Gazeta Lwowska” podała, że *C.K. Dyrekcja ruchu kolei państwowych ogłosiła o wymianie mostu drewnianego na żelazny na rzece Wielkopola, położonego między stacjami Dębica a Dąbie. Z tego tytułu, że rzecz działa się w dniach od 12 grudnia rano do 13 grudnia w południe i dotyczyła wszystkich połączeń osobowych, przepaszano podróżnych za niedogodność i konieczność przejścia przez prowizorycznie postawiony most, a następnie ponowne wsiadanie do pociągu po drugiej stronie mostu. Ze strony zarządu kolejowego przygotowano wprawdzie wszystko dla wygodnego przejścia podróżnych przez prowizoryczny most z jednego pociągu do drugiego (...).*⁷⁰

W kolejnych latach inwestycje kolejowe szły jednak pełną parą, pomimo że linie kolejowe były tylko lokalne. Postrzegano kolej jako powiew cywilizacji, instytucję, która wspomagała rozwój gospodarczy, handel i komunikację. W miarę możliwości finansowych rozbudowywano dworce i przekształcano je dla lepszego zaspokojenia potrzeb.

17 września 1895 roku w „Gazecie Lwowskiej” ukazał się kolejny edykt c.k. Namiestnictwa, który związany był z rozszerzeniem stacji w Tarnobrzegu i Chmielowie. W tym celu zwołano rozprawę ekspropriacyjną, wyłożono plany i wykaz gruntów, a wszystkich zainteresowanych poinformowano o możliwościach odwoławczych.⁷¹

Linia kolejowa Dębica – Rozwadów – Nadbrzezie funkcjonowała w najlepsze, a życie kolejowe biegło już swoim torem. Co jakiś czas ukazywały się obwieszczenia urzędo-

we, a także ogłoszenia o ruchu taborów, z grafiką rozkładu jazdy pociągów włącznie.⁷²

XII. Rozwój gospodarczy czyli bitwa o cukrownię

Chociaż nie powiodły się starania Władysława księcia Czartoryskiego o koncesję przedwstępną na budowę linii kolejowej z Jarosławia do Nadbrzezia, Rozwadowa lub Tarnobrzega, nie oznaczało to, że Zarząd miasta Jarosławia nie walczył nadal o utworzenie stacji wyjściowej dla linii kolejowej biegnącej lewym brzegiem Sanu do Rozwadowa. 5 lutego 1894 roku Rada miasta podjęła uchwałę następującej treści:

*Rada miasta postanawia wysłać dra Adolfa Dietziusa⁷³ burmistrza miasta do Wiednia, aby przy sposobności pobytu tamże J.O. Jerzego Ks. Czartoryskiego⁷⁴ – członka Izby Panów i Wielebnego Ks.[iędza] Kan.[onika] Leona Pastora⁷⁵ – Posła Do Rady Państwa [w Wiedniu] wraz z nimi jako deputacją miasta Jarosławia, sprawę budowy linii kolejowej Jarosław – Rozwadów – gdzie należy popierać.*⁷⁶

Pomimo że Jarosław stał się ważnym węzłem komunikacyjnym w systemie dróg kolejowych, to nowego połączenia nie otrzymał. Andrzej Wondaś ocenił tę sytuację krótko: (...) *względy polityczne i gospodarcze zdecydowały, że stacją początkową dla nowej linii kolejowej stał się o wiele mniejszy od Jarosławia Przeworsk.*⁷⁷

Sprawa kolei żelaznej z Jarosławia do Rozwadowa była jednak ciągle ważna dla samorządu miejskiego. W 1896 roku zostało przedstawione sprawozdanie na temat postępów w załatwianiu spraw w Wiedniu, m.in.: w sprawie budowy kolei żelaznej z Jarosławia do Rozwadowa i ułatwieniu w ten sposób komunikacji między Jarosławiem i Przemysłem a północnymi krańcami Galicji, ze stacją kolejową w Rozwadowie.⁷⁸

Bezpośrednio ze staraniami o linię kolejową do Rozwadowa związana była batalia o lokalizację cukrowni, jako prężnego przedsiębiorstwa rolniczo-przemysłowego środkowej Galicji. Linia kolejowa była niezbędna do dowozu buraków

cukrowych z okolicznych powiatów i była bezpośrednio związana z rozwojem przemysłu na terenach położonych w wioskach Sanu i Wisły. Andrzej Wondaś opisuje to następująco:

O tę cukrownię zabiegał Jarosław przez swego burmistrza, posła na sejm krajowy i do Rady państwa, Karola Bartoszewskiego.⁷⁹ Właściciel Przeworska, ordynat ks. Lubomirski⁸⁰ czynił ze swej strony starania, by cukrownia stanęła na jego posiadłościach przeworskich. Zabiegi oparły się o sejm galicyjski i o rząd wiedeński. Wpływy ks. Lubomirskiego były silniejsze, Jarosław nie potrafił zaferować tak korzystnych warunków jak ordynat przeworski. Za Jarosławiem przemawiało w dużej mierze jego położenie, jako węzła dróg kolejowych i bitych gościńców. (...) Rząd wiedeński oświadczył się za założeniem cukrowni w Przeworsku i Jarosław stracił na długi okres czasu możliwość rozbudowy u siebie jakiegokolwiek gałęzi wielkiego przemysłu.⁸¹

Autor uważał, że zbyt późno samorząd miejski podjął starania o wydłużenie linii Rozwadów – Przeworsk i podłączenie jej do istniejącej już linii Jarosław – Sokal. Walka samorządu miasta Jarosławia skazana była na przegraną, z uwagi na to, (...) że wspomniana kolej [Rozwadów – Przeworsk] ma mieć charakter kolei rolniczej i ma służyć przewozowi buraków do cukrowni przeworskiej (...).⁸²

XIII. Wyścig powozu z pociągiem linii Przeworsk – Rozwadów

Z budową linii kolejowej Przeworsk – Rozwadów złączona jest także osoba Ferdynanda Ernsta hr. Hompesch-Bollheima.⁸³ Był to hrabia urodzony na czeskich Morawach, gdzie jego rodzice Wilhelm i Adolfinia Hompeschowie posiadali duży majątek, zaś z czasem weszli w posiadanie dóbr rudnickich, kładąc podwaliny pod uprzemysłowienie oraz gospodarcze ożywienie tych ziem. Ferdynand hr. Hompesch-Bollheim był właścicielem dóbr rudnickich po ojcu, a z czasem stał się darczyńcą i dobrodziejem, który założył szkołę

koszykarską w Rudniku nad Sanem, ale także zainicjował budowę tartaku parowego i młyna, zaś po pożarze w 1896 roku miał także osobisty wkład w jego odbudowę.

Wśród zasług Ferdynanda Hompescha jest także zapis o staraniach o przydział koncesji, a następnie o wspieranie budowy linii kolejowej Przeworsk – Rozwadów, a także wkład w położenie bitego gościńca w kierunku Leżajska.⁸⁴ Obie te inicjatywy miały służyć rozwojowi gospodarki, wytwórczości i rzemiosła, a także handlu. Nadmienić trzeba, że Ferdynand hr. Hompesch był bardzo zaangażowany w aktywizację gospodarczą swoich ziem, m.in.: zakładanie stawów rybnych, meliorację terenów i uprawy rolne, rozwój gorzelnictwa, a także selekcjonowanie upraw pod kątem plantacji roślin leczniczych, np. piołunu. Wkład w inicjatywę budowy linii z Przeworska do Rozwadowa był możliwy poprzez koligacje rodzinne żony Sophii z dworem austriackiego cesarza Franciszka Józefa. M.in. zachował się przekaz, że hrabia często brał udział w manewrach wojskowych, w otoczeniu cesarza Franciszka Józefa I.⁸⁵ Właśnie te więzi z dworem cesarskim mogły przyczynić się do wsparcia koncepcji budowy kolei z Przeworska do Rozwadowa i uzyskania koncesji.

Oprócz tych poważnych działań, którymi hrabia Hompesch zapisał się w historii ziem dzisiejszego Podkarpacia, są także opowieści swawolne. Wśród nich zachowała się jedna i taka: *O fantazji i skłonności do zakładów Hompescha krążyły opowieści, m.in. o tym, że urządził kiedyś wyścig z pociągiem, jadąc powozem w pobliżu torów kolejowych, a pasażerowie pociągu wyglądali z okien i bili mu brawo.⁸⁶*

Jakkolwiek by nie było, faktem jest, że linia kolejowa Przeworsk – Rozwadów została zatwierdzona w 1896 roku. Choć pierwotnie ubiegano się o Nadbrzezie lub Tarnobrzeg, to jednak Rozwadów został wówczas stacją końcową. Dworzec został rozbudowany w kierunku północno-zachodnim w 1899 roku, lecz budownictwo pozostawiono w tej samej stylistyce, w jakiej powstała starsza część.

XIV. Przełom wieków i niespokojny czas przedwojenny

Nielatwy czas początku XX stulecia zapoczątkował nowe inwestycje. W 1913 roku „Gazeta Lwowska” z 23 listopada ogłosiła rozprawę ofertową c.k. Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie na wykonanie trzech budek strażniczych wraz z budkami ubocznymi na linii kolejowej Dębica – Rozwadów. Roboty miały być ukończone 31 maja 1914 roku.⁸⁷

W pół roku później, 31 grudnia 1914 r., nastąpiła budowa trasy kolejowej do Lublina. Dzieje te obrazowo – życiorysami, dokumentami, wspomnieniami pracowników kolei rozwadowskiej – przedstawiła Maria Rehorowska w publikacji pt. „Sto dwadzieścia pięć lat węzła polskich kolei państwowych Rozwadów, w kolejańskich wspomnieniach i dokumentach 1887–2012”.⁸⁸

Trasa Rozwadów – Lublin uczyniła z rozwadowskiej stacji strategiczny węzeł kolejowy, powstały dla potrzeb wojennych. *Podobno na specjalne życzenie cara Mikołaja II, który chcąc dokonać inspekcji na terenie przyfrontowym dowiedział się, że połączenie istnieje tylko na mapie i natychmiast kazał je urzeczywistnić. Szerokie tory położono wtedy po drugiej stronie dworca, od ulicy⁸⁹* – jak napisał w najnowszym przewodniku Marek Wiatrowicz.

Natomiast wielki Dworzec Wojskowy, którego plany zostały zatwierdzone w 1916 roku w Wiedniu, pozostał jedynie w planach. Miał być zrealizowany w pewnym oddaleniu od obecnej stacji, a następnie połączony z istniejącym dworcem kolejowym dla ruchu osobowo-towarowego. Koncepcja ta jest mało znana, dlatego jest opublikowana w niniejszym albumie, prezentującym kwereńkę przeprowadzoną w połowie 2017 roku w Archiwum Głównym Akt Dawnych w Warszawie. W układzie wszystkich prezentowanych materiałów zachowałam kolejność wierną z układem oraz numeracją sygnatur i stron, jaką zastosowało Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie. Jest to swoisty dokument, który uhonorowałam.

Przypisy:

¹ „Inżynier Kolejowy” – polski miesięcznik poświęcony sprawom kolejnictwa i komunikacji, wychodzący w Warszawie w nakładzie 1600 egzemplarzy w latach 1924–1939. Na jego łamach publikowano historię kolejnictwa na ziemiach polskich, a także najnowsze informacje inżynierskie z zakresu komunikacji kolejowej. W latach 1927–1939 wychodził także dodatek pt. „Przegląd Zagranicznego Piśmiennictwa Kolejowego”. „Inżynier kolejowy” był organem Związku Polskich Inżynierów Kolejowych (od 1919 r.) – jednej z organizacji związkowych kolejarzy w okresie międzywojennym. Do 1918 roku galicyjscy inżynierowie kolejnictwa byli zrzeszeni w Związku Inżynierów Cesarsko-Królewskich Austriackich Kolei Państwowych, który po odzyskaniu niepodległości został rozwiązany.

² A. Pawłowski, Powstanie i rozwój kolejnictwa w Anglii, „Inżynier Kolejowy” Nr 8-9 (24-25), 1926 r., s. 202-210.

³ J. Skwarczyński, Rozwój sieci kolejowej pod zaborem austriackim, „Inżynier Kolejowy” Nr 8-9 (24-25), 1926 r., s.215–219.

⁴ J.w., s. 215.

⁵ J.w., s. 215.

⁶ J.w., s. 216.

⁷ J.w., s. 215.

⁸ https://pl.wikipedia.org/wiki/Kolej_galicyjska_im._Karola_Ludwika, dostęp z dnia 23.07.2017 r.

⁹ Rymar M., Architektura dworców Kolei Karola Ludwika w Galicji w latach 1855–1910, Warszawa 2009.

¹⁰ „Inżynier Kolejowy” Nr 11, 1928 r., Rok V.

¹¹ A. Wondaś, Szkice do dziejów Jarosławia. Szkic uzupełniający. Jarosław w pierwszych latach ery samorządowej 1867–1889, Odbitka z „Gazety Jarosławskiej”, Jarosław 1938 r., Nakładem Muzeum Miejskiego w Jarosławiu, s. 78.

¹² A. Massel, Od Morza Czarnego do Morza Bałtyckiego z dziejów kolei Brzesko-Grajewskiej, „Świat kolei”, Nr 10/2017, s. 18-20.

¹³ Na strategiczne znaczenie połączeń kolei żelaznych zwracał uwagę Józef Piłsudski u progu XX wieku.

¹⁴ A. Wondaś, Szkice do dziejów (...), op. cit., s. 79.

¹⁵ „Kurier Lwowski” – dziennik, który wychodził 7 dni w tygodniu o godzinie 8.00 rano we Lwowie, w latach 1883–1935. Od pierwszego do ostatniego wydania związany był z ruchem ludowym. Początkowo pismo miało charakter dziennika informacyjnego o politycznym wydźwięku, zaś od 1887 roku wzboga-

cono jego treść o informacje publicystyczne, z życia kulturalnego i społecznego. Zawierało codzienne wypisy z kalendarza rzymskokatolickiego i grekokatolickiego, a także informacje ważne dla kalendarza myśliwskiego.

¹⁶ Kawaleczek historii kolejowej, „Kurier Lwowski”, 3.07.1885 r., Nr 181, Rok III, s.1

¹⁷ Początkowo sprawy Kolei Galicyjskiej były prowadzone przez Ministerstwo Handlu. W 1892 roku nowym właścicielem przewozów Kolei Galicyjskiej stały się Cesarsko-Królewskie Koleje Państwowe, zaś w 1896 roku utworzono C.K. Ministerstwo Kolei Żelaznych, któremu podporządkowano sprawy kolejnictwa. Po przekazaniu kompetencji, sprawy kolei żelaznych były prowadzone aż do 1918 roku przez powyższe C.K. Ministerstwo. Dlatego zgromadzone dokumenty obecnie funkcjonują jako tzw. „akta galicyjskie”.

¹⁸ Kawaleczek historii kolejowej, (dz. cyt.)

¹⁹ 1.10.1882 roku zostało złożone podanie przez Władysława księcia Czartoryskiego o przydział koncesji przedwstępnej na linię kolejową Jarosław – Nadbrzezie, ujmującej w swym biegu także Rozwadów.

²⁰ Kawaleczek historii kolejowej, „Kurier Lwowski”, op. cit., s. 1

²¹ J.w.

²² Dodatek do „Kuriera Lwowskiego” nr 359 z dnia 27.12.1886 r.

²³ J.w., „Bismarka polityczny testament”, s.3.

²⁴ J.w.

²⁵ J.w., Informacja w Dziale „Wiadomości polityczne”.

²⁶ Dodatek do „Kuriera Lwowskiego” nr 4 z dnia 3.01.1887 r., str. 2

²⁷ Jan Dzierżysław hr. Tarnowski (1835 – 1894) polski ziemianin pochodzący z rodziny arystokratycznej, właściciel dóbr w Dzikowie k/Tarnobrzega. Jeden z czołowych konserwatystów Galicji. Poseł do galicyjskiego Sejmu Krajowego w latach 1867–1876 i 1881–92. Także Marszałek Sejmu Krajowego w latach 1886–1890. W latach 1869–85 (z przerwami) był posłem do Rady Państwa. Od 1881 roku był dożywotnim członkiem Izby Panów. W latach 1891–1894 pełnił funkcję prezesa Komitetu Towarzystw Rolniczych w Krakowie.

²⁸ Dodatek do „Kuriera Lwowskiego” nr 4 z dnia 3.01.1887 r., str. 2

²⁹ „Kurier Lwowski”, Nr 11, z dnia 11.01.1887 r., s. 4. Informacja w Dziale „Kronika”.

³⁰ J.w., s. 4.

³¹ „Gazeta Lwowska” – dziennik, który wychodził każdego dnia z wyjątkiem niedziel i świąt o godzinie 4.00 po południu we Lwowie w latach 1810–1939. W okresie zaboru austriackiego był to oficjalny dziennik rządowy. Początkowo „Gazeta Lwowska” miała charakter dziennika informacyjnego ograniczonego do publikowania ogłoszeń urzędowych austriackiego rządu. Od 1873 r. urozmaicono jej treść informacjami z życia krajowego oraz zagranicznego, wzbogacając felietonami. Począwszy od 1874 r. wzbogacono ją dodatkami kulturalnymi ukazującymi się jako miesięcznik pod nazwą „Przewodnik Naukowy i Literacki”. Niniejszy przewodnik można było nabywać z „Gazetą Lwowską” lub prenumerować osobno, o czym informuje reklama bezpośrednio pod wignetą. W trakcie ofensywy rosyjskiej na Lwów jesienią 1914 roku, „Gazeta Lwowska” na krótki czas przeniosła redakcję do Nowego Sącza, powróciwszy do Lwowa już w połowie 1915 roku. W okresie II RP nadal była oficjalnym organem władzy.

³² „Gazeta Lwowska” Nr 22, Rok 77, z dnia 28 stycznia 1887. Informacja w Dziale: „Część urzędowa”.

³³ „Gazeta Lwowska” Nr 23, Rok 77, z dnia 29 stycznia 1887. Informacja pt.: „Kolej lokalna Dębica – Nadbrzezie”.

³⁴ J.w.

³⁵ J.w.

³⁶ https://pl.wikipedia.org/wiki/Kolej_galicyjska_im._Karola_Ludwika, dostęp z dnia 23.07.2017 r.

³⁷ „Gazeta Lwowska” Nr 168, Rok 77, z dnia 26 lipca 1887. Informacja w Dziale: „Księgi gruntowe”.

³⁸ J.w.

³⁹ „Gazeta Lwowska” Nr 207, Rok 77, z dnia 12 września 1887. Informacja pt.: „Kolej żelazna Jarosław – Sokal”

⁴⁰ „Gazeta Lwowska” Nr 207, Rok 77, z dnia 12 września 1887. Informacja pt.: „Nawiązanie kolei rosyjskich z galicyjskimi”.

⁴¹ https://pl.wikipedia.org/wiki/Kolej_galicyjska_im._Karola_Ludwika, dostęp z dnia 23.07.2017 r.

⁴² J.w., Informacja pt.: „Dębica – Tarnobrzeg – Rozwadów”.

⁴³ „Pogoń”, Rok VII, 14 VIII 1887 r., Nr 7.

⁴⁴ Z. Surowaniec, Kolej w Rozwadowie ma już 125 lat. W niedzielę obchodzono jubileusz pierwszego wjazdu pociągu na stację, [w:] <http://www.echodnia.eu/podkarpackie/wiadomosci/stalowa-wola/art./8553444>, kolej-w-rozwadowie-ma-juz-125-lat-w-niedziale-obchodzono-jubileusz-pierwszego-wjazdu-pociagu-na-stacje/, dostęp z dnia 2.10.2017 r.

⁴⁵ „Gazeta Narodowa” , Rok XXVI, 23.października 1887 r., Nr 242, Informacja: „Kolej żelazna Dębica – Rozwadów”.

⁴⁶ „Gazeta Lwowska” Nr 245, Rok 77, z dnia 27 października 1887 r. Informacja pt.: „Gospodarstwo i handel”.

⁴⁷ J.w.

⁴⁸ „Gazeta Lwowska” Nr 245, z dnia 27 października 1887 r., Informacja pt.: „Gospodarstwo i handel”, s. 4-5.

⁴⁹ „Gazeta Narodowa” Nr 246, z dnia 28 października 1887 roku, Informacja w Dziale ekonomicznym.

⁵⁰ „Gazeta Lwowska” Nr 247, Rok 77, z dnia 29 października 1887 r. Informacja pt.: „Rozkład jazdy kolei lokalnej Dębica – Rozwadów – Nadbrzezie, ważny z dniem 30.października 1887 roku”

⁵¹ „Gazeta Lwowska” Nr 248, Rok 77, z dnia 31 października 1887 r. Informacja.

⁵² „Dziennik Polski” Nr 303, Rok XX, z dnia 1 listopada 1887 roku, Informacja: „Telegramy „Dziennika Polskiego”.

⁵³ J.w.

⁵⁴ J.w.

⁵⁵ J.w.

⁵⁶ J.w.

⁵⁷ „Gazeta Lwowska” Nr 249, Rok 77, z dnia 2 listopada 1887 r. Felieton: „Otwarcie kolei Dębica – Rozwadów – Nadbrzezie”.

⁵⁸ „Pogoń”, Rok VII, 6 listopada 1887 r., Nr 23, Felieton: „Z nad ujścia Sanu”.

⁵⁹ J.w., str. 5

⁶⁰ J.w.

⁶¹ „Gazeta Lwowska” z dnia 27 stycznia 1888 roku, nr 21, s. 1. Informacja części urzędowej.

⁶² „Dodatek” do „Kuriera Lwowskiego” z dnia 19 marca 1888 roku, s. 3

⁶³ „Gazeta Lwowska” Nr 58, z dnia 13 marca 1891 roku, rok 81, Informacja: „Z kolei Karola Ludwika”.

⁶⁴ https://pl.wikipedia.org/wiki/Kolej_galicyjska_im._Karola_Ludwika, dostęp z dnia 23.07.2017 roku.

⁶⁵ https://pl.wikipedia.org/wiki/Galicyjska_Kolej_Transwersalna

⁶⁶ J. Skwarczyński, Rozwój sieci kolejowej pod zaborem austriackim, „Inżynier Kolejowy” Nr 8-9 (24-25), 1926 r., s. 218-219.

⁶⁷ „Gazeta Lwowska” z dnia 5 lipca 1891 roku, nr 150, s. 1, Informacja, w części urzędowej.

⁶⁸ J.w., s. 1.

⁶⁹ https://pl.wikipedia.org/wiki/Kolej_galicyjska_im._Karola_Ludwika, dostęp z dnia 23.07.2017 roku.

⁷⁰ „Gazeta Lwowska” z dnia 8 grudnia 1893 roku, nr 280, s. 3.

⁷¹ „Gazeta Lwowska” z dnia 17 września 1895 roku, nr 213, s. 1, Informacja, w części urzędowej.

⁷² J.w., s. 6.

⁷³ Adolf Dietzius (1852-1920) – lekarz medycyny ogólnej, w tym miejskiej i powiatowej, także kolejowej. W latach 1891-1918 pełnił funkcję burmistrza miasta Jarosławia, działając szeroko na polu gospodarczym, oświatowym i społecznym. Za zasługi dla miasta Jarosławia w 1901 roku został mianowany honorowym obywatelem miasta. W latach 1897–1918 pełnił funkcję wiceprezesa Rady Powiatowej, a w latach 1907-1911 był posłem do parlamentu w Wiedniu.

⁷⁴ Jerzy Konstanty Czartoryski (1828–1912) – książę. Od 1866 roku na stałe w Galicji, właściciel dóbr Pełkiniach – Wygarkach k/Jarosławia. Poseł do Rady Państwa w latach: 1879–1885 i Sejmu Krajowego Galicji w latach: 1867–1869. W 1891 mianowany dziedzicznym członkiem Izby Panów. Zmarł w Wiedniu, został pochowany w 1912 roku w rodowej krypcie rodu Książąt Czartoryskich w Sieniawie. Zapisał się jako zasłużony społecznik i darczyńca, założyciel placówek oświatowych i fundator szkół ludowych, krzewiciel oświaty rolniczej, kas pożyczkowych i nowoczesnego gospodarstwa domowego na wsi.

⁷⁵ Leon Pastor (1846–1912) – ksiądz rzymsko-katolicki, kanonik honorowy kapituły przemyskiej, poseł do Rady Państwa w Wiedniu w kadencji: VIII–XI w latach 1891-1907. W 1907 roku był wybrany na posła Sejmu Krajowego Galicji, lecz z powodu złego stanu zdrowia zrezygnował z mandatu, zmarł w 1912 roku.

⁷⁶ Uchwała Rady Miasta Jarosławia nr 3/14016 z dnia 5 II 1894 r. [w:] „Akta Miasta Jarosławia”, Syg. 19. „Księga Uchwał Rady Komunalnej” – od 11 XII 1893 r., do 25 X 1906 r., Muzeum w Jarosławiu – Kamienica Orsettich w Jarosławiu.

⁷⁷ Andrzej Wondaś, Szkice do dziejów Jarosławia. Szkic uzupełniający. Jarosław w pierwszych latach ery samorządowej 1867–1889, op. cit, s. 80.

⁷⁸ Uchwała Rady Miasta Jarosławia nr I/5707z dnia 17 VI 1896 r., str. 233, [w:] „Akta Miasta Jarosławia”, Syg. 19. „Księga Uchwał Rady Komunalnej” – od 11.XII.1893 r., do 25 X 1906 r., Muzeum w Jarosławiu – Kamienica Orsettich w Jarosławiu.

⁷⁹ Karol Bartoszewski (1837–1901) – z zawodu notariusz, peł-

nił funkcję burmistrza miasta Jarosławia od 1876 roku. Posiadał duże doświadczenie administracyjne i parlamentarne. Sprawował liczne funkcje publiczne, z których najważniejsze to: radny Rady Powiatu w latach 1875-1891, także poseł na Sejm Krajowy w latach 1873–1889. W 1889 roku został odwołany z funkcji, a Radę Miasta rozwiązano z powodu deficytu.

⁸⁰ Andrzej książę Lubomirski (1862–1953) – II ordynat przeworski, dziedziczny członek austriackiej Izby Panów, poseł do Sejmu Krajowego, Rady Państwa i Sejmu RP III kadencji. Był zasłużonym kuratorem literackim Zakładu Narodowego im. Ossolińskich, a także prezesem Galicyjskiego Towarzystwa Cukrowniczego. Opiekunem polskiego przemysłu i towarzystw wspierających jego rozwój. K.Kuczman (red. nauk.), Lubomirscy linii przeworskiej, Stalowa Wola 2006, str. 75, 243. Por.: B.Figiela, Życie i działalność ordynata przeworskiego Andrzeja księcia Lubomirskiego w latach 1939–1944. Przyczynek do biografii, „Przeworskie Studia Regionalne, Tom I, Przeworsk 2012, s. 96-122.

⁸¹ A.Wondaś, Szkice do dziejów Jarosławia. Upadek Jarosławia pod rządami austriackimi (1773–1818), Odbitka z „Gazety Jarosławskiej”, Jarosław 1934 r., Nakładem Muzeum Miejskiego w Jarosławiu, s. 35-36.

⁸² J.w., s. 110-111.

⁸³ Ferdynand hrabia Hompesch-Bollheim (1843–1897) – ziemianin, pochodził z arystokratycznej rodziny austriackiej o czeskich korzeniach, właściciel dóbr rudnickich po ojcu. Poseł do Rady Państwa w latach 1891–1897, otrzymał godność szambelana. Działacz społeczny, założyciel rudnickich szkół koszykarskich i propagator nauki wikliniarstwa w regionie.

⁸⁴ A.Meissner, K.Szmyd (red.), Słownik biograficzny twórców oświaty i kultury XIX i XX wieku Polski Południowo-wschodniej, Rzeszów 2011, s. 149.

⁸⁵ A. Garbacz (red.), Regionalny Słownik Biograficzny: Stalowa Wola, Nisko i okolice, Tom I, Stalowa Wola 2009, s. 43- 44.

⁸⁶ J.w., s.44.

⁸⁷ „Gazeta Lwowska” Nr 269, Rok 103, z dnia 23 listopada 1913 r.

⁸⁸ M.Rehorowska, Sto dwadzieścia pięć lat węzła polskich kolei państwowych Rozwadów, w kolejarskich wspomnieniach i dokumentach 1887–2012, Stalowa Wola – Rozwadów 2012.

⁸⁹ M.Wiatrowicz, Przewodnik po dawnym Rozwadowie, Stalowa Wola 2015, Wydanie II, s. 34.



Szczegółowa mapa topograficzna
Skala 1:25000
Wiedeń, marzec 1893 r.



OPIS WYNIKU KWERENDY W ARCHIWUM GŁÓWNYM AKT DAWNYCH w WARSZAWIE

Zespół nr 310: C.K. Ministerstwo Kolei Żelaznych (K.k. Eisenbahnministerium)

W wyniku kwerendy ustalono, że jednostki archiwalne, których zawartość dotyczy w jakikolwiek sposób Stacji kolejowej w Rozwadowie obejmuje numery sygnatur:
157, 158, 159, 160B, 161, 163.

Sygn. 157

Obejmuje dokumenty o numerach stron **1–6**:

1. Lokalna linia kolejowa Przeworsk – Rozwadów. Projekt wstępny. Normalne i charakterystyczne profile poprzeczne / *Localbahn Przeworsk–Rozwadow. Vorproject. Normal-u. Charakteristische Querprofile* / – 1893 r.
2. Lokalna linia kolejowa Przeworsk – Rozwadów. Projekt wstępny. Specjalny profil podłużny. / *Localbahn Przeworsk – Rozwadów. Vorproject. Special Längenprofil.* / – 1893 r.
3. Lokalna linia kolejowa Przeworsk – Rozwadów. Projekt wstępny. Ogólny profil podłużny. / *Localbahn Przeworsk–Rozwadów. Vorproject. Special Längenprofil.* / – 1893 r.
4. Lokalna linia kolejowa Przeworsk – Rozwadów. Projekt wstępny. Mapa ogólna. / *Localbahn Przeworsk-Rozwadów. Vorproject. Special Längenprofil.* / – 1893 r.
5. Lokalna linia kolejowa Przeworsk – Rozwadów. Projekt wstępny. Mapa szczegółów topograficznych. / *Localbahn Przeworsk – Rozwadów. Vorproject. Special Längenprofil.* / – 1893 r.
6. Przegląd map projektu kolejowego Przeworsk – Rozwadów. / *Localbahn Przeworsk – Rozwadów. Vorproject. Special Längenprofil.* / – 1893 r.

Sygn. 158

Zawartość jednostki o sygnaturze 158 obejmuje dokumenty o numerach stron **458-525**. Są to dokumenty, które dotyczą sprawy przejść przez grunty kolejowe w pobliżu stacji poszczególnych właścicieli prywatnych posesji.

Strony:

1. **Str. 458-493** zawierają:

Rekurs z 1912 r. skierowany do C.K. Ministerstwa Kolei Żelaznych dotyczący przejść przez tereny kolejowe przy stacji w Rozwadowie. Opisano w nim całą sytuację, z której wynika, że w trakcie budowy kolei na polach przy stacji w Rozwadowie powstały domy mieszkalne. Ich właścicielami są: Jenkot, szkoła barona Hirscha, Cukrowski (obecnie Stobnicki) i End (obecnie Goldmann). Właściciele ci zostali pozbawieni dojścia do swoich posesji, dlatego odwoływali się do ministerstwa.

Str. 459

Historia

W czasie budowy lokalnej kolei Dębica – Rozwadów na polach, na obecnym placu stacji w Rozwadowie nie było budynków. Dopiero po otwarciu lokalnej kolejki w listopadzie 1887 r. w pobliżu dworca kolejowego pojawiły się domy Jenkota, Hirschs Schule, Cukrowskiego (obecnie Stobickiego) i End (obecnie Goldmann).

Zgodnie z aktami sprawy tylko dom Jenkota miał powiązania z ustalonymi sieciami komunikacyjnymi.

– Właściciele domów, tj. Cukrowski i End, za pozwoleniem Dyrekcji Kolei Państwowych wykonali i korzystali z mostków nad rowem przy drodze kolejowej, oddzielającej ich nieruchomości od placu stacyjnego.

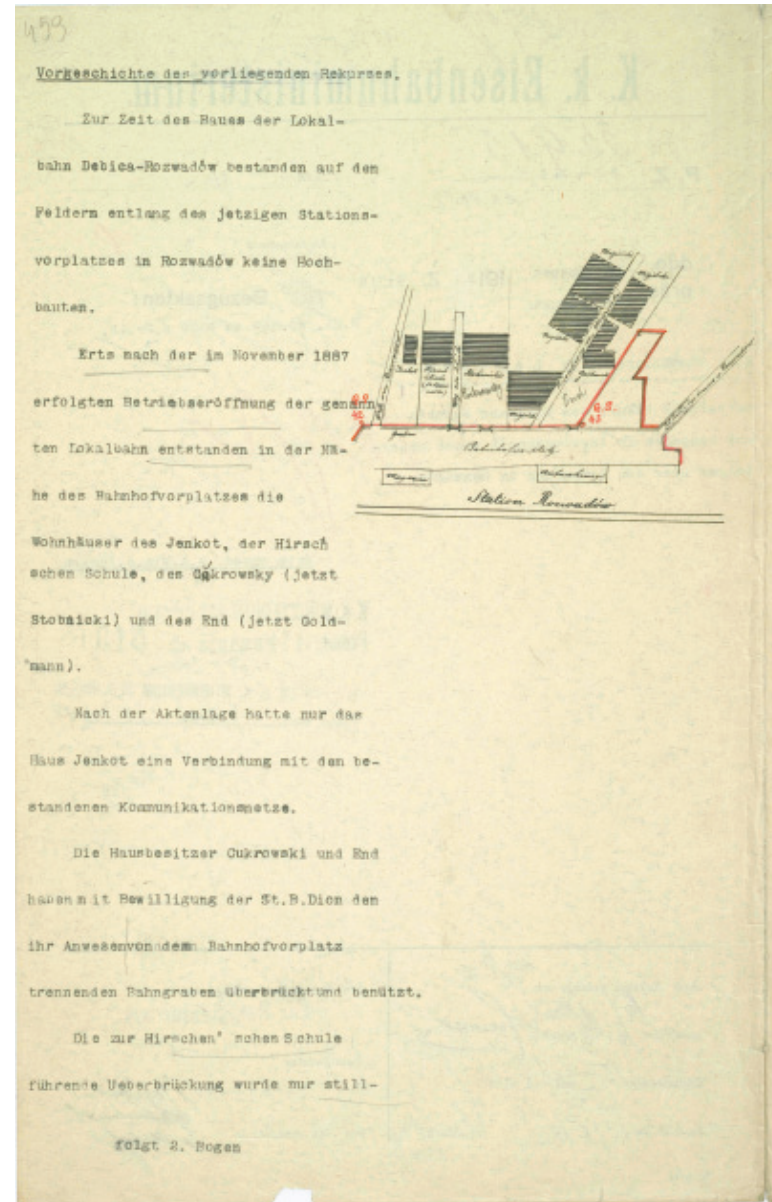
/Vorgeschichte des vorliegenden Rekurses Zur Zeit des Baues der Lokalbahn Dębica – Rozwadów bestanden auf den Feldern entlang des jetzigen Stationsvorplatzes in Rozwadów keine Hochbauten –

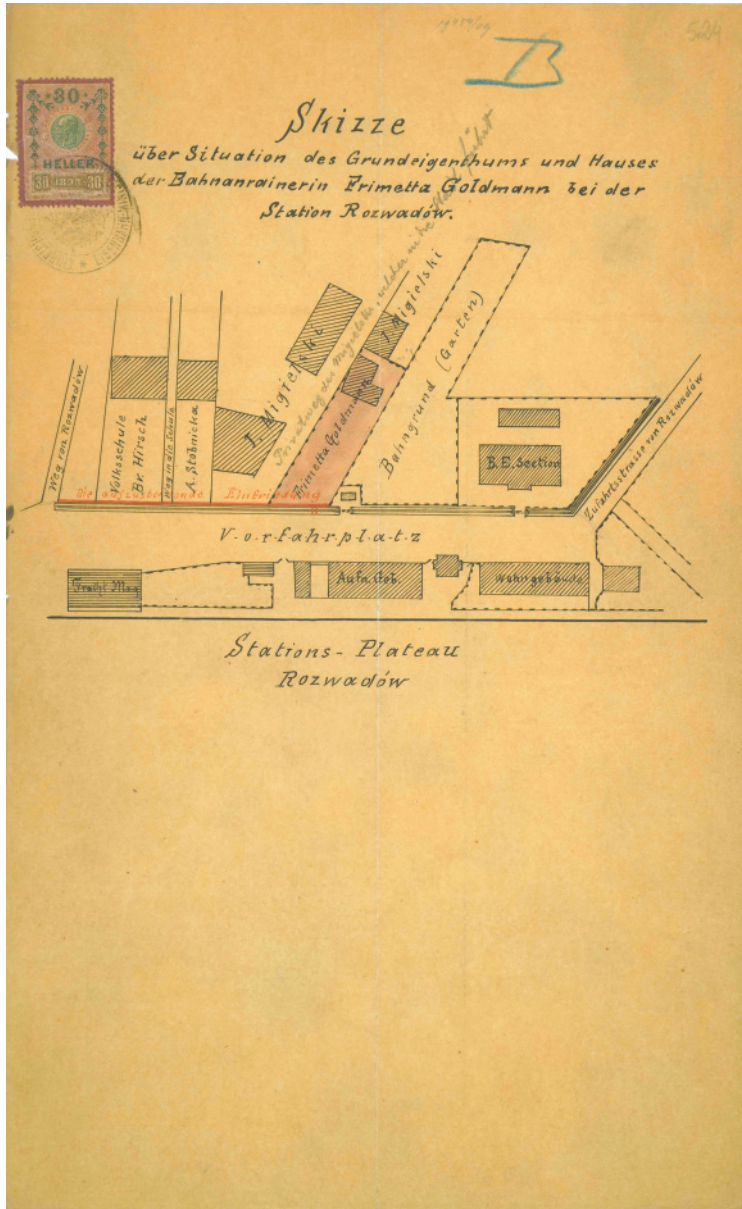
Erts nach der im November 1887 erfolgten Betriebseröffnung der genannten Lokalbahn entstanden in der Nahe des Bahnhofvorplatzes die Wohnhäuser des Jenkot, der Hirsch schen Schule, des Cukrowsky (jetzt Stobnicki) und des End (jetzt Goldmann) –

Nach der Aktenlage hatte nur das Haus Jenkot eine Verbindung mit dem bestehenden Kommunikationsnetze. –

Die Hausbesitzer Cukrowski und End haben mit Bewilligung der St. B. Dion den ihr Anwesen von dem Bahnhofvorplatz trennenden Bahngraben überbrückt und benutzt.

Die zur Hirschen schen Schule führende Ueberbrückung wurde nur still – Folgt 2. Bogen /





Str. 524

Szkic sytuacji nieruchomości i domu właściciela kolejowego Frimetta/Goldmann na stacji Rozwadów. / *Skizze über Situation des Grundeigentums und Hauses der Bahnanrainerin Frimetta Goldmann bei der Station Rozwadów.*

518

leż. in. Arkh
Z 5730/109

C.K. Dyrekcja kolei państwowych w Krakowie.
L: 79378/III. Kraków, dnia 9-go grudnia 1908.

Do
P.p. Kazimierza i Anieli małżonków Stobnickich,
właścicieli realności,
w
ROZWADOWIE.

Odnosnie do oświadczenia złożonego przez Państwo pi-
sannia pod datą Rozwadów, dnia 17-go października 1908. i w za-
łatwieniu prosby tą deklaracją objętej, by C.K. Zarząd kolei
dozwolił dostępu do domu Państwa wprost z kolejowej drogi dojazd-
owej a nie urządzał innej nowej drogi równoległej oznajmia się
co następuje:

Przedewszystkiem wyjaśnia się, iż publiczna droga dojazdowa
do stacji kolejowej w Rozwadowie prowadząca z miasta Rozwadowa
kończy się przy granicznych kamieniach kolejowych Nr: 47. i 48.,
coś salma przeszedł ciągnąc się od tych kamieni poprzecz-
nicą kolejową w Rozwadowie, aż do magazynów kolejowych nie jest
publiczną kolejową drogą dojazdową wybudowaną i utrzymywaną z fun-
duszy konkurencyjnych, lecz jest tylko częścią całego obszaru
stacyjnego pozostawioną po to, by pojeździ i ludzie zdążający
publiczną drogą dojazdową od Rozwadowa mogli dostać się do kole-
jowych budynków stacyjnych. -

Z tego wynika, że część obszaru stacyjnego w Nowie będąca
nie zawsze i dla wszystkich na byd dostępna, lecz, że używać naj-
jej prawo tylko te strony, które z koleją łączą jakiś interes prze-
wozowy, i tylko wtedy kiedy ruch kolejowy faktycznie w stacji się
odbywa. -

520

Dom Państwa, jak i domy innych sąsiadów, obecnie w pobliżu
kolei stojące, wystawione zostały północiej niż stacja kolejowa
w Rozwadowie. -

Zarząd kolejowy nie może zatem na koszt państwa, a więc
ludności państwa; podatki; troszczyć się o komunikację prywatnych
osób. - Przeciwnie jest rzeczą stron zainteresowanych troszczyć się
na własny koszt o połączenie swych domów lub parcel z drogą pu-
bliczną. -

C.K. Zarząd kolejowy przez wybudowanie ^(kolejowej) stacji Rozwadów, na
podstawie i według projektu przez powołane do tego Władze zatwier-
dzonego uzyskał taki stan posiadania własności c.k. Skarbu, jaki
odnośnym projektem jest objęty. -

Stanu tego c.k. Zarząd kolejowy nie jest obowiązany zmieniać
z powodu zmian jakie zaszły w sąsiedztwie stacji kolejowej Rozwa-
dów po jej wybudowaniu, przez c.k. Zarząd kolejowy niespowodowa-
nych. -

Owczem, c.k. Zarząd kolejowy na obowiązek stanu tego w obrę-
bie własności c.k. Skarbu kolejowego bronii i nie dozwala, by stan
ten przez sąsiadów samowolnie wbrew obowiązującym przepisom został
zmieniony. -

Wobec tego i po wydził rozporządzenia cesarskiego z 18-go li-
stopada 1881. Dz.K.P. Nr: 17. sk 1888. Izbrania się Państwa i domo-
wników Państwa wstępować w granice posiadłości kolejowej, w sposób,
jakie Państwo dotychczas czyniliście. -

Przy tem zawiadamia się Państwo, że c.k. Sekcja konserwacji
kolei w Rozwadowie, otrzymuje równocześnie polecenie, aby salosa
mostek istniejący bezprawnie na rowie kolejowym między drogą z do-
mu Państwa a placem stacyjnym i by tylko po zamianieniu obecnego
rowu otwartego na rów kryty z rur betonowych postawiła na granicy
własności kolejowej od kolejowego kamienia granicznego Nr: 43. aż
do drogi z Rozwadowa prowadzącej obok kamienia granicznego Nr: 48.
do magazynów stnie ogrodzenie tak silne by uniemożliwiło niepowo-
lanym wszelki dostęp do placu stacyjnego poza istniejącymi dwoma
drogami prowadzącymi z miasta Rozwadowa do stacji kolejowej w Roz-
wadowie. -

C.K. DYREKCJA KOLEI PAŃSTWOWYCH
[Signature]

2. Str. 510-520 zawierają:

Pismo C.K. Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie z 9.12.1908 r. do Kazimierza i Anieli Stobnickich w Rozwadowie, dotyczące sprawy dostępu do ich domu bezpośrednio z kolejowej drogi dojazdowej. Wersja powyższego pisma jest również w j. polskim.

Sygn. 159

Obejmuje dokumenty o numerach stron:

1. Str. 241-243

Obliczenie całkowitego kosztu rozbudowy w stacji Rozwadów. / *Gesammt Kostenberechnung Oberbauarbeiten in der Station Rozwadów.* / – 1898 r.

2. Str. 252-253

Obliczenie całkowitego kosztu urządzeń mechanicznych do centralnego zamykania i zabezpieczania na stacjach (m.in. Rozwadów). / *Gesammt Kostenberechnung Mechanische Einrichtung für Centralweichenstellung und Sicherungsanlagen in der Stationen (m.in. Rozwadów)* / – 1898 r.

3. Str. 254-255

Obliczenie całkowitych kosztów wykonania budynków w stacji Rozwadów. / *Gesammt Kostenberechnung Herstellung Hochbauten in der Station Rozwadów.* / – 1898 r.

4. Str. 604-627

Program zatrudnienia personelu na stacjach – wykazy graficzne (m.in. Rozwadów) – 1897 r.

Sygn. 160B

Obejmuje dokumenty o numerach stron **775-783**.

Budowa mostu półtrwałego nad rzeką San pod Rozwadowem. – 1917 r.

Sygn. 161

Obejmuje dokumenty o numerach stron:

1. Str. 384-397

Projekt urządzenia stacji Rozwadów.

/ *Projekt für die Ausgeschaltung der Station Rozwadów.* / – 1897 r.

Strony **391-395** zawierają:

Pismo do C.K. Ministerstwa Kolei Żelaznych wystosowane przez „K. K. Trassirungs-Expositor in Jaroslau” 13 sierpnia 1897 dotyczące projektu urządzenia stacji w Rozwadowie.

Wyszczególnienie m.in. jakie obiekty są projektowane:

- rozbudowa poczekalni i pomieszczeń biurowych
- budynek mieszkalny dla urzędników i obsługi;
- wieża ciśnień oraz studnia na wodę dla stacji;
- dobudówka przy wieży ciśnień;
- remiza dla lokomotyw na trzy stanowiska;
- rozbudowa remizy dla lokomotyw – jednopiętrowa.

2. Str. 409-432

Rozbudowa w stacji Rozwadów.

/ *Erweiterungsarbeiten in der Station Rozwadów.* / – 1898 r.

Strony 419-425 zawierają:

Pismo do C.K. Ministerstwa Kolei Żelaznych w Wiedniu skierowane przez „K. K. Bauleitung in Jaroslau” z 16 kwietnia 1899 dotyczące projektu detali robót wysokościowych stacji w Rozwadowie. Wyszczególnia m.in. Załączniki, z jakich składa się ten projekt (nie ma ich w aktach):

- plan sytuacyjny stacji Rozwadów
- projekt szczegółowy rozbudowy budynku poczekalni (Detailproject) z adnotacjami „K. K. Staatsbahn-Direktion in Krakau”;
- projekt szczegółowy dotyczący wydłużenia remizy dla lokomotyw;
- projekt przebudowy piwnic „Tagkeller”;
- kosztorysy tych przedsięwzięć.

Dodatkowo dołączony jest odpis oferty na wykonanie powyższych prac przez firmę „Przedsiębiorstwo budowlane Ludwik Radwański & Feliks Ilnicki” (s. 445, 446). Zobowiązują się do wykonania tych robót w terminie do 31 października 1899 roku.

3. Str. 433-757

Rozbudowa stacji Rozwadów.

/ *Erweiterungsarbeiten in der Station Rozwadów.* /

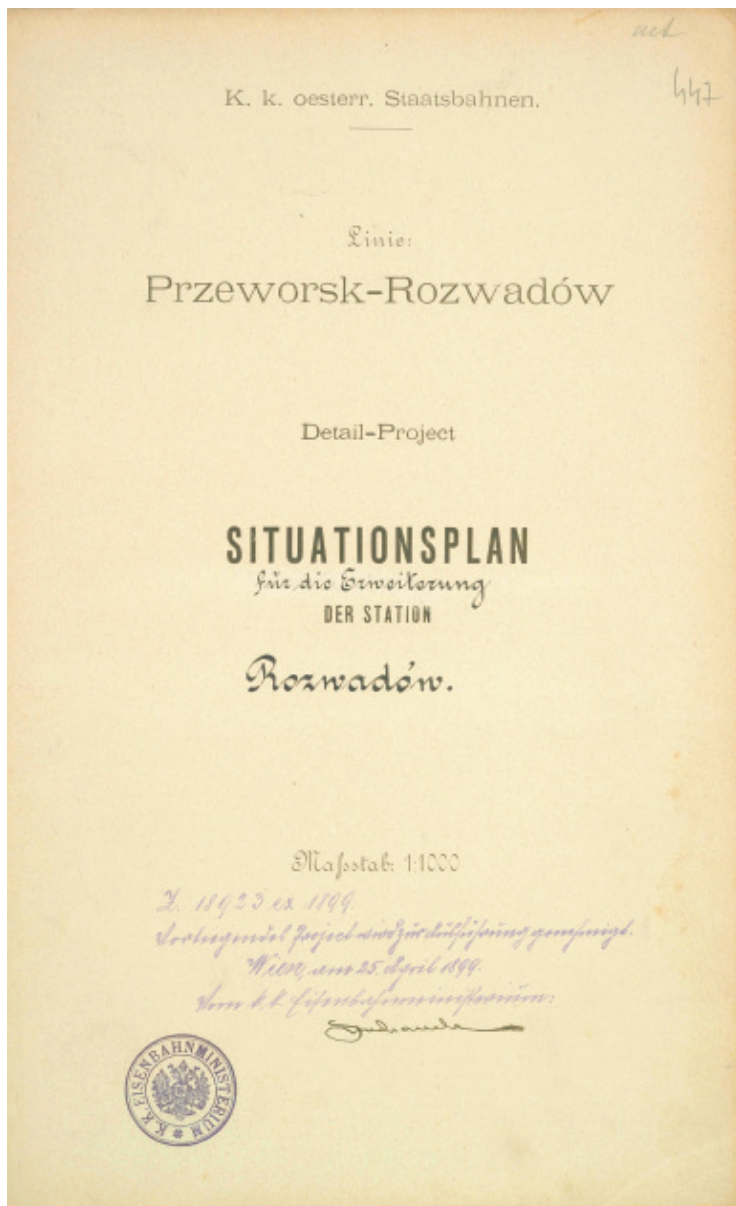
Znajduje się tu m.in.

- plan sytuacyjny stacji,
- plan techniczny budynku dworca,
- plan techniczny lokomotywowni (Lokomotiv-Remise).

Prace budowlane prowadzone były przez firmę L. Radwański & F. Ilnicki.

Pisma dotyczące budowy stacji „Rozwadów I” i jego połączenia z Kraśnikiem oraz Lublinem. Nazwę stacji zmieniono na „Rozwadów – Dworzec Wojskowy” / „*Militärbahnhof*” / i planowano wykorzystać dla potrzeb transportowych armii; jest kosztorys tej stacji i plan szczegółowy.

Projekt budowy stacji „Rozwadów Verschubbahnhof” /stacja rozrządowa/w linii kolejowej Rozwadów – Kraśnik; plan szczegółowy tej stacji i kosztorys. – 1899 – 1916 r.



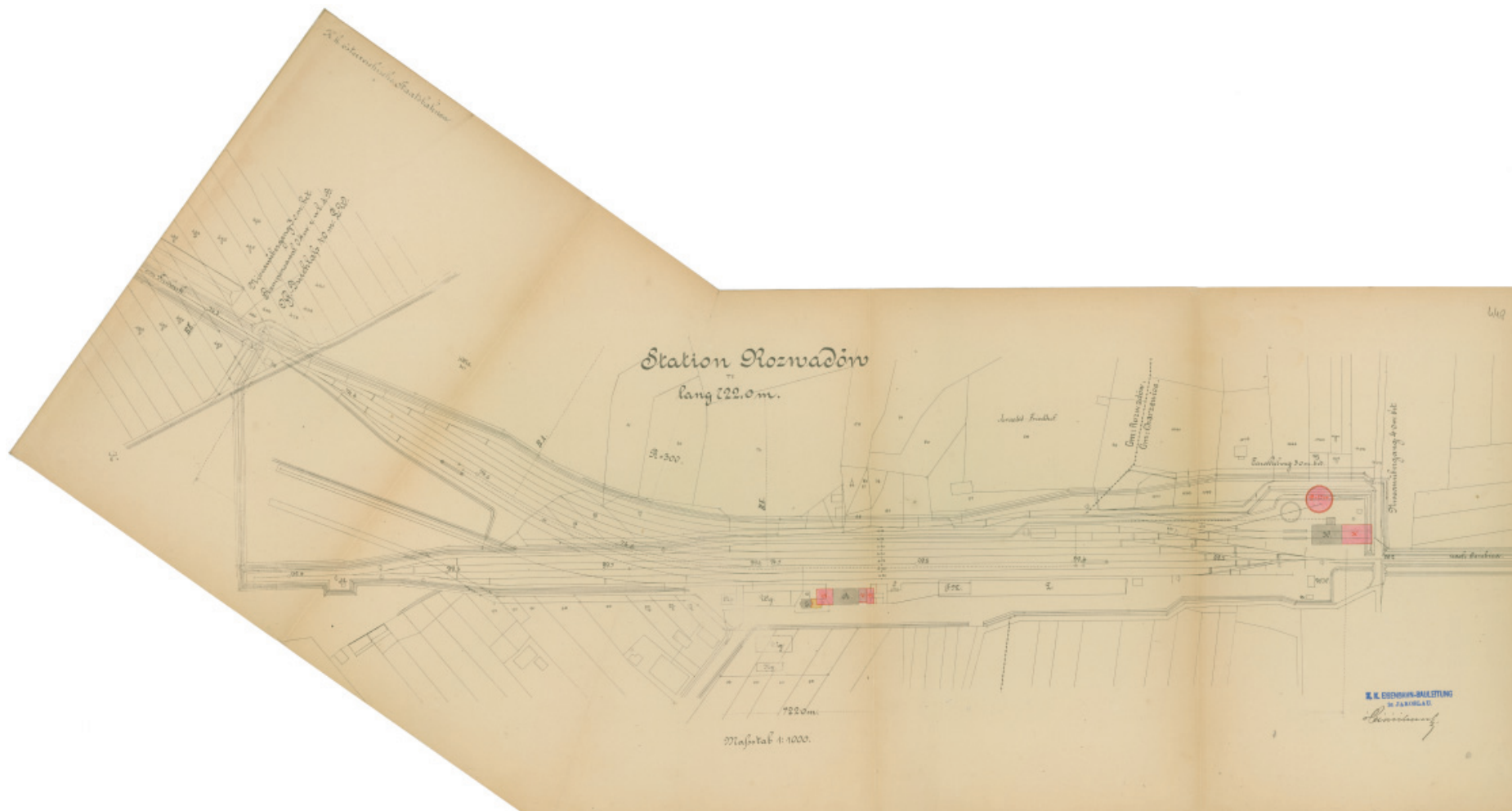
Projekty i rysunki:

1. Str. 447 – karta tytułowa

C.K. Austriackie Koleje Państwowe / K. k. oesterr. Staatsbahnen /
Szlak Przeworsk – Rozwadow / Linie Przeworsk – Rozwadow /
Projekt szczegółowy / Detail – Projekt /
Plan sytuacyjny rozbudowy Stacji Rozwadow / Situationsplan für die
Erweiterung der Station Rozwadow /
Skala 1:1000 / Masstab: 1:1000 /

Następnie znajduje się odręczna adnotacja zawierająca:
L.dz. 18(0,)(9)23 ex 1899 / Z. 18(0,)(9)23 ex 1899./
Miejsce i datę: **Wiedeń 25 kwiecień 1899.**
Podpis – najprawdopodobniej akceptujący projekt

Pieczęć okrągła z cesarskim dwugłowym orłem i napisem dookoła: K.K.
EISENBAHNMINISTERIUM / C.K. Ministerstwo Kolei /



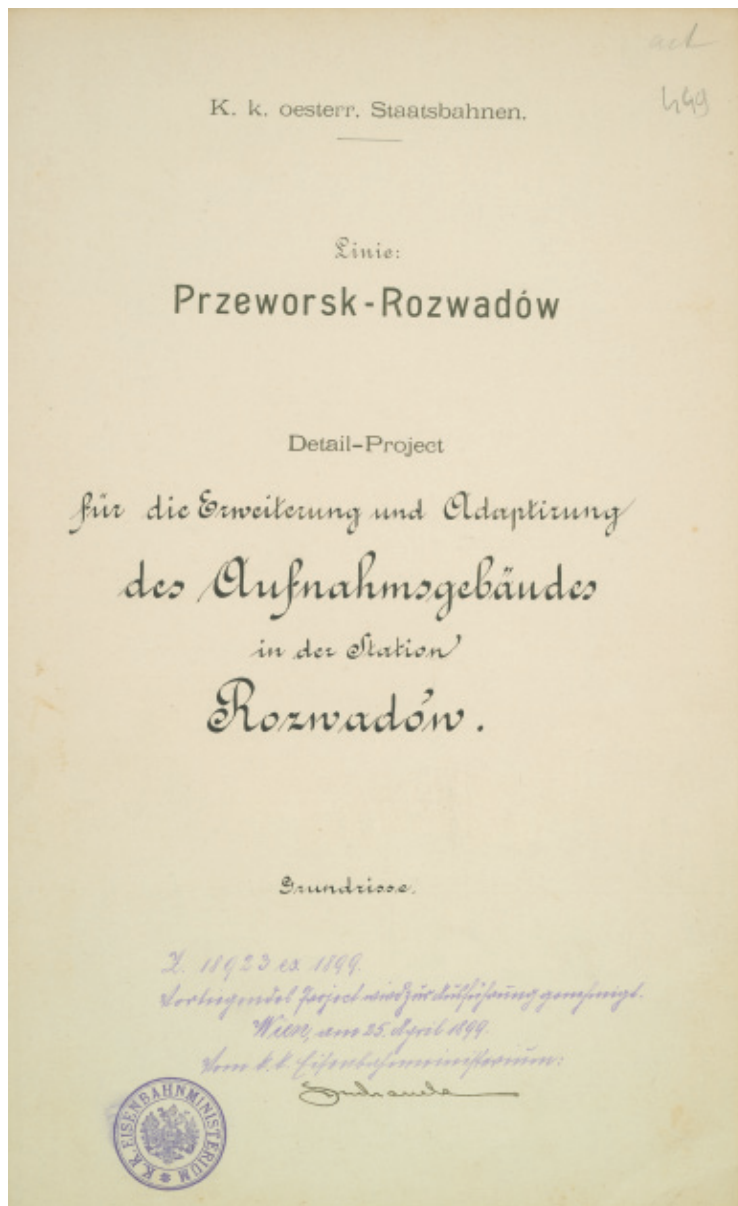
2. Str. 448 – rysunek

Stacja Rozwadów długość 722,0 m – /Station Rozwadów lang 722,0 m /

Skala 1:1000 – / Masstab: 1:1000 /

Podpisane przez – C.K. Kolejowy Zarząd Budowlany w Jarosławiu / K.K Eisenbahn
– Bauleitung in Jaroslau /

Na planie zaznaczono również cmentarz żydowski / Israelit: Friedhof /



3. Str. 449 – karta tytułowa

C.K. Austriackie Koleje Państwowe / K. k. oesterr. Staatsbahnen /
Szlak Przeworsk – Rozwadów / Linie Przeworsk – Rozwadów /
Projekt szczegółowy / Detail – Projekt /
Do rozbudowy i adaptacji budynku poczekalni na stacji Rozwadów
– Rzuty poziome / Für die Erweiterung und Adaptierung des
Aufnahmsgebäudes in der Station Rozwadów – Grundrisse /

Następnie znajduje się odręczna adnotacja zawierająca:
L.dz. 18(0,)(9)23 ex 1899 / Z. 18(0,)(9)23 ex 1899./
Miejsce i datę: **Wiedeń 25 kwiecień 1899.**
Podpis – najprawdopodobniej akceptujący projekt

Pieczęć okrągła z cesarskim dwugłowym orłem i napisem dookoła:
K.K EISENBAHNMINISTERIUM / C.K. Ministerstwo Kolei /

4. Str. 450 – rysunki

Na górze planszy znajdują się następujące adnotacje /od lewej strony/
C.K. Kolejowy Zarząd Budowlany / K.k Eisenbahn Bauleitung Jaroslau /
C.K. Austriackie Koleje Państwowe / K. k. oesterreichische Staatsbahnen /
Szlak Przeworsk – Rozwadów / Linie Przeworsk – Rozwadów /

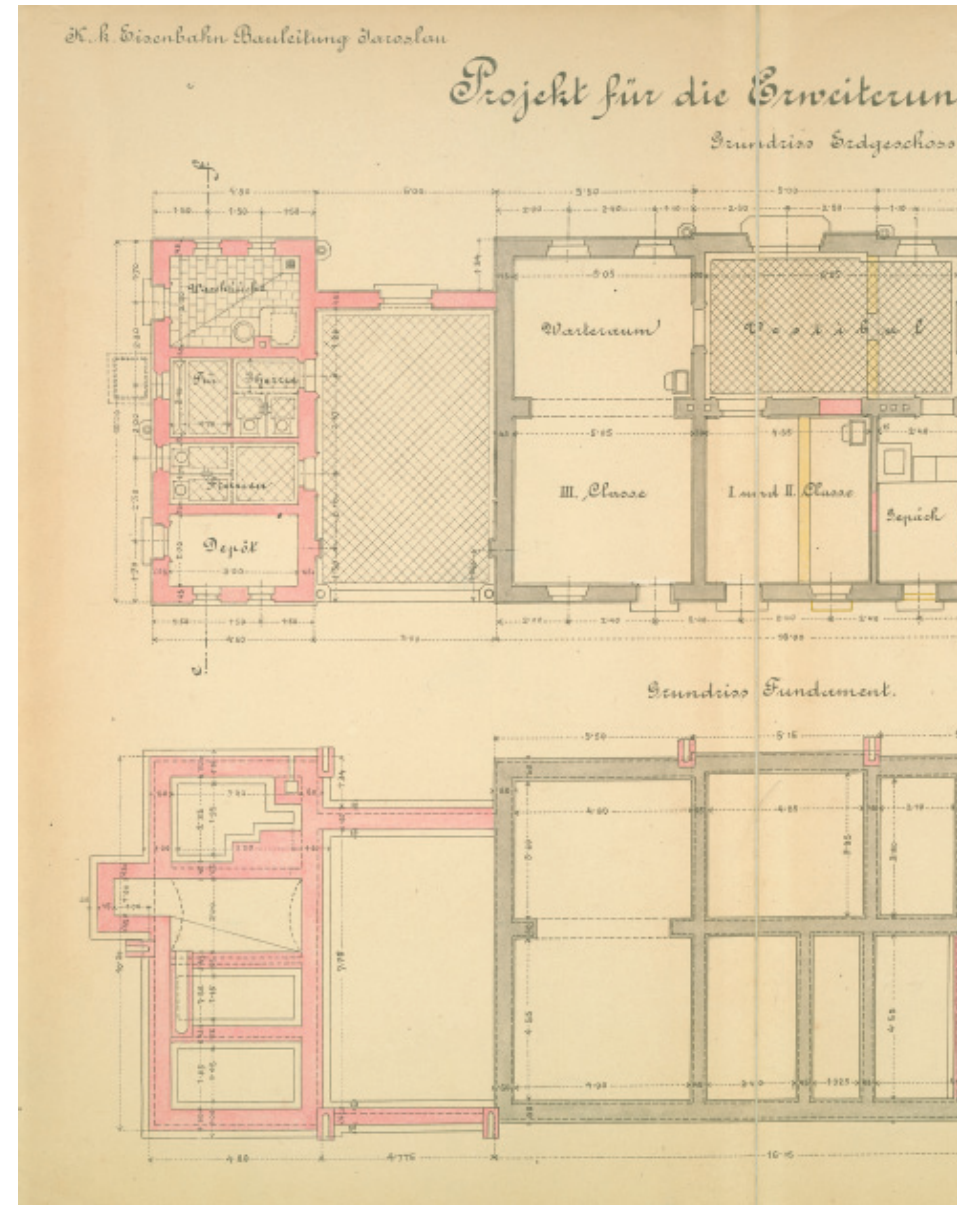
Następnie tytuł planszy:

Projekt do rozbudowy i adaptacji budynku poczekalni na stacji Rozwadów
/Projekt für die Erweiterung und Adaptierung des Aufnahmsgebäudes in der
Station Rozwadów /

Kolejno cztery rysunki z podpisami:

Rzut poziomy parteru / Grundriss Erdgeschoss /
Rzut poziomy pierwszego piętra / Grundriss Erster Stock /
Rzut poziomy fundamentów / Grundriss Fundament /
Więźba dachowa i poddasze / Werksatz u. Dachboden /

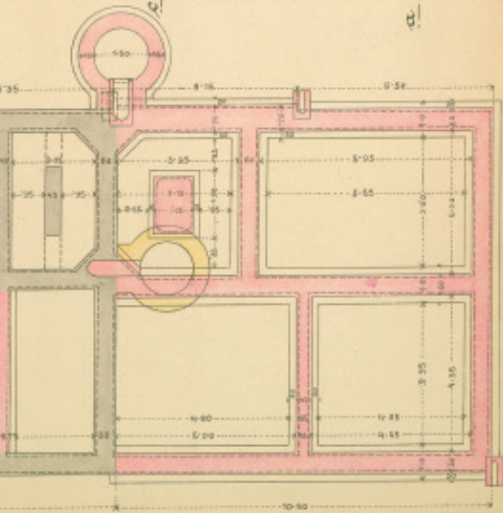
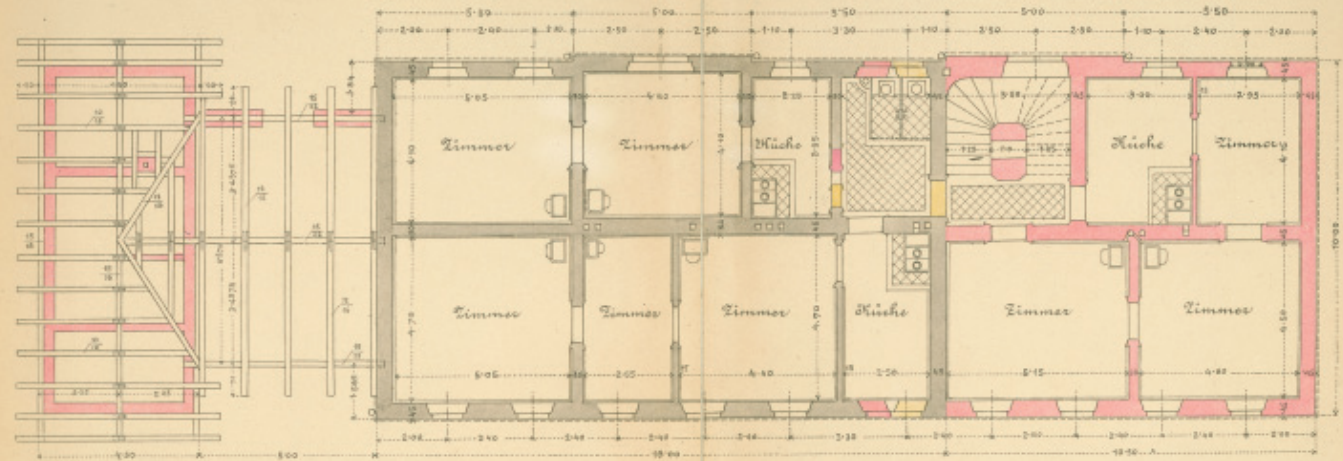
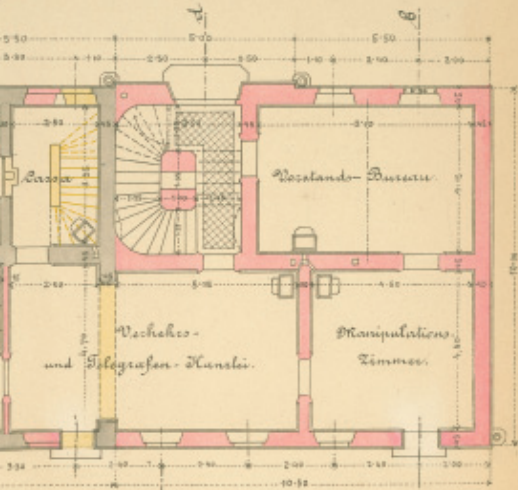
W prawym dolnym rogu adnotacja z odrębnym podpisem:
C.K. Kierownik Budowy / Der k.k. Bauleiter /



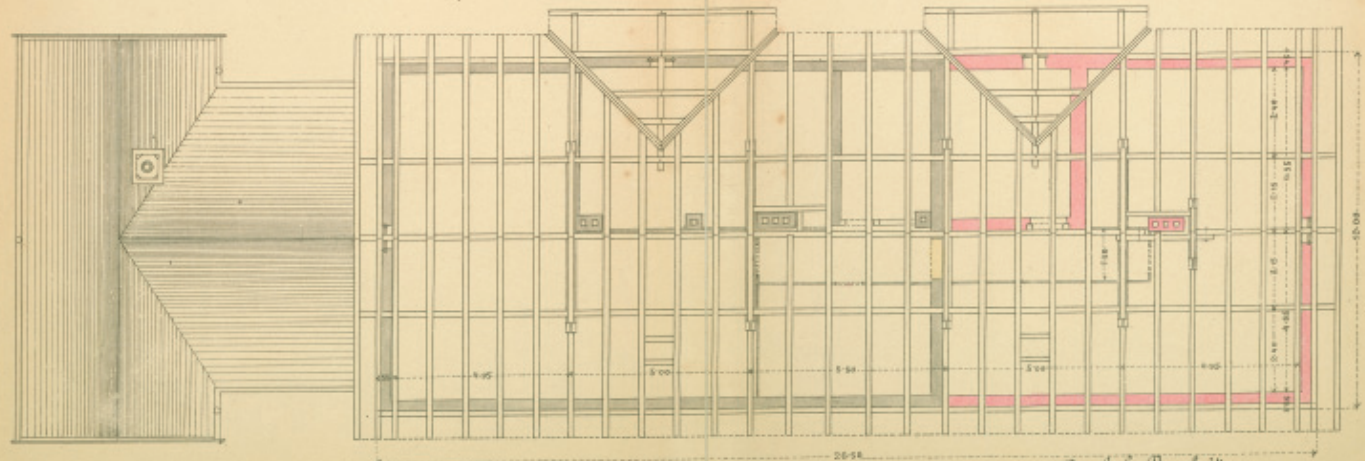
Umbau und Adaptierung des Aufnahmegebäudes in der Station Rozwadów.

Grundriss Erster Stock.

450



Werkatz u. Dachboden



Der k. k. Bauleiter
C. v. Löw

WŁADY

KURJER LWOWSKI

OGŁOSZENIA

Od ogłoszenia wstąpienia
półtora za 1. raz 6 c.
Dobrze spisane
od wstąpienia 1 1/2 c.

Nabawię lub Kr.
czytelnie i w
19 c. Różny w re-
bryce zastąpię za
kady wstąpię 30 c.
Różniom nie wsta-
eży się.

WE LWOWIE
Kwartalnie 3 zł 50 c.
Półrocznie 6 zł 50 c.
Miesięcznie 1 zł 20 c.
Za ogłoszenie do
dnia dopłaca się 30 ct
nieopłacone.

Na prenumeratę
Kwartalnie 4 zł 50 c.
Półrocznie 8 zł 50 c.
Miesięcznie 1 zł 50 c.
Za ogłoszenie kwartal-
nie 10 monet.
Numer pojedynczy 6 c.

Wydawca i Redaktor naczelny i odpowiedzialny: Rewakowicz Henryk.

Biuro Redakcji ulica Kopernika 1. 3.
ADMINISTRACJA I EKSPEDYCJA
ul. ulicy Akademickiej 1. 2.
Przy ulicy Akademickiej 1. 2.

Wychodzi codziennie oraz w Niedziele i Święta o godz. 8 rano

Od Wydawnictwa.

Z nowym kwartałem 'sprawy' Stanowczych
Oryginałów o wczasach nadobnie przemierzy dla
zainteresowanych w prasie i urzędach na-
kład.

Przedpłać na „Kurjera Lwowskiego” wynosi:
w Lwowie bez przesyłki pocztowej:
Kwartalnie 3 zł. 50 | Miesięcznie 1 zł. 20 ct.
Przedpłać na prowincji z przesyłką wynosi:
Kwartalnie 4 zł. 50. | Miesięcznie 1 zł. 50 ct.
Przedpłać za granicą kwartalnie 10 marek.

Prenumeratorem miesięcznym otrzymują *Kurjera*
adnicie o godzinie 8 rano w Administracji przy
ulicy Akademickiej 1. 3. Za dopłatą 30 ct. nie-
stęcznie będzie im takowy obniżony do 40.

brzeźnia, względnie Tarnobrzegu i Władysław wstę-
żę Czarzyński projektuje budowę kolei z Jaros-
ławia lewym brzegiem Saasu do Nadbrzeźnia,
względnie Tarnobrzegu.

Co do ostatniej projektowanej trasy, to ada-
wa się ona najkorzystniejszą z wielu względów,
a to tak ze względu na czysto ekonomiczne,
gdzie przechodziła przez bardzo gęsto zaludnio-
ne okolice nadwiślańskie, a handla i przemysł ro-
sącej się w tym kierunku, jak i z punktu widzenia
strategicznego, gdyż według zdra-
nia fachowców, wzbicie w sąrowinie wszelkiego
sąmiejscowego znaczenia osiedlenia, przesiedle-
nie lewym brzegiem Saasu w kierunku nadbrzeźnia
takowego oddzielenia, podobałoby się niepomnie-
niego znaczenia naturalnego, obronny linij rzeki
Saas.

Jaki los spotkał projekt połączenia kolejo-
wego Rzeszowa z Nadbrzeżem, nie wiadomo, na-
tomist ciekawe są szczegóły dotyczące drugiego
projektu, to jest budowy kolei z Jarosławia do
Nadbrzeźnia.

Na prowincję plano nasza rozszerza się wstę-
pieni naszem podległym.

„Kurjer Lwowski” wychodzący codziennie
a nawet w niedzielę i święta, drukuje się w nocnej
prasa, praso przesyła najwięksiższe wiadomości
i opisy najciekawszych wypadków miejscy-
wych i zamiejscowych. Pomimo naszych ka-
waler, jako pędząca za sobą nocną pracę i pomimo,
że dajemy rozkład o 63 numerów więcej, jest ona
szerszą od innych listników, bo kosztuje w pras-
meracji numer 4 centy.

W Dodatku literackim umieszczano będą
obok nowel i powieści oryginalne powieści naszych
autorów i najnowsze powieści najznakomitszych
zagranicznych.

Dla dogodności osób przedpłacających w kapi-
tałach, będących w posiadaniu podczas sezonu kapielo-
wego przynajmniej od nich prenumeratę, także i na
jedną, dwa, trzy, pięć i sześć tygodni, Ręko z prze-
słanką pocztową po 40 centów tygodniowo.

Kawaleczek historii kolejowej.

Od kilku już lat oczekują mieszkańcy zachod-
niej części Galicji połączenia kolejowego jednej
ze stacji Karola Ludwika z Sandomerzem (Nad-
brzeżem) jako koniecznego kroku do podnieś-
nia się ekonomicznego naszego kraju — i pod
względem komunikacyjnym bardzo znaczącą ko-
municacji z Białymkami.

Myśl wybudowania kolei żelaznej, łączącej
silnie kraj, dla którego kolej ta pod względem
strategicznym pierwszorzędnego jest znacze-
nia.

Do ministerstwa handlu, dalej do Rady pań-
stwa i Sejmu naszego wpłynęła liczna petycja o
budowę tej kolei, skutkiem czego Sejm galicy-
jski w r. 1883 uchwalił przyznanie w kraju
do kosztów wybudowania tej kolei znaczącej
kwoty.

O konieczności przedsięwzięcia wnieśli rozmatia
prośby, a w szczególności panu Towarzystwo
projektuje budowę kolei z Rzeszowa do Nad-

torzkiego z i. październiku 1883 r. otrzymał on
realizację ministerstwa handlu z 13 maja 1883
do 1. 1888 powołano do przedsięwzięcia przy-
gotowanych robót technicznych dla kolei lo-
kalnej od stacji Jarosław wzdłuż lewego bręga
Saasu do granicy Krolestwa pod Nadbrzeżem im
Tarnobrzegu, w ślad zaś takowego zawinięcia
wym został reskryptem ministerstwa handlu z 7
czerwca 1883 r. 1888, że linja kolejowa, z Jar-
osławia do Nadbrzeźnia lub Tarnobrzegu, nie odpo-
wieda warunkom wojtkowym w tej mierze, jak
połączenie kolejowe Dumby (Rzeszowa) z Tar-
nobrzegiem, zatem... koncesjonowanie kolei lo-
kalnej Jarosław-Nadbrzeże, lub Tarnobrzeg do-
pięro wtedy mogłoby być przedmiotem zastano-
wienia się nad nim (ich ostatni dania in der Lage
wznieć się ewentualnie Concessionierung der erbe-
ren Linie in näherer Erwägung zu stehen) gdy-
by budowa kolei z Dumby (Rzeszowa) do Tar-
nobrzega, o którą, której Karola Ludwika się u-
biega, była już wykończoną, lub też co najmniej
niewzajemnie zabezpieczoną (wezn die von der
Verwaltung der galiz. Carl Ludwig Bahn ange-
strebt Eisenbahnverbindung Dumbica (Rzeszów)
Tarnobrzeg im Saas ausgeführt oder mindestens
zweifellos sichergestellt sein wird).

Co spowodować mogło uderzenie, nawet dla
lalka myślnie zapatrywanie się władz na znacze-
nie strategiczne obu tych projektowanych linii
kolejowych, zrozumiał trudną, latwo natomiast
pojąć, że zupełne zaniechanie budowy połączenia
kolejowego postopadło ku granicy Krolestwa
województwa Austrii, i w razie jakichś zawikła-
nych okoliczności, które, jak dotychczas widać
dopomagać w dni już kilka do wybuchu wojny
Tug zu spät kommen.

Reskrypta bowiem przytoczonego pana ministra
handlu doprowadziły do tego, że książę Wład-
ysław Czarzyński, wiedząc, iż dwie równoległe
linje kolejowe o kilka zaśwado mil od siebie od-
dalone nie będą mogły istnieć, i nie chce wy-
razić najniepotrzebnie kilkunastu tysięcy na
kosztu trasowania, cofnął się, a koleja Karola Lu-
dwika, widząc się oswojowaną od wyłożaw-
ców, z budową wzięła się nie spieszy i mimo
upływu 2 lat do zakończenia bardzo jeszcze
daleko, gdy przeciwnie w razie udzielenia kon-

ceści księcia Czarzyńskiemu połączenie kolei Ka-
rola Ludwika z Władysław byłoby już dokonane, o-
kolica niedostępna i bezdrożna ekonomicznie u-
rządowa i państwo w posiadaniu strategicznie
bardzo ważnej linii kolejowej.

Oto nagli fakt, dowodzący bez komentarzy
zgubności dniejszej polityki kolejowej, dowodzą-
cy, że jednakoż chociażby najbardziej wpływowi,
ustąpić muszą wpływom ubocznym przemysłowych
instytucji finansowych.

Spiewnik ruski „Kobzar”.

Komplet słowny, z tłumaczeń ruskiego wami-
ruchem jowialnego w celu wyduńnięcia piędzi
ruskich postanowił zawiadomić także polską pu-
bliczność, B obecnie drukuje się już czwarty ar-
kusis spiewnika, a w drugiej połowie lipca wy-
danie cały zeszyt i obejmować będzie kwartył z
niejakimi pieśniami ludowymi, jako iż wstę-
pów ruskich-ukraińskich kompozytorów: Zyzanka,
Werbikierko, Lawrowskiego, Worobnikowa, Wa-
chalanina i t. p.

Redaktor spiewnika zajmuje się znawca mu-
zyki i kompozytor P. prof. A. Wechnianin. Ce-
na prenumeracji do 15. lipca b. r. wynosi 1 zł.
po 15 lipca cena zostanie znaczną podwyższona.
Prenumeratę należy pociągać do komiśta, na ręce
P. Izidora Ziobkiewicza, studenta sw. Te-
ologii w ruskim seminarjum, lub do redaktor
piism ruskich i polskich w Lwowie.

Piękno to wydawnictwo zaszczytne a całej du-
szy. Nie masz dziś domu polskiego na Rusi, a
nawet na Mazurach, gdzieby z najwspanialszym
pastą nie spiewano, lub nie przagniono słyszeć cu-
downie znowych, lub chwalebnych pieśni ruskich.
Rozpowiadają się one dożyłozna tylko ze
starych, najcenniejszych, a zatem mniej po-
ważanych spiewników. Wydawnictwo zaszczytne ko-
munisty słownych, których obfitych w całym
Lwowie, dostarcza publicznosci i redaktora, któ-
rego brak dawał się czuć dotychczas w naszym
życiu rodzinnym i towarzyskim, a wiadomo, jak
nie i kojarzenia nawet powasłoznych żywiołów.
Rozwój życia towarzyskiego jest warunkiem za-
wzięcia życia w życiu publicznym, czego po-
zostawienie godny przykład dają nam wszyst-
kie ludy pobratymcze, a w szczególności Czesi
i Chorwaci, gdzie liczne stowarzyszenia spiewa-
ckie, powołują rolę grają w społeczeństwie i przy-
czyniają się do jego siły, gruchoczącej wrogów.

Listy z urlopu.

VIII Zakopana 30 czerwca. Wyciekają od 3
dni nadaremnie pogody, postanowiliśmy wreszcie
opuścić Zakopane. Dwa tygodnie przepędzone w
Tatrach, minęły jak sen ureczy, po którym milie
tylko pozostało wspomnienie. Nie mogę jednak
opuścić Zakopanego, nie poświęciłbym słów kilka
działalnoci Towarzystwa tatrzańskiego i tatej-
szym mieszkańcom.

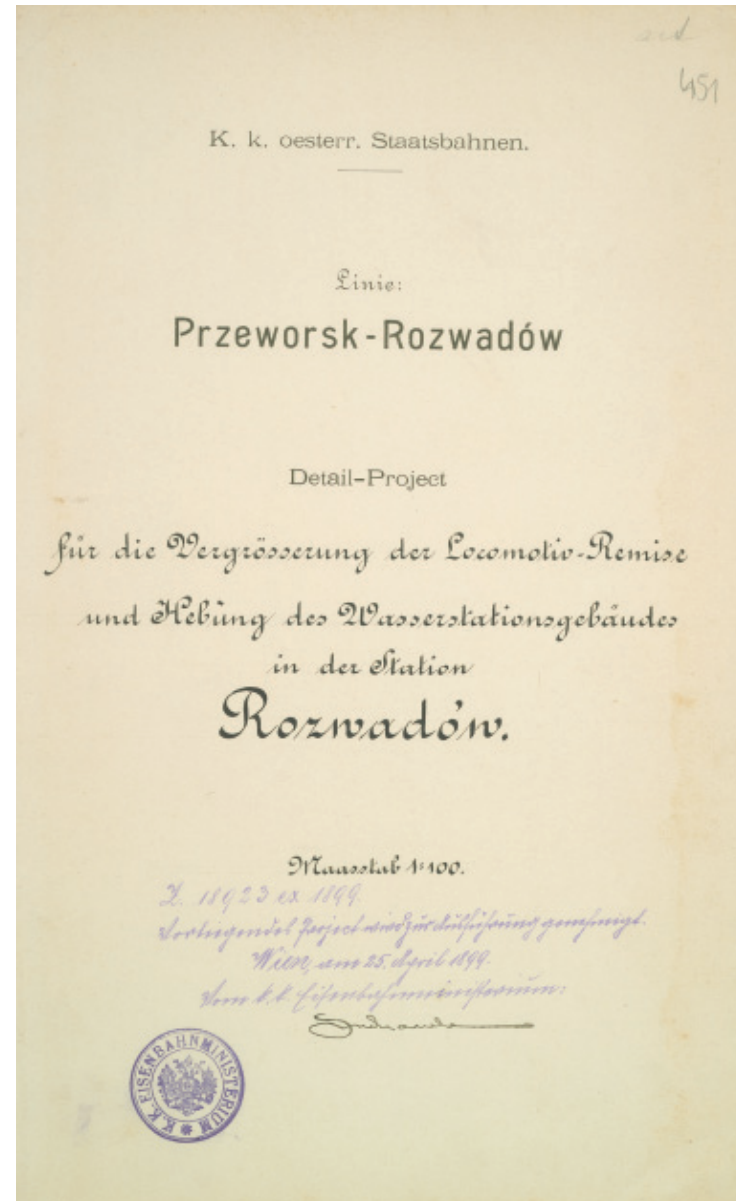
Towarzystwo tatrzańskie liczy wielką liczbę
członków w całym kraju, z których znaczną
część nie są inną czynności Towarzystwa, jak
świadczenie wstadek. Tymczasem śmiało rzec mo-
żna, że bez Tow. tatrzańkiego, pomimo gór
byłoby niemożliwym. Oj Zakopanego poczaymy
na każdym kroku czasu nad losem turysty nie-

5. Str. 451 – strona tytułowa

C.K. Austriackie Koleje Państwowe / K. k. oesterr. Staatsbahnen /
Linie Przeworsk – Rozwadów /
Projekt szczegółowy / Detail – Projekt /
**Powiększenia Remizy Lokomotyw i podwyższenie budynku stacji
wodnej na Stacji Rozwadów** / für die Vergrößerung der Locomotiv
Remise und Hebung des Wasserstationsgebäudes in der Stations
Rozwadów /
Skala 1:100 / Maasstab 1:100 /

Poniżej odręczne adnotacje:
L.dz. 18(0,)(9)23 ex 1899 / Z. 18(0,)(9)23 ex 1899./
(Pismo odręczne z datą i podpisem – najprawdopodobniej akceptujący
projekt)
Wiedeń 25 kwiecień 1899.

Pieczęć okrągła z cesarskim dwugłowym orłem i napisem dookoła: K.K
EISENBAHNMINISTERIUM – C.K. Ministerstwo Kolei



6. Str. 452 – rysunki

Na górze planszy znajdują się następujące adnotacje /od lewej strony/
C.K. Kolejowy Zarząd Budowlany Jarosław / K.k Eisenbahn Bauleitung
Jaroslaw /
C.K. Austriackie Koleje Państwowe / K. k. Oesterreichische Staatsbahnen /
Szlak: Dembica (pisownia oryginalna) – Nadbrzezie – Rozwadów / Linie:
Dembica – Nadbrzezie – Rozwadów /

Następnie tytuł planszy:

**Projekt powiększenia Remizy Lokomotyw na Stacji Rozwadów / Project
für Vergrößerung der Locomotiv Remise in der Stations Rozwadów /**

Kolejno cztery rysunki z podpisami:
Widok boczny / Giebelansicht /
Przekrój poprzeczny / Querschnitt /
Przekrój podłużny / Langenschnitt /
Rzut poziomy / Grundriss /
Widok elewacji frontowej / Langen – Ansicht /

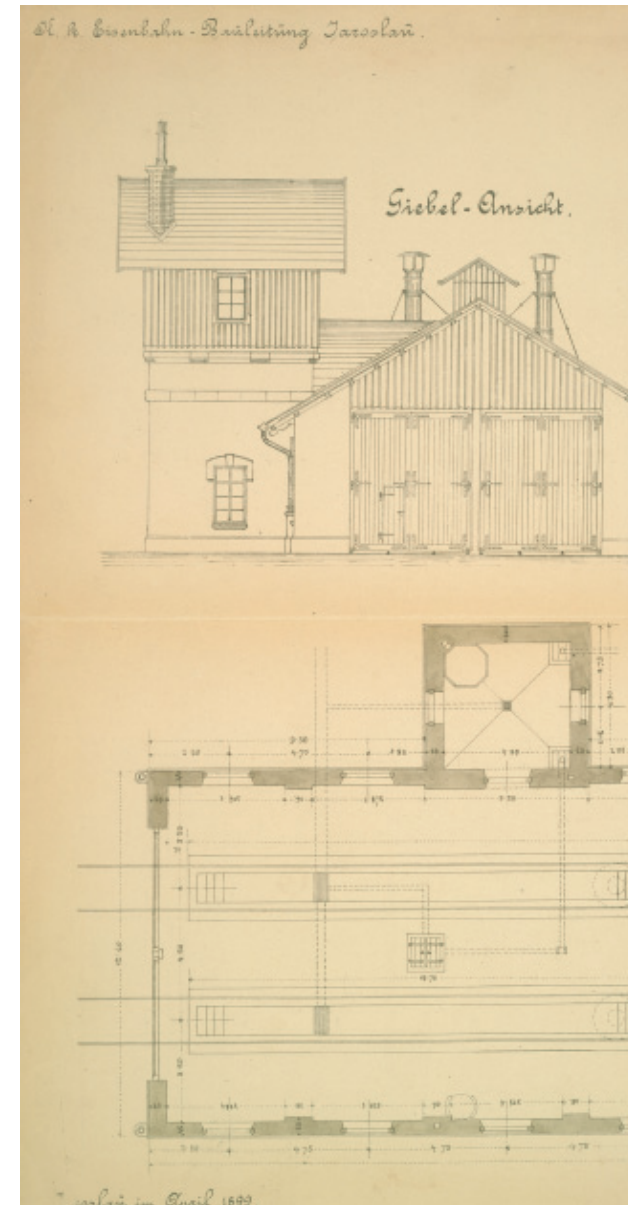
Na dole planszy /od lewej/

Jarosław Kwiecień 1899 /Jaroslaw im April 1899 /

Skala 1:100 / Masstab: 1:100 /

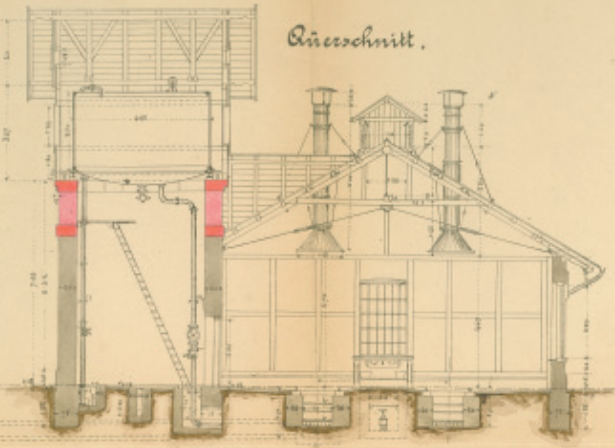
C.K. Kierownik Budowy / Der k.k. Bauleiter /

Odręczny podpis

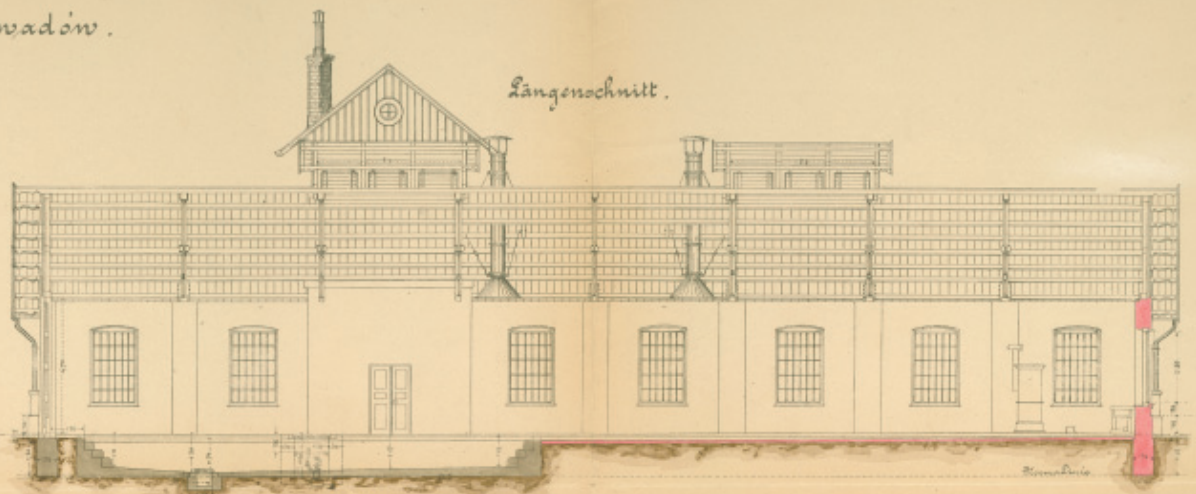


Projekt für die Vergrößerung der Locomotiv-Remise in der Station Rozwadów.

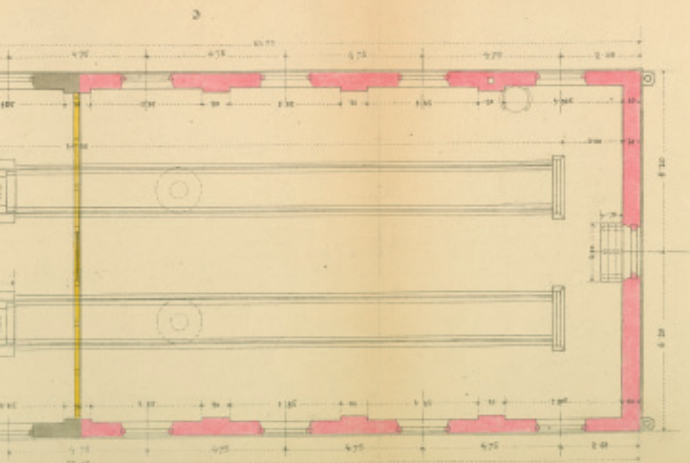
Querschnitt.



Längenschnitt.



Grundriss.

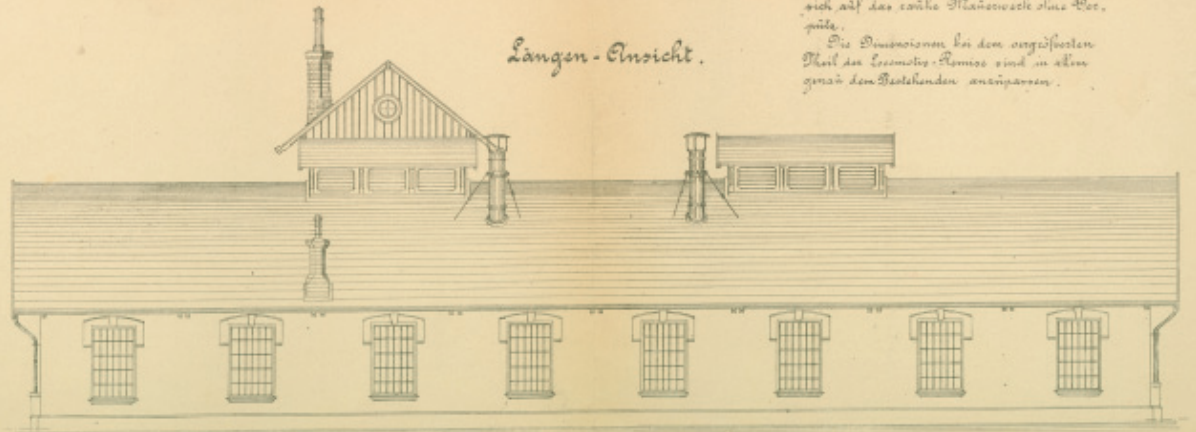


Maßstab: 1:100.

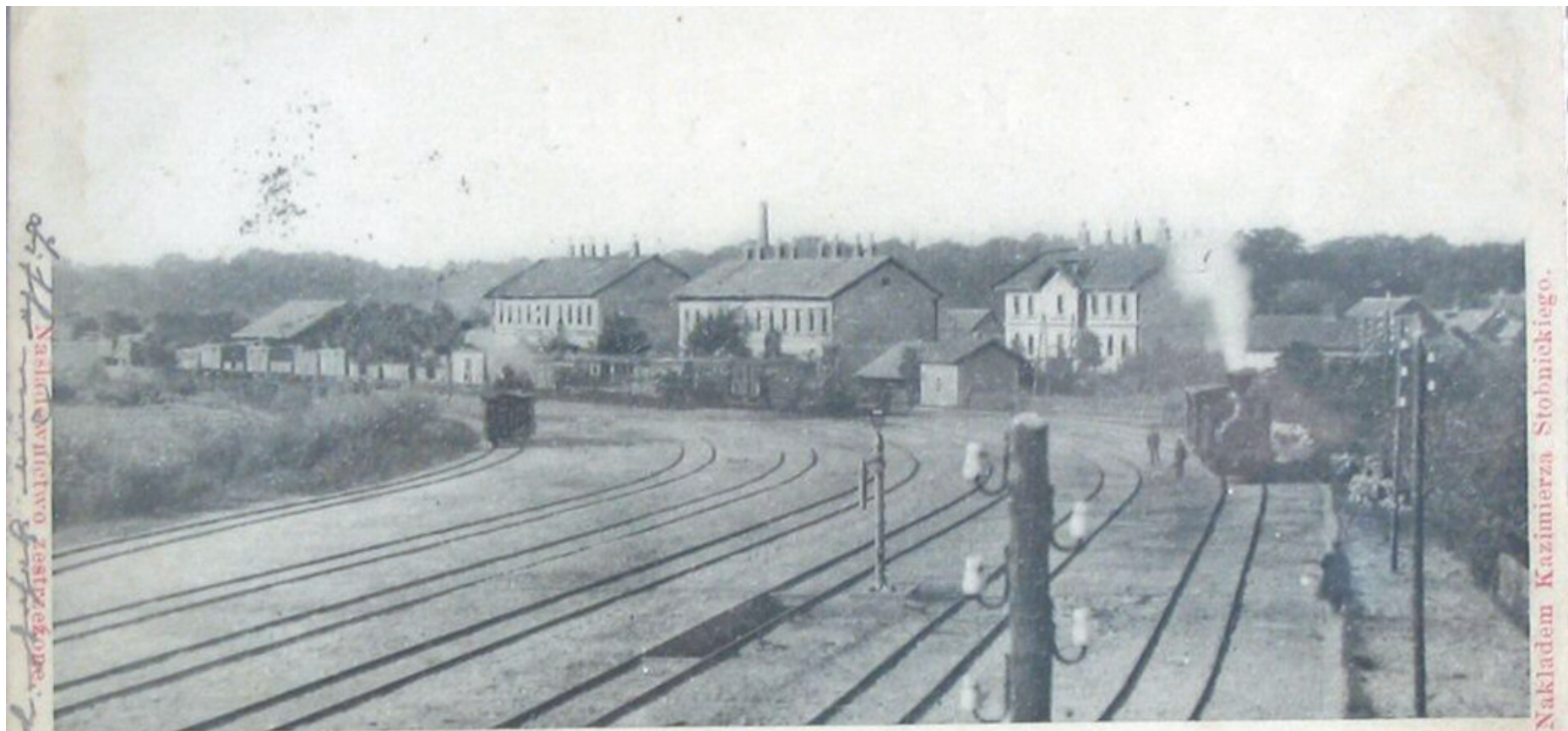
Bemerkung:

Die Ecken der Mauerarbeiten beziehen sich auf das frühere Mauerwerk ohne Verputz.
Die Dimensionen bei den vergrößerten Theil der Locomotiv-Remise sind in allen genau den Bestehenden anzupassen.

Längen-Ansicht.



Des k. k. Bauleiters:
L. S. S. S.



W. H. N. S. K. O. W. I. T. W. O. Z. A. S. T. P. O. D. E. p. m. O. n. S. y. n. e.

Nakładem Kazimierza Stobnickiego.

Ogólna stacja kolejowa Rozwadów. 4. 9. 07.
Janusz Janak

7. Str. 453 – karta tytułowa

C.K. Austriackie Koleje Państwowe / K.K. oesterr. Staatsbahnen /
Szlak Przeworsk – Rozwadów / Linie Przeworsk – Rozwadów/
Projekt szczegółowy / Detail – Projekt /

Do rozbudowy i adaptacji budynku recepcyjnego na stacji Rozwadów
/ Für die Erweiterung und Adaptierung des Aufnahmegebäudes in der
Station Rozwadów /
Widoki i przekroje / Ansichten und Schnitte /

Dalej znajdują się adnotacje odręczne:

L.dz. 18(0,)(9)23 ex 1899 / Z. 18(0,)(9)23 ex 1899./

Następnie pismo odręczne z datą i podpisem – najprawdopodobniej
akceptujące projekt)

Wiedeń 25 kwiecień 1899.

*Pieczęć okrągła z cesarskim dwugłowym orłem i napisem dookoła: K.K.
EISENBAHNMINISTERIUM – C.K. Ministerstwo Kolei*

Pismo odręczne (nieczytelne)

Pieczętka:

C.K. Dyrekcja Kolei Państwowych / K.K Staatsbahn Direction /

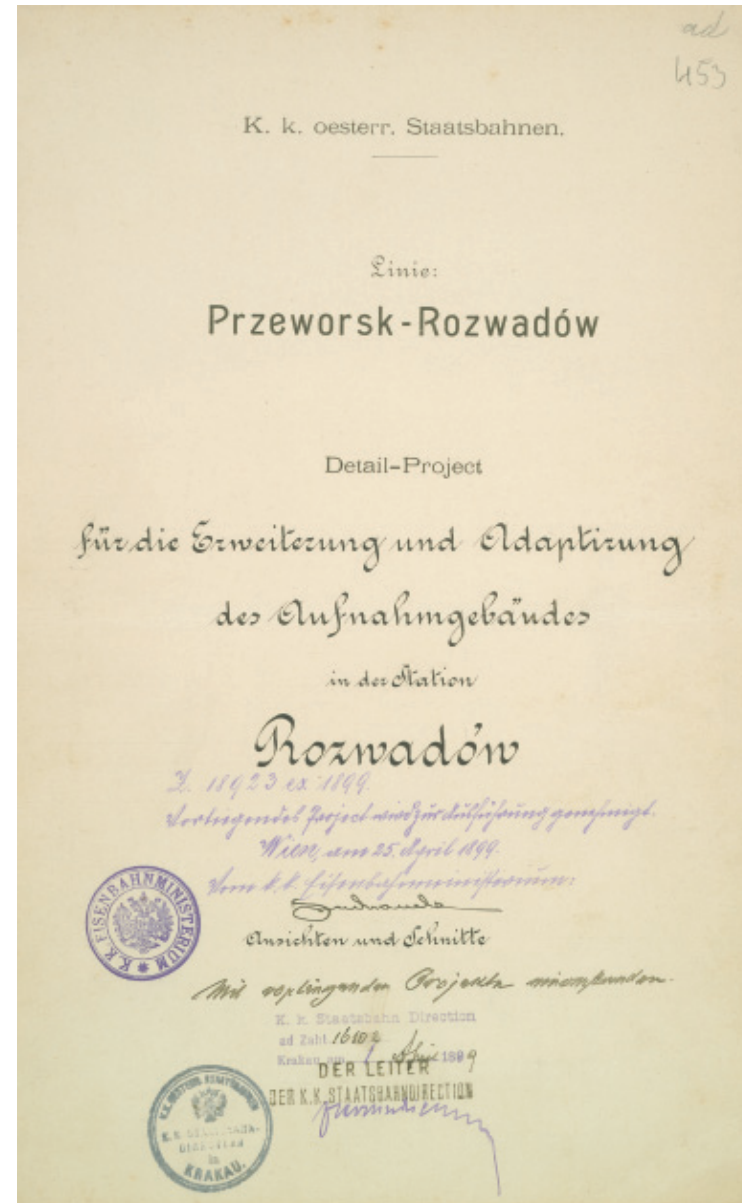
L.dz. (ręcznie wpisany numer) 16102 / ad Zahl 16102 /

w Krakowie (ręcznie wpisany miesiąc) **kwiecień 1899** / Krakau am
.../ April 1899/

Kolejna pieczętka:

Kierownik C.K. Dyrekcji Kolei Państwowych (podpis nieczytelny) / DER
LEITER DER K.K. STAATSBAHNDIRECTION /

*Pieczęć okrągła z dwugłowym orłem cesarskim i napisem pod nim:
K.K. STAATSBAHNDIRECTION in KRAKAU. Nad orłem napis: K.K.
OSTERR. STAATSBAHNEN*



8. Str. 454 – rysunki

Na górze planszy znajdują się następujące adnotacje /od lewej strony/
C.K. Kolejowy Zarząd Budowlany Jarosław / *K.k Eisenbahn Bauleitung Jaroslau* /
Szlak: Przeworsk – Rozwadów / *Linie: Przeworsk – Rozwadów* /

Następnie tytuł planszy:

Projekt do rozbudowy i adaptacji budynku recepcyjnego na stacji Rozwadów / *Projekt für die Erweiterung und Adaptierung des Aufnahmsgebäudes in der Station Rozwadów* /

Kolejno sześć rysunków z podpisami:

Przekrój A B / *Schnitt A B* /

Widok od strony kolei / *Bahnseitige Ansicht* /

Przekrój C D / *Schnitt C D* /

Widok z boku – szczytu / *Giebel Ansicht* /

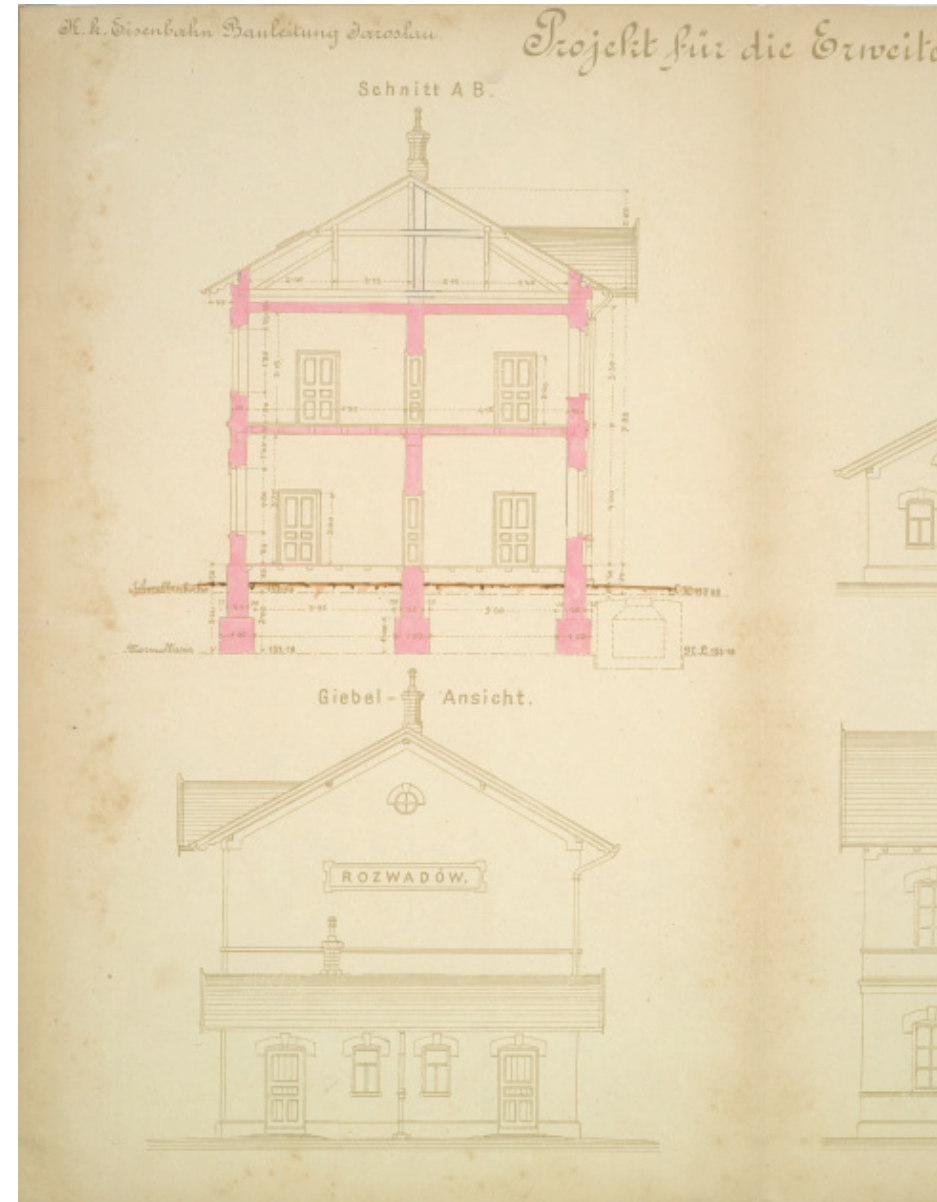
Widok od strony ulicy / *Strassenseitige Ansicht* /

Przekrój E F / *Schnitt E F* /

Skala 1:100 / *Masstab: 1:100* /

W prawym dolnym rogu:

C.K. Kierownik Budowy (*podpis nieczytelny*) / *Der k.k. Bauleiter* /

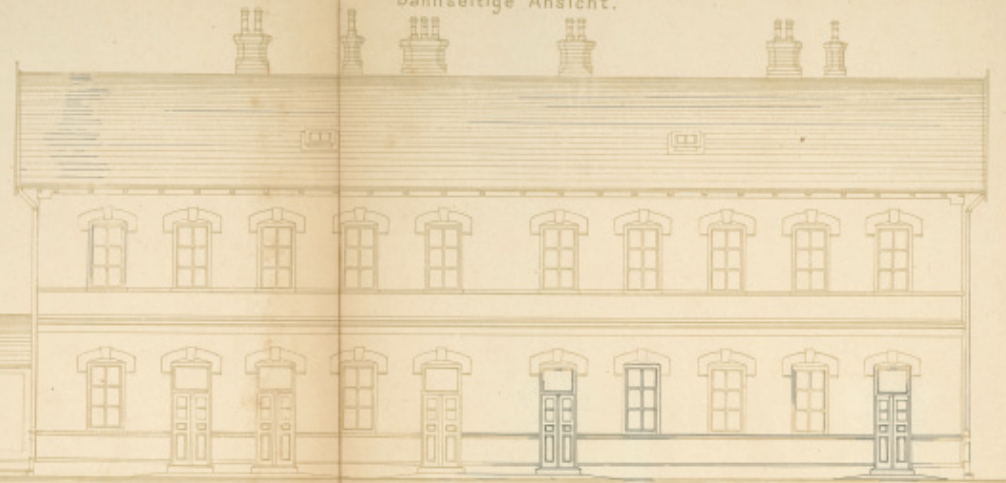


ung und Adaptirung des Aufnahmegebäudes in der Station Rozwadów.

Linie. Pzaworsk. Rozwadów.

484

Bahnseitige Ansicht.



Straßenseitige Ansicht.

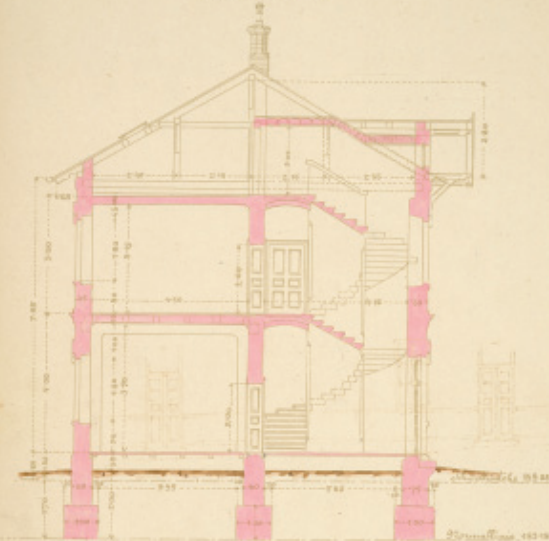


Maaßstab 1:100.

Anmerkung:

Die Ecken der Mauerflächen beruhen sich auf der
rauhre Mauerwerk ohne Verputz.
Die Dimensionen des dem neuesten Stand der
Aufnahmegebäude sind in Allem genau dem
bestehenden Werke anzupassen.

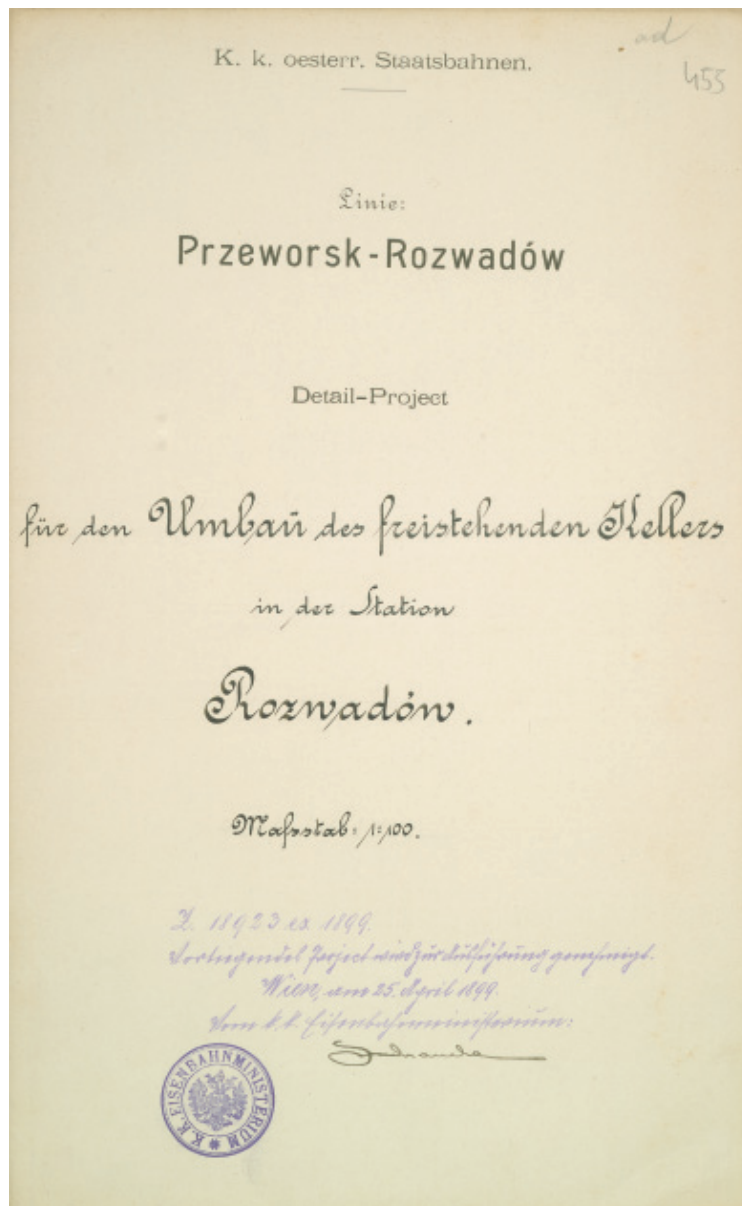
Schnitt C D.



Schnitt E F.



Der k. k. Bauleiter
Kleinmayer.

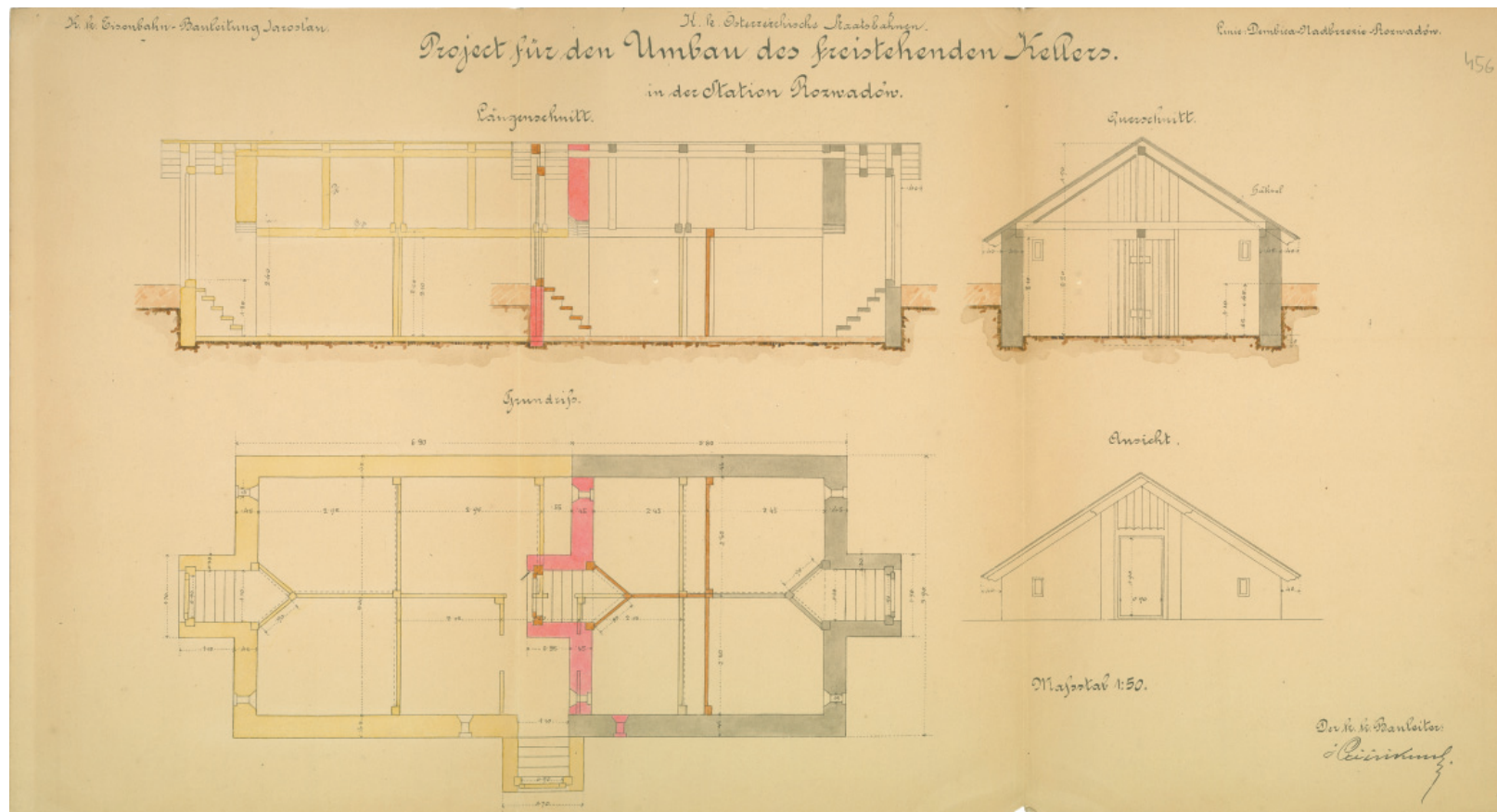


9. Str. 455 – karta tytułowa

C.K. Austriackie Koleje Państwowe / K. k. oesterr. Staatsbahnen /
Szlak Przeworsk – Rozwadów / Linie Przeworsk – Rozwadów /
**Projekt szczegółowy / Detail – Projekt /
Przebudowy wolnostojących piwnic na stacji Rozwadów**
/ für den Umbau des freistehenden Kellers in der Stations Rozwadów /
Skala 1:100 / Masstab: 1:100 /

Następnie znajduje się odręczna adnotacja zawierająca:
L.dz. 18(0,)(9)23 ex 189 / Z. 18(0,)(9)23 ex 1899 /
Miejsce, data i podpis / najprawdopodobniej akceptujące projekt /
Wiedeń 25 kwiecień 1899.

Pieczęć okrągła z cesarskim dwugłowym orłem i napisem dookoła: K.K EISENBAHNMINISTERIUM
– C.K. Ministerstwo Kolei



10. Str. 456 – rysunki

Na górze planszy znajdują się następujące adnotacje /od lewej strony/:

C.K. Kolejowy Zarząd Budowlany Jaroslau /K.k. Eisenbahn Bauleitung Jaroslau /

C.K. Austriackie Koleje Państwowe /K. k. Oesterreichische Staatsbahnen /

Szlak: Dembica (pisownia oryginalna) – Nadbrzezic – Rozwadów / Linie: Dembica – Nadbrzezic – Rozwadów /

Następnie tytuł planszy:

Projekt przebudowy wolnostojących piwnic na stacji Rozwadów / Project für Umbau des freistehenden Kellers in der Station Rozwadów /

Kolejno cztery rysunki z podpisami:

Przekrój podłużny / Langenschnitt /

Przekrój poprzeczny / Querschnitt /

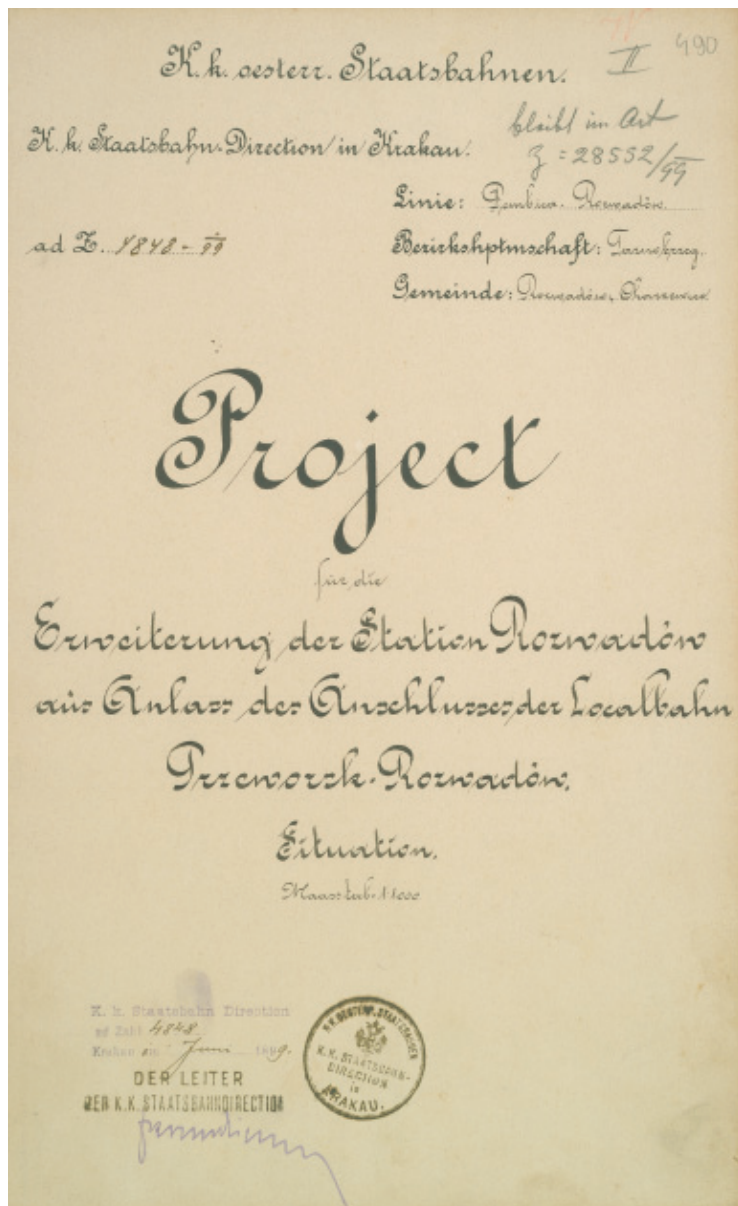
Rzut poziomy / Grundriss /

Widok / Ansicht /

Skala 1:50 / Masstab: 1:50 /

W prawym dolnym rogu podpis:

C.K. Kierownik Budowy (podpis nieczytelny) / Der k.k. Bauleiter /



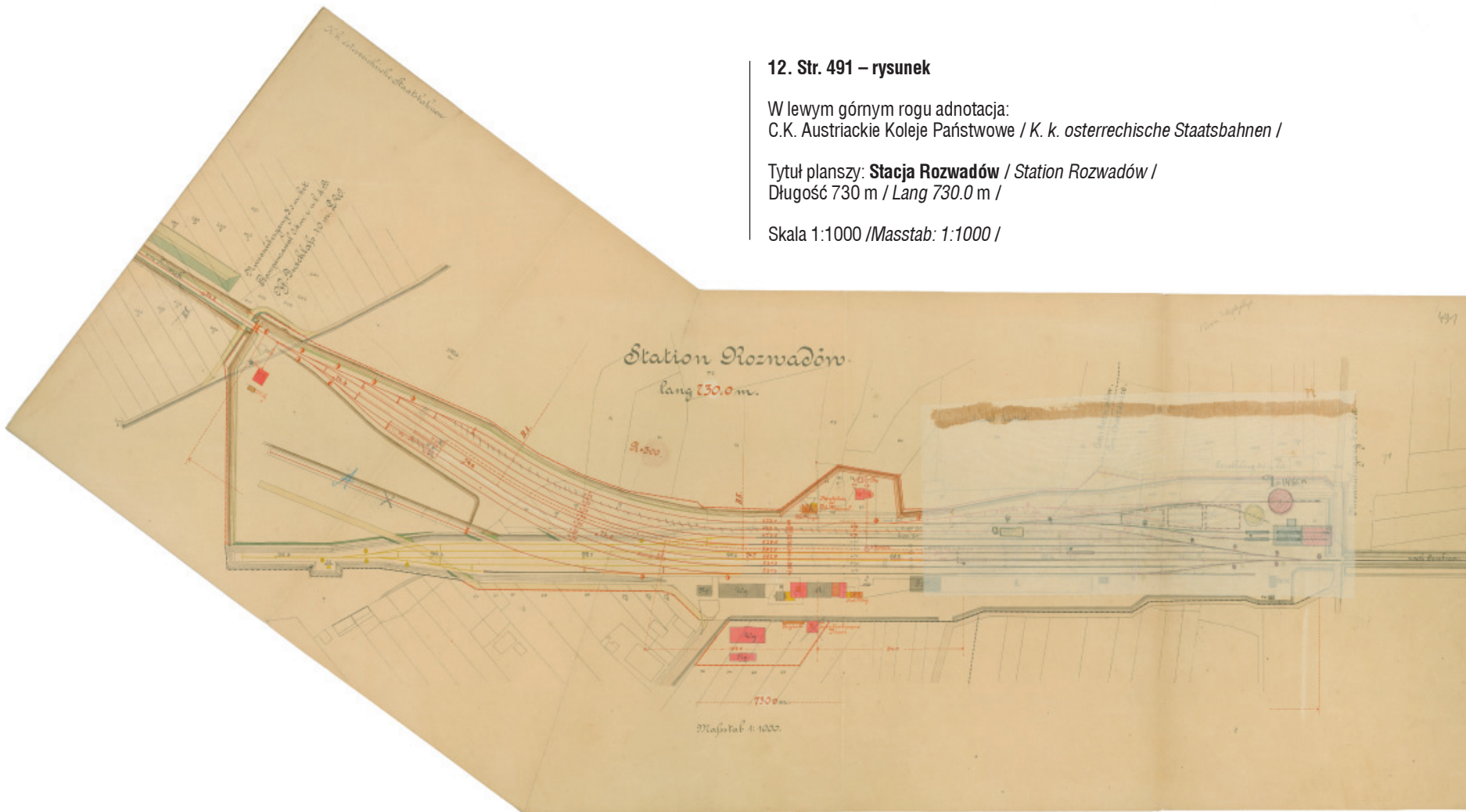
11. Str. 490 – karta tytułowa

C.K. Austriackie Koleje Państwowe / K. k. oesterr. Staatsbahnen /
C.K. Dyrekcja Kolei Państwowych w Krakowie / K.k Staatsbahn Direction in Krakau /
(dopisek ołówkiem) bleibt im amt z = 28552/99
L.dz. (ręcznie wpisany numer) 1848 – 99 / Ad Z. 1848 – 99 /
Szlak Dembica (pisownia oryginalna) – Rozwadów / Linie: Dembica – Rozwadów/
Starostwo: Tamobrzeg / Bezirkshptmschaft: Tamobrzeg /
Gmina Rozwadów Charzewice / Gemeinde: Rozwadów; Charzewice /
**Projekt rozbudowy stacji Rozwadów z okazji połączenia lokalnej kolei Przeworsk
Rozwadów / Project für die Erweiterung der Station Rozwadów aus Anlass des
Anschlusses der Localbahn Przeworsk Rozwadów /**
Sytuacja / Situation /
Skala 1:1000 / Masstab: 1:1000 /

Pieczętka:
C.K. Dyrekcja Kolei Państwowych / K.K Staatsbahn Direction /
L.dz. (ręcznie wpisany numer) 4848 / ad Zahl 4848 /
Kraków (ręcznie wpisany miesiąc) **Czerwiec 1899** / Krakau am Juni 1899 /

Kolejna pieczętka:
Kierownik C.K. Dyrekcji Kolei Państwowych (podpis nieczytelny) / DER LEITER DER
K.K. STAATSBAHNDIRECTION /

Pieczęć okrągła z dwugłowym orłem cesarskim i napisem pod nim: K.K.
STAATSBAHNDIRECTION in KRAKAU. Nad orłem napis K.K. OESTERR.
STAATSBAHNEN



12. Str. 491 – rysunek

W lewym górnym rogu adnotacja:
C.K. Austriackie Koleje Państwowe / K. k. osterreichische Staatsbahnen /

Tytuł planszy: **Stacja Rozwadów / Station Rozwadów /**
Długość 730 m / Lang 730.0 m /

Skala 1:1000 / Masstab: 1:1000 /

Str. 540 – karta tytułowa

C.K. Austriackie Koleje Państwowe / K. k. oesterr. Staatsbahnen /
(dopisek ołówkiem) bleibt im Z = 51.805/ex99
C.K. Dyrekcja Kolei Państwowych w Krakowie / K.k Staatsbahn
Direction in Krakau /
L.dz. (ręcznie wpisany numer) 48910 ex 99 / Ad Z 48910 ex 99 /
Szlak Dębica – Rozwadów / Linie: Dębica – Rozwadów /
Starostwo: Tamobrzeg / Bezirkshptmschaft: Tamobrzeg /
Gmina Rozwadów / Gemeinde: Rozwadów /
Projekt rozbudowy stacji Rozwadów / Project für die Erweiterung
der Station Rozwadów /

Kraków Październik 1899 / Krakau im October 1899 /

Pieczętka:

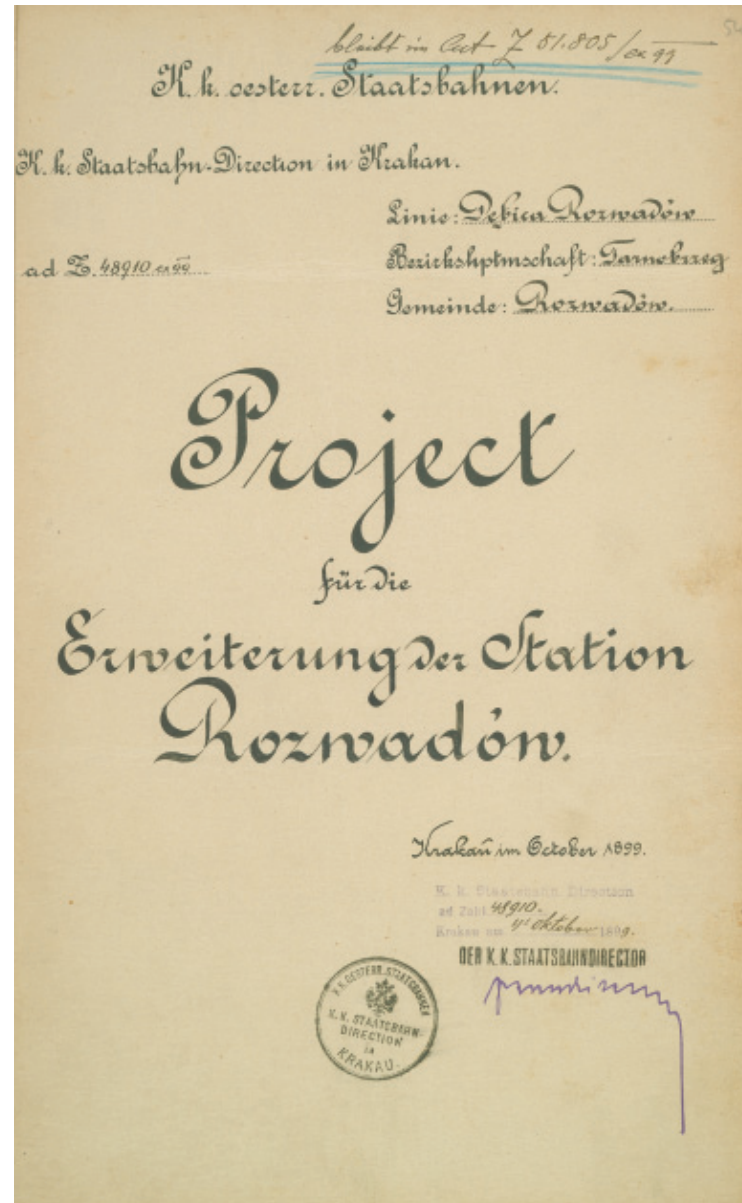
C.K. Dyrekcja Kolei Państwowych / K.K Staatsbahn Direction /
L.dz. (ręcznie wpisany numer) 48910 / ad Zahl 48910/

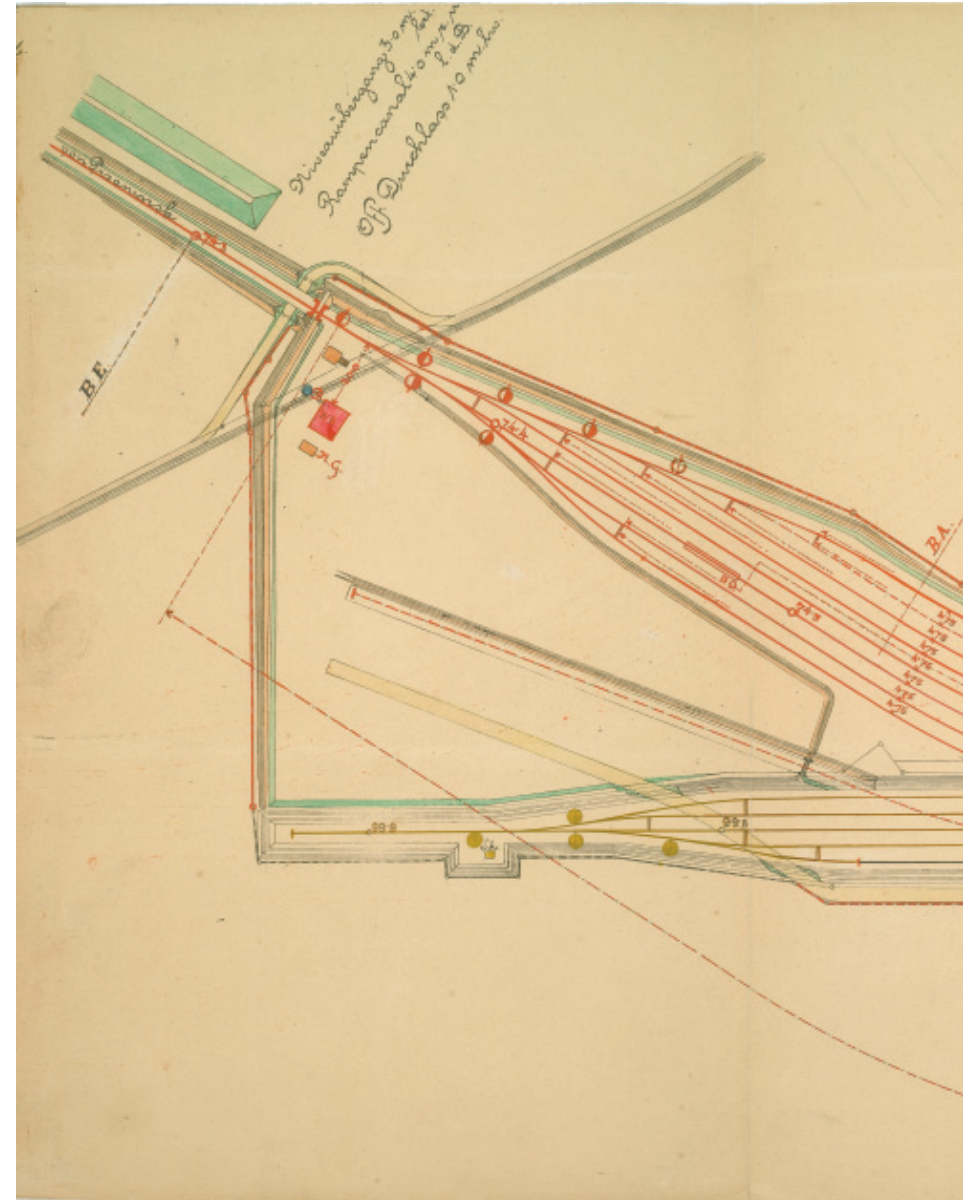
Kraków (ręcznie wpisany miesiąc) **4 październik 1899** / Krakau am4
Oktober 1899 /

Pieczętka:

C.K. Dyrektor Kolei Państwowych (podpis nieczytelny) / DER K.K.
STAATSBAHNDIRECTOR /

Pieczęć okrągła z dwugłowym orłem cesarskim i napisem pod nim:
K.K. STAATSBAHNDIRECTION in KRAKAU. Nad orłem napis K.K.
OESTERR. STAATSBAHNEN





13. Str. 541 – rysunek

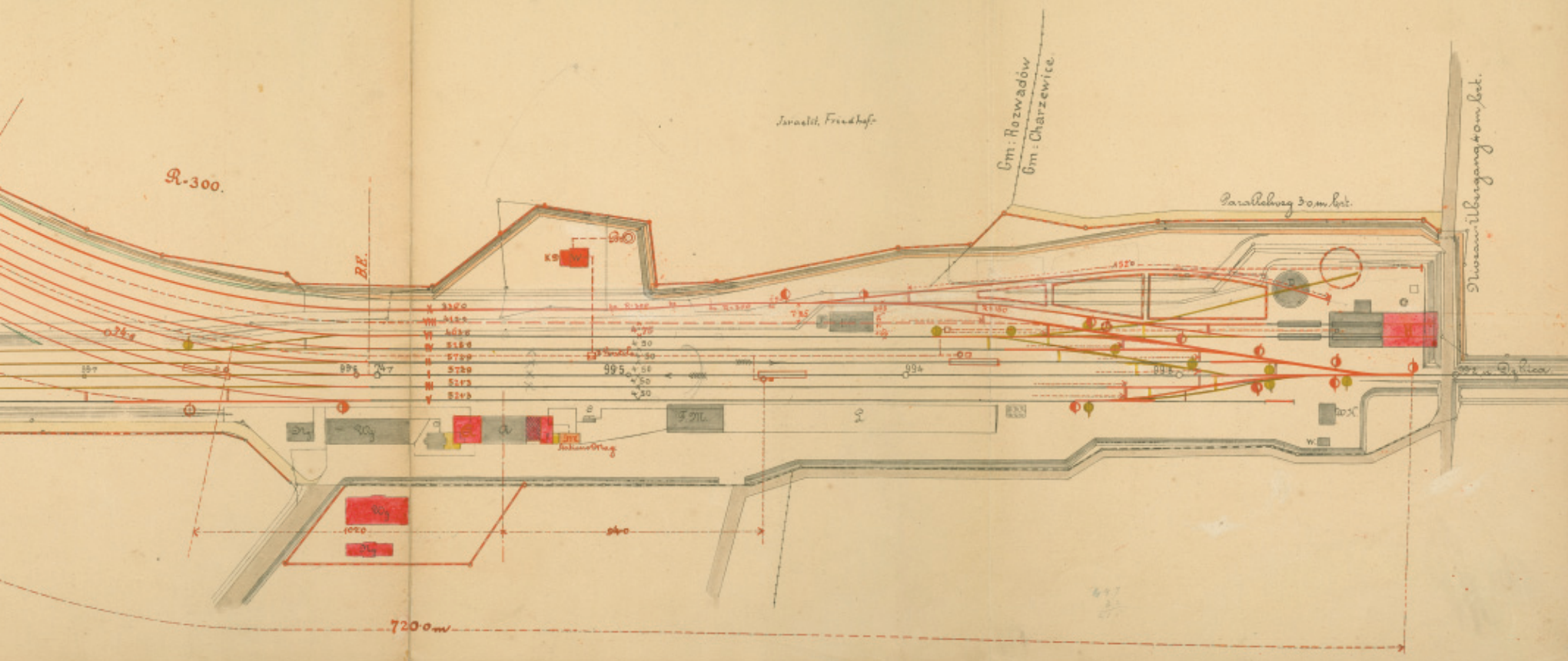
Tytuł planszy:
Stacja Rozwadów / Station Rozwadów /

Skala 1:1000 / Masstab: 1:1000 /

Na rysunku zaznaczono lokalizację cmentarza żydowskiego /Israelit Friedhof/ oraz przebieg granicy pomiędzy gminami Rozwadów i Charzewice

Station Rozwadów.

Maß 1:1000.



Wszystkie ogłoszenia przyjmujemy w Lwowie, w drukarni „Dziennika Polskiego” w ul. Sławkowskiej 10. Cena ogłoszenia: 100 rubli za 1000 znaków druku. W ogłoszeniach dłuższych niż 1000 znaków, cena za każde 1000 znaków. W ogłoszeniach dłuższych niż 1000 znaków, cena za każde 1000 znaków. W ogłoszeniach dłuższych niż 1000 znaków, cena za każde 1000 znaków. W ogłoszeniach dłuższych niż 1000 znaków, cena za każde 1000 znaków.

DZIENNIK POLSKI

Przedsiębiorca: Józef Władysław Władysławski, drukarz, ul. Sławkowska 10. Władysław Władysławski, drukarz, ul. Sławkowska 10. Władysław Władysławski, drukarz, ul. Sławkowska 10. Władysław Władysławski, drukarz, ul. Sławkowska 10.

Numer kosztuje 6 centów.

wychodzi codziennie, niewyłączając niedziel i świąt o 8. rano.

Wszystkie ogłoszenia przyjmujemy w Lwowie, w drukarni „Dziennika Polskiego” w ul. Sławkowskiej 10. Cena ogłoszenia: 100 rubli za 1000 znaków druku. W ogłoszeniach dłuższych niż 1000 znaków, cena za każde 1000 znaków. W ogłoszeniach dłuższych niż 1000 znaków, cena za każde 1000 znaków. W ogłoszeniach dłuższych niż 1000 znaków, cena za każde 1000 znaków.

Przebieg choroby...
 podstawił...
 listopada...
 poddany...
 dnia 21...
 ordero...
 Stambulu...
 Urzędow...
 Nelidow...
 potakiwał...
 utrzymu...
 enego mi...
 paszę jako...
 szają tym

gularnego wojska mają się udać nad granicę serbsko-turecką.

Telegramy „Dziennika Polskiego.”

Dębica 30. października. Po spożyciu wspólnego śniadania, urządzonego przez zarząd kolei w Dębicy, o godzinie 11 m. 27. w południe wyruszył dziś pociąg składający się z 16 nowych wagonów z Dębicy do Rozwadowa. Maszyna przybrana festonami z zieleni, flagami o barwach kraju i państwa. Pociągiem jechali radca rządu Sładkowski, inspektorowie Elsner i Buresch, kierownik budowy Haunold, nadzynieer Heppel, wielu innych i dziennikarze. Odjeżdżający pociąg żegnała na dworcu licznie zebrana publiczność.

Rozwadów 30. października. Cała trasa kolejowa przecina okolice piękne i zaludnione; wszędzie widać gospodarstwa wiejskie schłodne. Teren tej nowej linii jest równy do Tarnobrzega, dalej nieco górzysty. Budowa linii była w ogóle łatwa, przyznać też trzeba, że została nader starannie wykonana, szczególnie, gdy się zważy pośpiech z jakim ją budowano.

Na wszystkich stacjach oczekiwało pierwszy ten regularny pociąg mnóstwo publiczności. Bardzo wiele osób prywatnych po drodze przyłączało się do pociągu. W Mielen wsiadł do pociągu starosta Kraus, w Chorzelowie przybył na stację Jan hr. Tarnowski z rodziną, w Chmielowie wielu włościan w strojach świątecznych, na stacji w Tarnobrzegu oczekiwał na pociąg marszałek krajowy hr. Tarnowski z całą rodziną i niezliczone tłumy włościan. W ogóle panował ruch niezwykły, tem mniej spodziewany, że otwarcie kolei dopiero wczoraj późnym wieczorem zapowiedziano.

Za Tarnobrzegiem podano do wagonu objad na 14 nakryć.

Z Tarnobrzega do Rozwadowa przebiega kolej niemal same okolice lesiste.

W Rozwadowie przywitano pociąg muzyką i wystrzałami z moździerzy. Dworzec iluminowany był lampionami różnobarwnymi a na peronie zebrały się tłumy publiczności. Miejscowy notariusz p. Martynowicz powitał przemową radcę i dyrektora Sładkowskiego, dziękując za pośpiech i otwarcie kolei.

Miasto z tej okazji dało w sali kolejowej piękny bal, na który przybyła inteligencja miejscowa i goście, którzy przyjechali pociągiem. Jutro rano osobnym pociągiem wyjedzie radca Sładkowski wraz z urzędnikami i dziennikarzami do Nadbrzezia i Sandomierza; powrót nastąpi wieczorem osobnym pociągiem do Dębicy.

Cała przestrzeń nowej kolei wynosi 108 kilometrów. Budynek stacyjny skromny, ale wykonany pięknie. Roboty przeważnie krajowców.

Wiedeń 30. października. Wóz rozwożący wodę sodową najechał wczoraj na Seilerstätte na księżnę Adamowę Sapieżynę i powalił ją na ziemię. Koła przeszły przez dolną część korpusu, pozostawiając ciężkie uszkodzenia. Księżnę odniesiono natychmiast do szpitala.

Dzie upadek g...
 ludziom...
 Peto...
 nictwo D...
 daktora I...
 kretarzow...
 Star...
 metropoli...
 do zwró...
 przeciw...
 A-trjanon...
 na łono...
 Wie...
 kredyty z...
 Pra...
 cym z V...
 rzano ut...
 jednak p...
 Wi...
 siał na k...
 Mad...
 szyć bę...
 dziec nier...
 Berli...
 nie polej...
 Wie...
 nica wio...
 nie ma p...
 Wi...
 uwięziona...
 wną mi...
 Mieli oni...
 tyroznej b...
 Wie...
 pędzone...
 a za wyb...

HOT...
 maszkan...
 II. hr. T...
 n-k. Z. C...
 Judko z...
 Wodzieki...
 hr Zamo...
 Welański...
 HOT...
 Holzendo...
 Janowski...
 Fischer...
 wicz z I...
 Krakowa...
 Leobow...
 HOT...
 W. Cisek...
 Mars, z...
 R. Adam...
 kiewicz...

14. Str. 658 – karta tytułowa

Pieczęć okrągła z dwugłowym cesarskim orłem i napisem dookoła:

C.K. Polowe Kierownictwo Transportu Nr 1 / K. u K.
FELDTRANSPORTLEITUNG No 1 /

C.K. Austriackie Koleje Państwowe / K.K.
OESTERREICHISCHE STAATSBAHNEN /

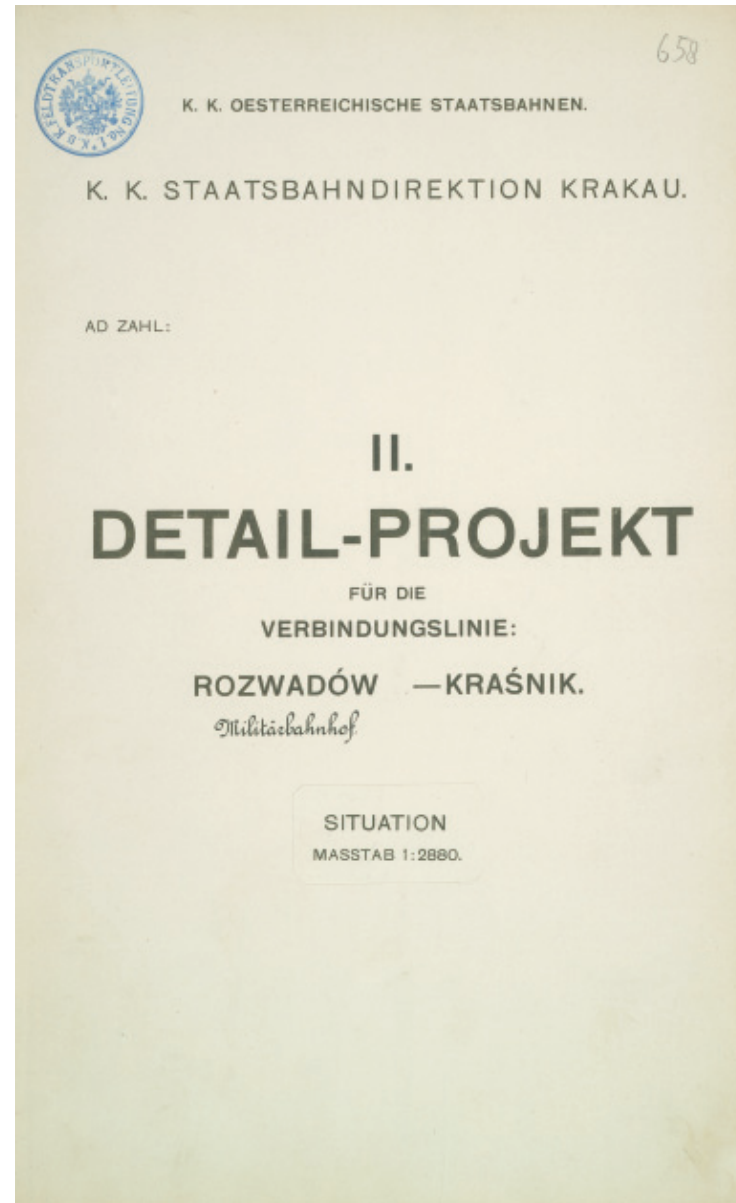
C.K. Dyrekcja Kolei Państwowych Kraków / K.K.
STAATSBAHNDIREKTION KRAKAU /

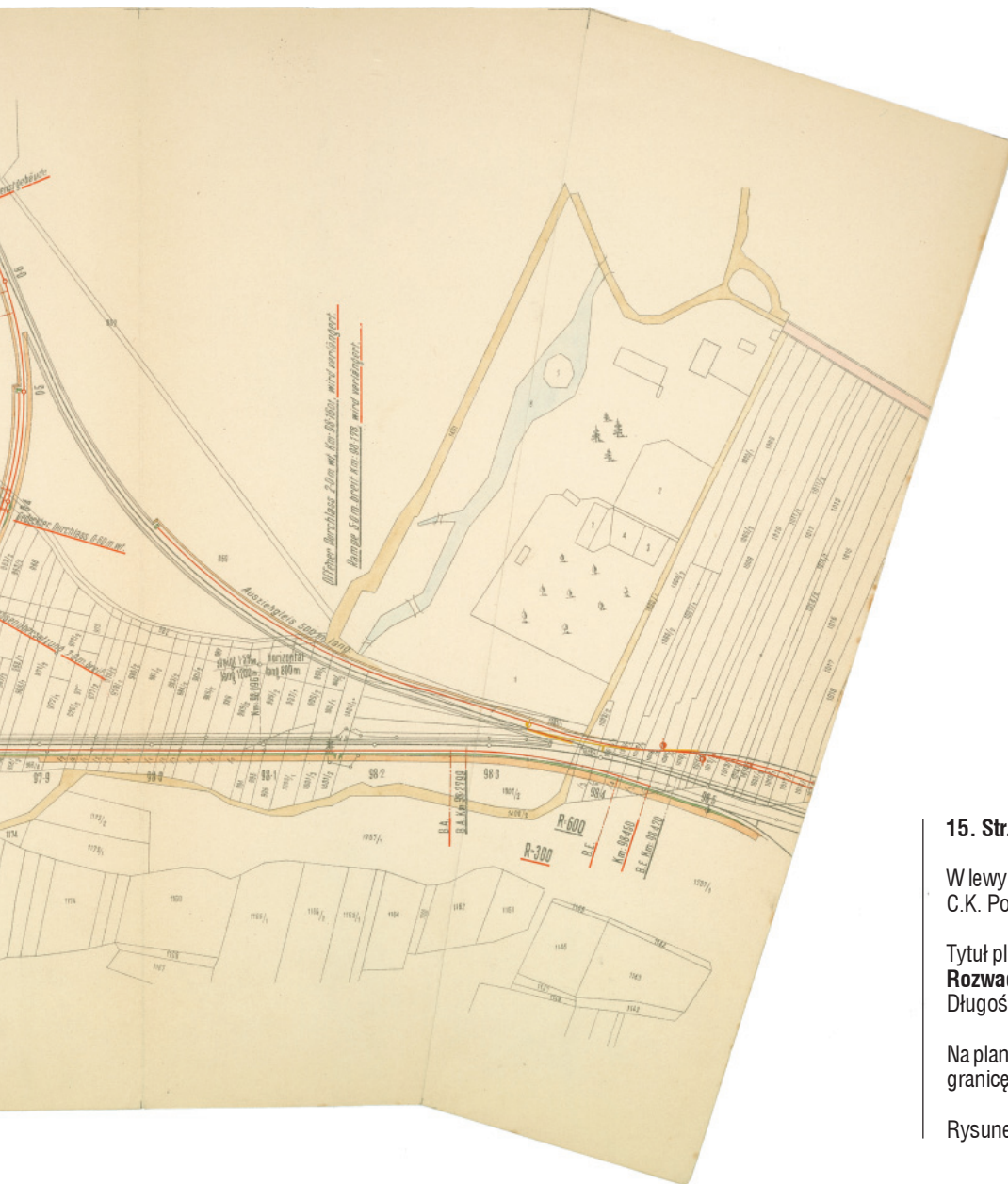
L.dz. / *AD ZAHL /*

**Projekt szczegółowy połączenia linii Rozwadów –
Kraśnik / II. DETAIL – PROJEKT FÜR DIE
VERBINDUNGSLINIE: ROZWADÓW – KRAŚNIKI
Wojskowy dworzec kolejowy / *Militärbahnhof /***

Sytuacja / *Situation /*

Skala 1:2880 / *Masstab: 1:2880 /*





15. Str. 659 – rysunek

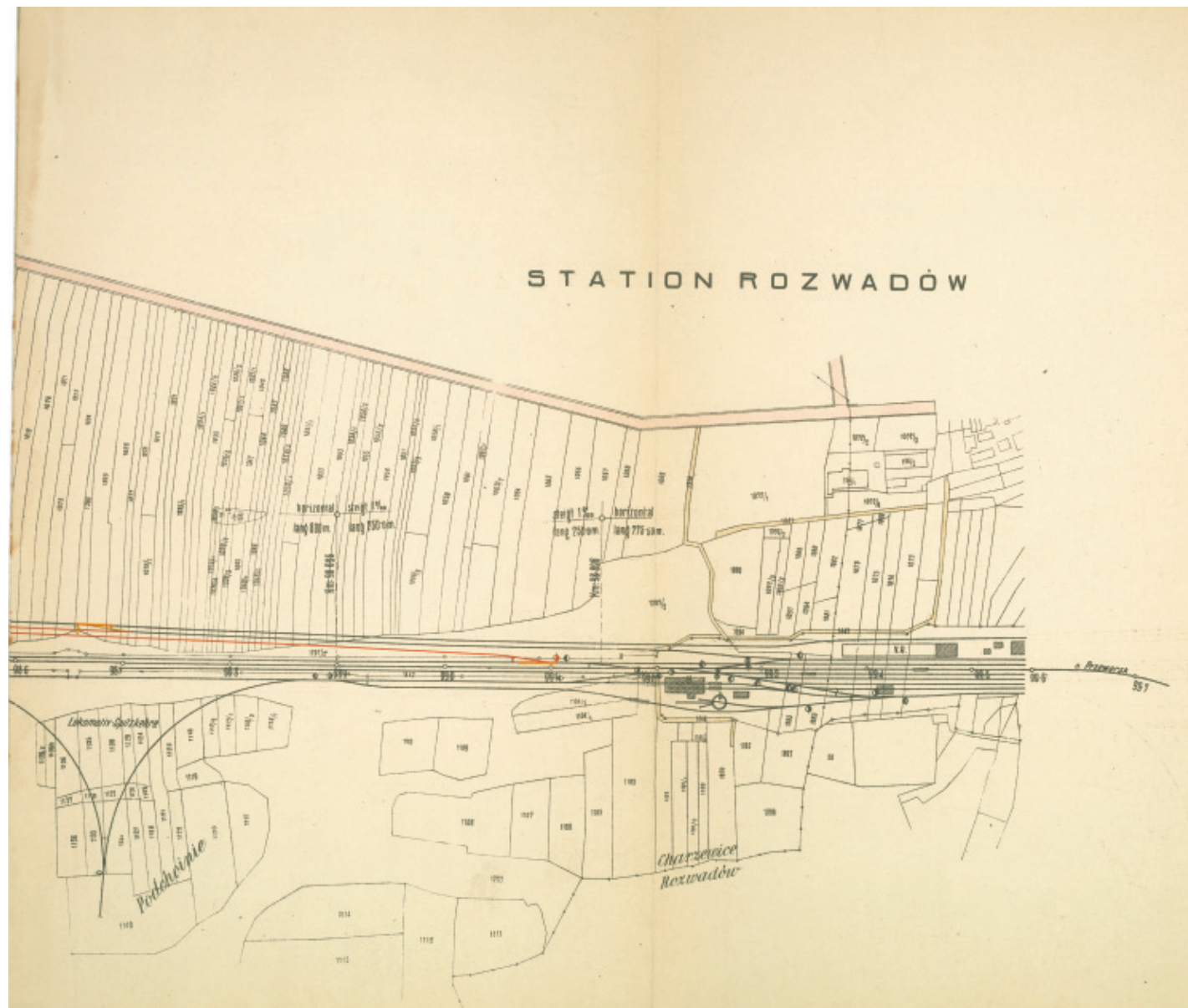
W lewym górnym rogu pieczęć okrągła z dwugłowym cesarskim orłem i napisem dookoła: C.K. Polowe Kierownictwo Transportu Nr 1 / K. u K. FELDTRANSPORTLEITUNG No 1 /

Tytuł planszy:

Rozwadów Wojskowy Dworzec Kolejowy / ROZWADÓW MILITÄRBAHNHOF /
Długość 1120 m //ang 1120 m/

Na planszy po lewej stronie wrysowany jest plan miejscowości Agatówka oraz zaznaczono granicę pomiędzy gminami Pilchów i Charzewice.

Rysunek wykonany jest na mapie z naniesionymi granicami i numerami działek.



16. Str. 659 – 1 – jest do kontynuacja
rys. 0659

Tytuł planszy: **Stacja Rozwadów /
Station Rozwadów/**

Na planszy po lewej stronie zaznaczono
obszar „Podchoinie”, na którym
zaplanowano „nawrót lokomotyw” /
Lokomotiv Spitzkehre/ oraz zaznaczono
granice pomiędzy gminami Rozwadów
i Charzewice.

Rysunek wykonany jest na mapie z
naniesionymi granicami i numerami
działek.

17. Str. 673 – karta tytułowa

C.K. Austriackie Koleje Państwowe / K.K. OESTERREICHISCHE STAATSBAHNEN /

Odrębne oznaczenie – A₃

C.K. Dyrekcja Kolei Państwowych Kraków / K.K. STAATSBAHNDIREKTION KRAKAU /

L.dz. / AD ZAHL.. /

Projekt szczegółowy połączenia linii Rozwadów – Kraśnik / II. DETAIL – PROJEKT FÜR DIE VERBINDUNGSLINIE: ROZWADÓW – KRAŚNIK /

Wojskowy dworzec kolejowy / Militärbahnhof /

Pieczętka:

Widziane w związku z zezwoleniem Ministerstwa Kolei Liczba: 14842 ex 1916 / *Gesehen mit Bezug auf dem Eisen. Min. Erl. Z: 14842 ex 1916 /*

Wiedeń 24 czerwiec 1916 / Wien, am 24 Juni 1916 /

Z Ministerstwa Kolei / *Vom k.k. Eisenbahnministerium /*

Pieczęć okrągła z cesarskim dwugłowym orłem i napisem dookoła: K.K. EISENBAHNMINISTERIUM – C.K. Ministerstwo Kolei

Sytuacja / *Situation /*

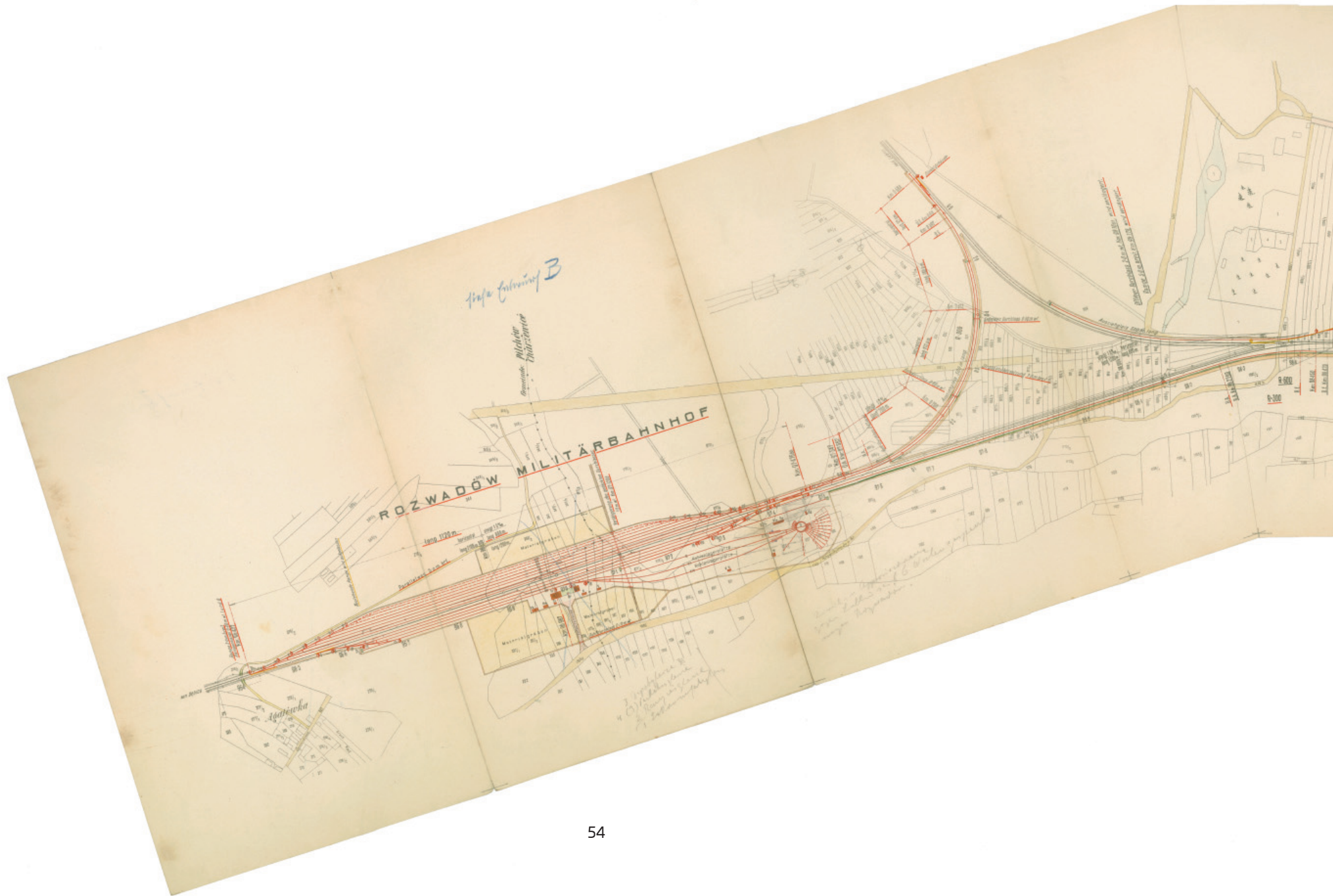
Skala 1:2880 / *Masstab: 1:2880 /*

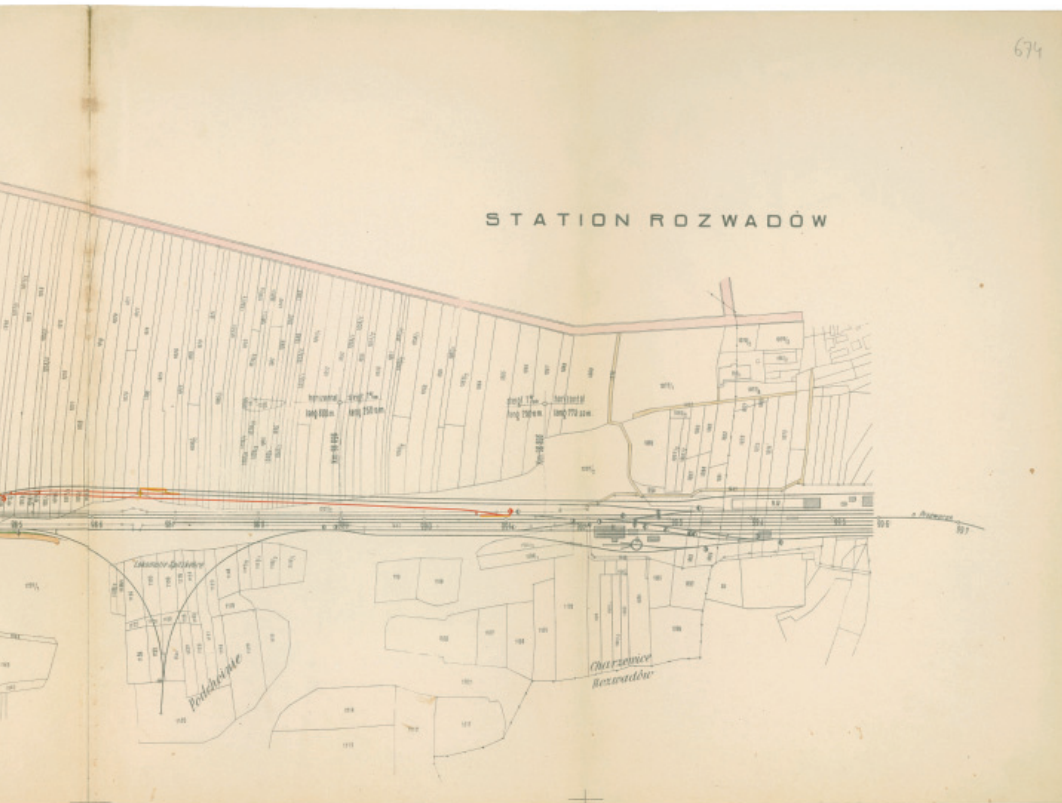
Pieczętka:

C.K. Dyrektor Kolei Państwowych (podpis nieczytelny) / *Der k.k. Staatsbahndirektor /*

Pieczęć okrągła z dwugłowym orłem cesarskim i napisem pod nim: K.K. STAATSBAHNDIREKTION in KRAKAU. Nad orłem napis K.K. OESTERR. STAATSBAHNEN







18. Str. 674 – rysunek /na jednym arkuszu ujęta jest ta sama sytuacja przedstawiona na rys 0659 i 0659 – 1

Tytuł planszy:
Rozwadów Wojskowy Dworzec Kolejowy / ROZWADÓW MILITÄRBAHNHOF/

Na planszy po lewej stronie wrysowany jest plan miejscowości Agatówka, zaznaczono także obszar „Podchoinie”, na którym zaplanowano „nawrót lokomotyw” / *Lokomotiv Spitzkehre*/ oraz oznaczono granice pomiędzy gminami Rozwadów, Charzowice i Pilchów.

Opisane są także kierunki wyjazdowe: Dębica, Lublin i Przeworsk.

Rysunek wykonany jest na mapie z naniesionymi granicami i numerami działek.



Budynki stacyjne w Rozwadowie podczas I wojny światowej

19. Str. 734 – karta tytułowa

C.K. Austriackie Koleje Państwowe / K.K. OESTERREICHISCHE STAATSBAHNEN /

Odrębne oznaczenie – B₃

C.K. Dyrekcja Kolei Państwowych Kraków / K.K. STAATSBAHNDIREKTION KRAKAU /

L.dz. / AD ZAHL /

Projekt szczegółowy połączenia linii Rozwadów – Kraśnik / II. DETAIL – PROJEKT FÜR DIE VERBINDUNGSLINIE: ROZWADÓW – KRAŚNIK /

Nowy / Nowe urządzenie / System / Stacji Rozwadów – Dworzec Kolejowy Przetokowy / NEUE STATIONSANLAGE ROZWADÓW – Verschubbahnhof /

Pieczętka:

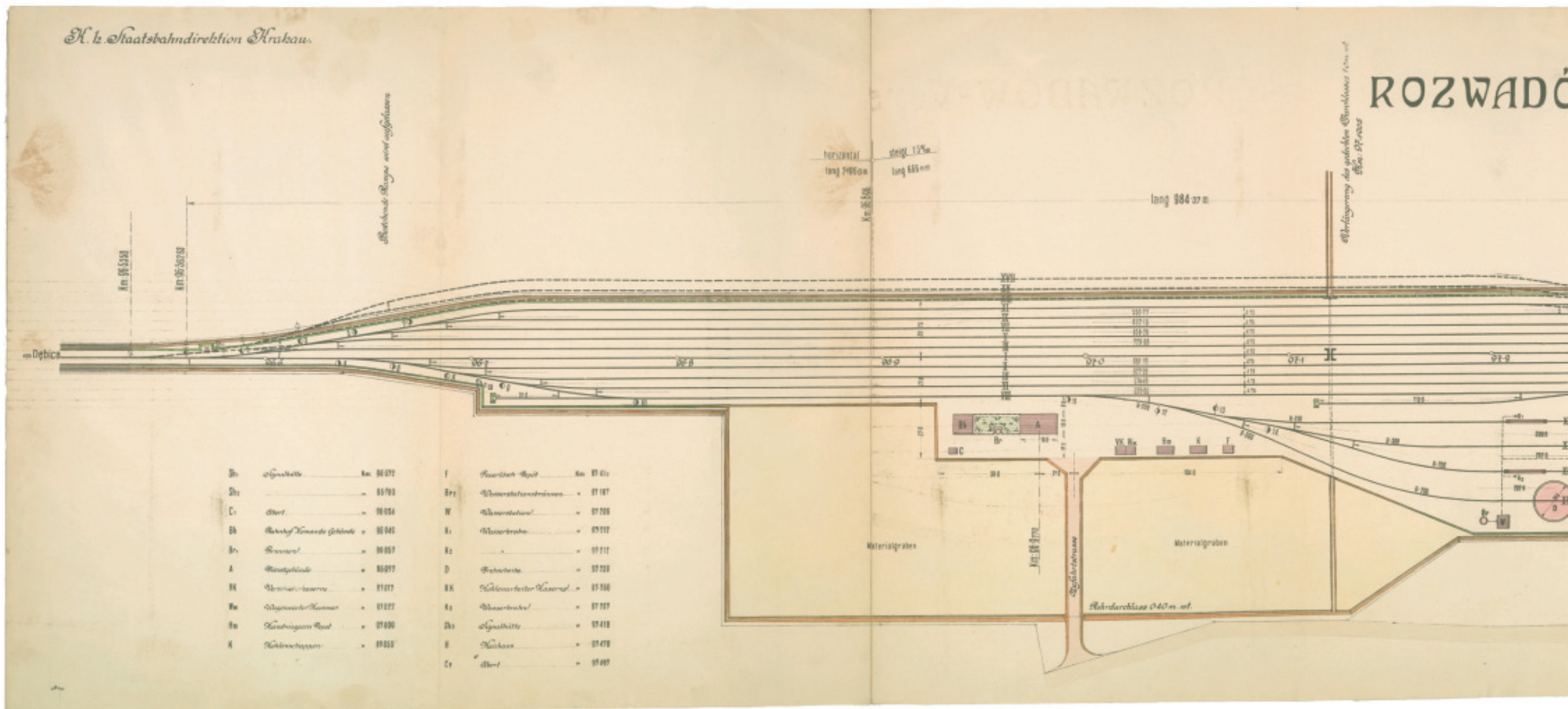
Widziane w związku z zezwoleniem Ministerstwa Kolei Liczba: 14842 ex 1916 / Gesehen mit Bezug auf dem Eisen. Min. Erl. Z: 14842 ex 1916 /

Wiedeń 24 czerwiec 1916 / Wien, am 24 Juni 1916 /

Z Ministerstwa Kolei / Vom k.k. Eisenbahnministerium /

Pieczęć okrągła z cesarskim dwugłowym orłem i napisem dookoła: K.K. EISENBahnMINISTERIUM – C.K. Ministerstwo Kolei





20. Str. 735 – rysunek

Na górze planszy adnotacje:
C.K. Dyrekcja Kolei Państwowych Kraków / K.k. Staatsbahndirection Krakau /
Szlak Dębica – Rozwadów / Linie: Dębica – Rozwadów /

Tytuł planszy:
Rozwadów – Dworzec Kolejowy Przetokowy / ROZWADÓW
– Verschubbahnhof /

Opis symboli na rysunku

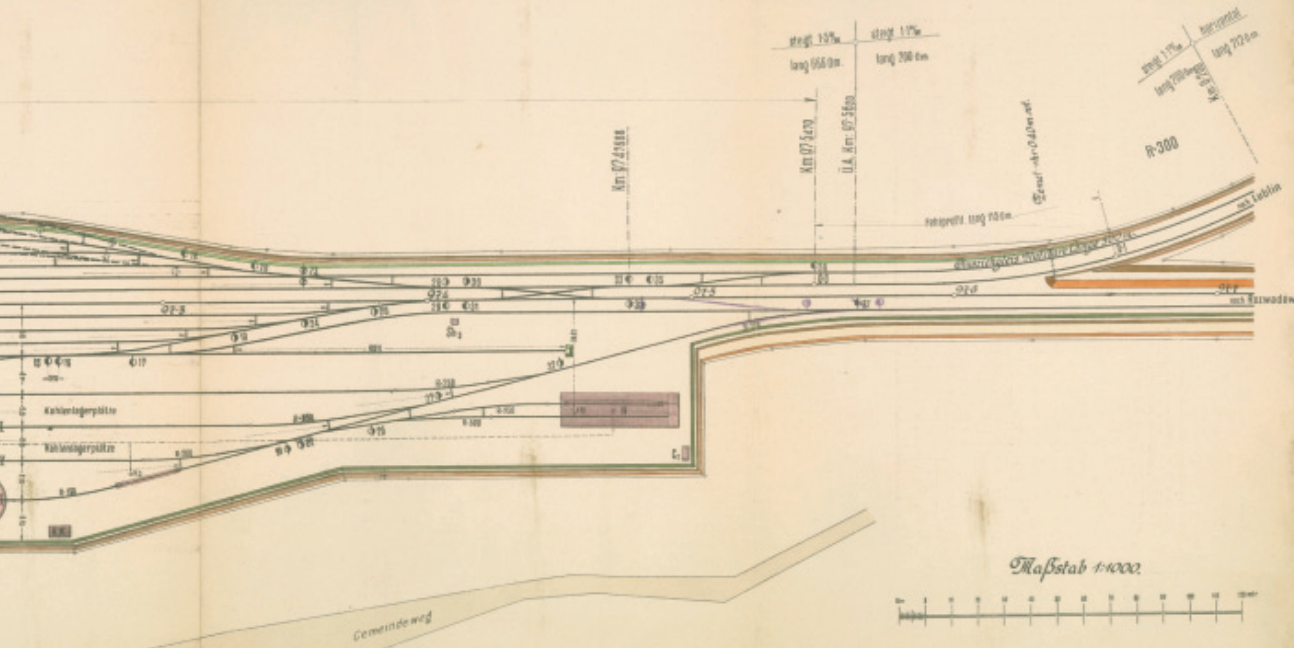
Sh₁ – Signalhütte – domek sygnałowy	Km	96.572
Sh₂ –	„	96.709
C – Abort – ubikacja	„	96.934
Bh – Bahnhof Kommando Gebäude – budynek komendy dworca	„	96.949
Br₁ – Brunnen – studnia	„	96.957
A – Dienstgebäude – biurowiec	„	96.977
Wk – Verschieberkammer –	„	97.017
Ww – Wagenwarter Kammer – pomieszczenie strażników wagonów	„	97.022

W-Verschubbahnhof.

Linie: Katica - Proszowice

735

Weichen-Tabelle



Nr	Km	Abzweig	DER WEICHEN			Länge	Bauart
			Km W.A.	Durchmesser	Stärke		
1	97.039	1:1	0'	400	30	50	Stich
2	97.040	1:1	"	"	"	"	"
3	97.041	1:1	"	"	"	"	"
4	97.042	1:1	"	"	"	"	"
5	97.043	1:1	"	"	"	"	"
6	97.044	1:1	"	"	"	"	"
7	97.045	1:1	"	"	"	"	"
8	97.046	1:1	"	"	"	"	"
9	97.047	1:1	"	"	"	"	"
10	97.048	1:1	"	"	"	"	"
11	97.049	1:1	"	"	"	"	"
12	97.050	1:1	"	"	"	"	"
13	97.051	1:1	"	"	"	"	"
14	97.052	1:1	"	"	"	"	"
15	97.053	1:1	"	"	"	"	"
16	97.054	1:1	"	"	"	"	"
17	97.055	1:1	"	"	"	"	"
18	97.056	1:1	"	"	"	"	"
19	97.057	1:1	"	"	"	"	"
20	97.058	1:1	"	"	"	"	"
21	97.059	1:1	"	"	"	"	"
22	97.060	1:1	"	"	"	"	"
23	97.061	1:1	"	"	"	"	"
24	97.062	1:1	"	"	"	"	"
25	97.063	1:1	"	"	"	"	"
26	97.064	1:1	"	"	"	"	"
27	97.065	1:1	"	"	"	"	"
28	97.066	1:1	"	"	"	"	"
29	97.067	1:1	"	"	"	"	"
30	97.068	1:1	"	"	"	"	"
31	97.069	1:1	"	"	"	"	"
32	97.070	1:1	"	"	"	"	"

- Hm – Handmagazin Depot – podręczny magazyn depozytów „ 97.039
- K – Kohlen schuppen – budka z węglem „ 97.055
- F – Feuerlosch – Depot – depozyt gaśnic „ 97.070
- Br₂ – Wasserstationsbrunnen – studnia stacyjna „ 97.197
- W – Wasserstation – stacja wodna „ 97.206
- K₁ – Wasserkrahn – zawór wodny „ 97.212
- K₂ – „ „ „ 97.212
- D – Drehscheibe – obrotnica „ 97.230
- KK – Kohlenarbeiter Kaserne – koszary węglarzy „ 97.260

- K₃ – Wasserkrahn – zawór wodny „ 97.287
- Sh₃ – Signalhütte – domek sygnałowy „ 97.410
- H – Heizhaus – dom palaczy „ 97.470
- C₂ – Abort – ubikacja „ 97.497

Skala 1:1000 / Masstab 1:1000 /
 Kraków Marzec 1916 / Krakau im Marz 1916 /

Warunki przedpłaty:

na „Pogoni” i „Unii”
 W Tarnowie 4 zł. 2 str. 1/2 zł. ot.
 Na Prosińcu 4 zł. 3 str. 2/20
 W Niemce 10 m. 5 m. 2-50 gr.
 W Rop. franc. 12 fr. 6 fr. 2/3 frki.

Numer półroczny 10 centów.

Inseraty przyjmują się po 5 centów
 od wiersza, drobnym drukiem 20 cent.
 „Nowe” i „Stare” po od 20 cent. i t. d.
 Przy stałych inseratach znaczny rabat.

POGON

Wychodzi co drugą niedzielę.

Redakcja i Administracja w drukarni
Josefa Płaza przy placu Katedralnym
 1. ó. (nowa) w Tarnowie.

Prenumeratę przyjmują:

Administracja „Pogoni” i „Unii” w Tarnowie
 oraz wszędzie urzędy pocztowe
 w Galicji.

Manuskryptów nie zwraca się.

dwutygodnik ekonomiczno-społeczny.

Kalendarz. 6. Niedziela dwudziestego
 po Zielonych Świątkach. Leonarda. — 7. Hechtah-
 sa. — 8. 4 Koronatów. — 9. Teodora. Męczeń.

10. Andrzeja z Awelina. — 11. Marcina B. — 12.
 Marcina P. — 13. Niedziela dwudziestego po
 Zielonych Świątkach. Op. P. M. — 14. Serafina

Wynawcy. — 15. Leopolda Wynawcy. — 16. O-
 lina Opala. — 17. Salomei P. — 18. Ottona Op-
 al. Ellibisy Kr. —

Z nad wzięcia Szasa.
 Od czasu jak Rząd i Wydział krajowy
 zwrócili bacniejszą uwagę na nasz opuszczo-
 ny zakątek, zaczęła się tutajsza okolica o-
 żywić i podnosić tak materyalnie jak i mo-
 ralnie. Lud zaczęła poznawać, że insytywce
 autonomiczne działają dla jego dobra, budują
 drogę, zalecają wydmę piaseczyska i za-
 prowadzają ulozczenia rolna przez osuszenie
 bagien; — to też jak dawniej sprzeciwiał się
 każdemu przedsięwzięciu, bądźto Kedy po-
 wiatowy, bądź innej władzy, tak teraz sam
 stara się popierać takowe. Nie objęznie się
 wazakło bez wyjątków, bo gdzie ich nie ma,
 tak i tu przeciw melioracyi występują, na-
 wet ocale gminy, wciągnięto do konkarca-
 cji, ale to dzieje się zwykłe z podnoszenia
 cyfrowych jednostek, które i z tej okoliczno-
 ści obcą dla siebie obciążać korzystać, lub też
 że źle zrozumianego interesu własnego.

Jest jednak postęp widoczny: konsumika-
 cye coraz lepsze, bo nie tylko Rady powia-
 towe ale i Wydział krajowy buduje drogi
 w tych stronach. Osuszenie bagien rudnickich
 postępuje bardzo powoli — dzięki rządowi,
 który otworzył sprawy w sekretat formalności,
 jakich wymaga dlatego, że się ma przyzyc
 nie datkiem 22% w-którego nie jeszcze nie
 uszczono, podczas gdy Wydział krajowy
 regularnie posyła roczny datek na ten cel.
 W skutek tej ciężkiej manipulacyi rządu nie
 można rozłożyć datków na strony konkuru-
 jące, gdyż cały operat ugrzązł gdzieś w Na-
 mienictwie czy może wyżej. Powtórnice o-
 pracowany projekt osuszenia bagien użad-
 skich również został gdzieś zabagniony i
 nie wiadomo kiedy ujrzy światło dzienne, —
 jest jednak nadzieja, że wkrótce będzie mo-
 żna uszykać wiele obszarów pod uprawę,
 takich mianowicie, które dotychczas żadnej
 korzyści nie przynoszą z powodu braku od-
 pływ dla wody stagnującej.

W powiecie tarnobrzekim rozpoczęto cały
 szereg robót wodnych dla uregulowania biegu
 dopływów Wisły i dla ubezpieczenia gruntów
 od wylewów Wisły; roboty te prowadzi Wy-
 dział krajowy, ale za mało postąpiły, aby
 można coś więcej o nich pisać. Natomiast
 dość szybko postępuje budowa drogi krajo-
 wej z Rozwadowa do Nudbrzezia; na Trze-
 śniówce i na Łęgu zabudowano mosty zna-
 cniejszej rozpiętości, które się odznaczają
 starannem wykonaniem, uszykano też znaczne
 nasypy, które obecnie kwirują.

Waznym momentem dla tutejszej okolicy
 było bez wątpienia otwarcie kolei lokalnej
 Dębica-Rozwadów z odnogą do Nudbrzezia.
 Kolej ta przeobodzi przez żyzną okolicę und-
 wiańską i przez obszary lasow; będzie więc
 bardzo pożyteczną dla handlu zbożem, jak
 ułomnej dla handlu drzewem, które liniją do
 Nudbrzezia można dostawiać do Wisły. —
 W stosunkow krótkim czasie zabudowano i
 nową liniją, ale też wiele rzeczy jest bardzo
 powolnych. Budynki są piękne i dobrze
 wykończone choć skromne, mosty są s drzewa
 obliczone na przewiozanie 3 tontów, ale w-
 ipe należy, czy wszystkie wytrzymały tak
 długą próbę. Nawierzchnia jest położona w
 piasku a nie w żwirze, jak dotąd praktyko-
 wano. — czy to będzie dobre, przyszedł
 okres. Na przejazdach widziat nie widąc
 zapórtyko tablice z ostrzeżeniem Dziw nas,
 że dyrekcyja Kuler Karola Ludwika ma tak
 wysokie pojście o osuszenie tutejszego lądu,
 że ma dążyć do czyniania także ostrzeżeń; —
 myśmy byli tego zdania, że właśnie kolej
 sprawdzi do nas więcej światła i lepiej
 było urządzone teraz zapory z nastaniem o-
 światy wyrurować, niż w taki sposób nara-
 żać ludzi i zwierzęta na niebezpieczeństwa.
 W ogóle jednak linia ta dobrze się przed-
 stawia, bo też prawie żadnych trudności w
 terenie nie napotkano i dlatego w tak kró-
 tkim czasie została zabudowana.

Pierwszy pociąg idący dnia 30 bm. wi-
 tala ludność z radością; w Tarnobrzegu mar-
 szalek br. Tarnowski oczekiwał na pociąg,
 który jechał radca rządu p. Sładkowski z
 inspektorami Eisnerem i Bureschem, kiero-
 wnik badowy Hannold i wielu innych. Gdy
 pociąg ozdobiony flagami i festonami wjechał
 na dworzec w Rozwadowie, zgromadzona li-
 cznie publiczność powitała go okrzykami,
 którym wtórowała muzyka i salwy z mo-
 zdziarzy. Gdy dworzec był pięknie ilumino-
 wany i ubrany zielenią, Notaryusz rozwado-
 wski p. Marynowicz powitał p. Sładkowskie-
 go krótką przemową, — poczem zaproszono
 przybyłych na bal urządzony koziem miasta
 na dworcu kolei. Mała sala gościnna ledwo
 mogła pomieścić proszonych i nieproszonych,
 którym się zdawilo, że i dla nich jest dość
 miejsca.

Dziwilo się trzeba, dlaczego ustanowiono

tak niekorzystny rozkład jazdy na tej kolei
 dla połączenia z Krakowem, że pociąg łączą-
 się w Dębicy tylko z pociągami lokalnymi
 kolei Karola Ludwika, które nie mają połą-
 czenia z kolejami państwowymi, widocznie
 chodziło tu głównie o towary a nie o wy-
 godę dla podróżnych, którzy masą w Dę-
 bicy 3 godzin czekają na pociąg lokalny, a
 przetoż nie trudem by było połączenie z
 pociągami osobowymi, które mają połączenie
 z kolejami państwowymi. Lepsze połączenie
 jest z pociągami idącymi do Lwowa i ze
 Lwowa, choć prawdopodobnie główny ruch
 będzie tu z zachodem a nie ze wschodem;
 czy ta nie chodziło o wygodę dla pana mar-
 szalka krajowego?

Z początkiem b. m. odbył się w Nisku
 wybór prezesa do Rady powiatowej w mi-
 sce 4p. Lewiesiego; wbraunym został w-
 karsodaj głosów hr. Fedymsand Hommesch.
 W parę dni po tym wyborze nabył hr. Hom-
 pesch dobra Koczeyce, które od br. Mojszków
 dostały się w ręce żydów, ci zaś z powodu
 nieumiejętnej gospodarki musieli oddać ta-
 kowe w lepszą ręce. X.

21. Str. 782 – karta tytułowa

C.K. Austriackie Koleje Państwowe / K.K. OESTERREICHISCHE STAATSBAHNEN /
C.K. Dyrekcja Kolei Państwowych Kraków / K.K. STAATSBANDIREKTION KRAKAU /
Szlak Przeworsk – Rozwadów / Linie: Przeworsk – Rozwadów /
C.K. Starostwo: Nisko / K.K. Bezirkshauptmannschaft: Nisko /
Gmina / Gemeinde / ...
L.dz. / AD ZAHL /

Projekt instalacji bezpieczeństwa na skrzyżowaniu w km. 73,305 linii Przeworsk – Rozwadów z wąskotorową koleją leśną do tartaku księcia Lubomirskiego w Rozwadowie / Projekt für Anlage zur Sicherung der Kreuzungsstelle im km. 73,305 der Linie Przeworsk – Rozwadów mit der schmalspurigen Waldbahn zum Sägewerke des Fürsten Lubomirski in Rozwadów /

782

K. K. OESTERREICHISCHE STAATSBAHNEN.
C. K. AUSTR. KOLEJE PAŃSTWOWE.

K. K. STAATSBANDIREKTION KRAKAU.
C. K. DYREKCYA KOLEI PAŃSTW. W KRAKOWIE.

LINIE: Przeworsk - Rozwadów.
SZLAK:


ZUR ZAHL: _____ K. K. BEZIRKSHAUPTMANNSCHAFT: Nisko.
DO LICZBY: _____ C. K. STAROSTWO:

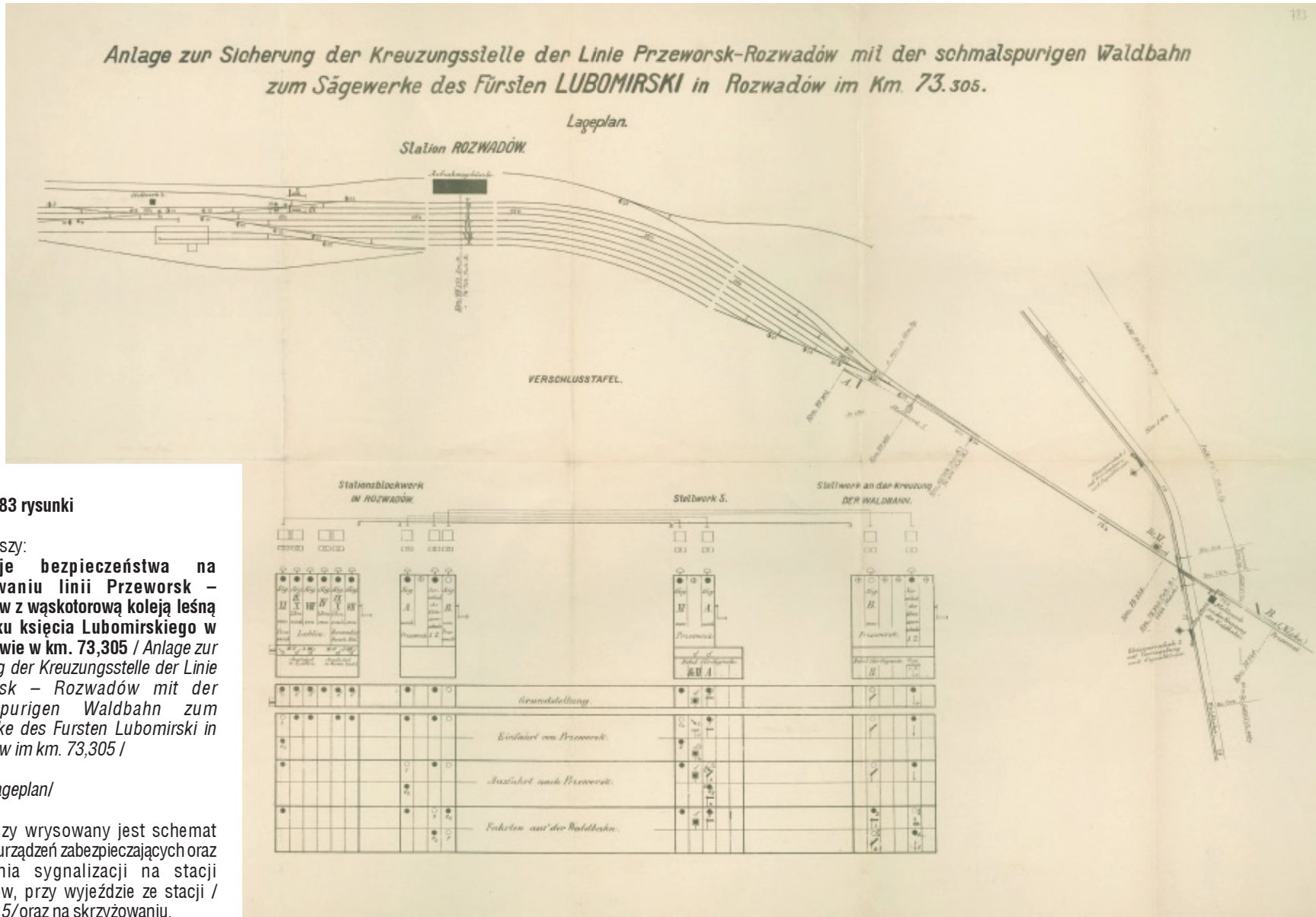
GEMEINDE: _____
GMINA:

PROJEKT

*für Anlage zur Sicherung der Kreuzungsstelle
im km. 73,305 der Linie Przeworsk - Rozwadów mit
der schmalspurigen Waldbahn zum Sägewerke
des Fürsten Lubomirski in Rozwadów.*

MASSTAB: _____
PODZIAŁKA: _____





22. Str. 783 rysunki

Tytuł planszy:
Instalacje bezpieczeństwa na skrzyżowaniu linii Przeworsk – Rozwadów z wąskotorową koleją leśną do tartaku księcia Lubomirskiego w Rozwadowie w km. 73,305 / Anlage zur Sicherung der Kreuzungsstelle der Linie Przeworsk – Rozwadów mit der schmalspurigen Waldbahn zum Sägewerke des Fürsten Lubomirski in Rozwadów im km. 73,305 /

Mapa / Lageplan/

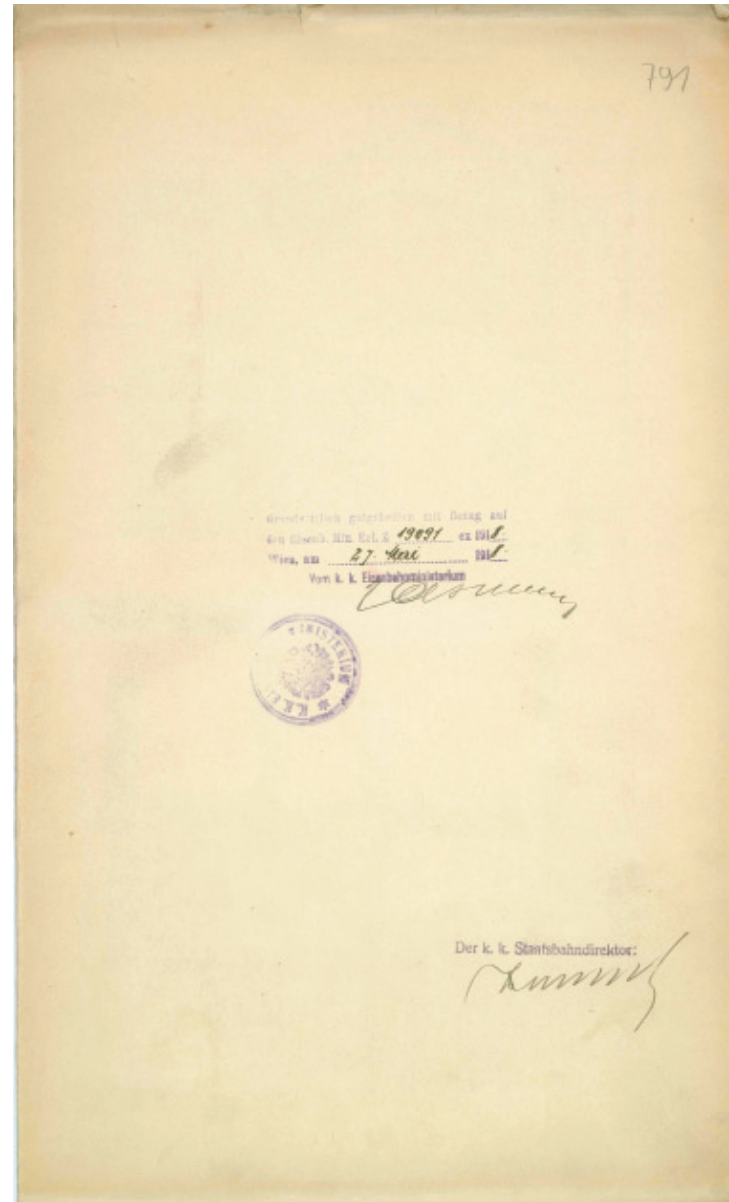
Na planszy wrysowany jest schemat połączeń urządzeń zabezpieczających oraz oznaczenia sygnalizacji na stacji Rozwadów, przy wyjeździe ze stacji / Stellwerk 5/ oraz na skrzyżowaniu.

23. Str. 791 – karta z zatwierdzeniem

Pieczętka:
.....w odniesieniu do Ministerstwa Kolei Zezwolenie
L.dz. 19091 ex 1918 / *mit Bezug auf den Eisenb.*
Min. Erl. Z 19091 ex 1918 /
Wiedeń 27 maj 1918 / Wien, am 27 Mai 1918 /
Vom k.k Eisenbahnministerium /*podpis nieczytelny*/

*Pieczęć okrągła z cesarskim dwugłowym orłem i napisem
dookoła: K.K.
EISENBahnMINISTERIUM – C.K. Ministerstwo Kolei*

W prawym dolnym rogu pieczętka:
C.K. Dyrektor Kolei Państwowych
Podpis nieczytelny



24. Str. 792 – rysunki

Tytuł planszy:

**Projekt dobudówki do kąpielni natryskowych
w stacji Rozwadów / Projekt eines Anbaues
für Brausebäder in der Station Rozwadów /**
Skala 1:100

Następnie dziewięć rysunków:

Widok / *Ansicht* /

Widok z boku / *Seiten Ansicht* /

Przekrój A-B / *Schnitt A-B* /

Przekrój C-D / *Schnitt C-D* /

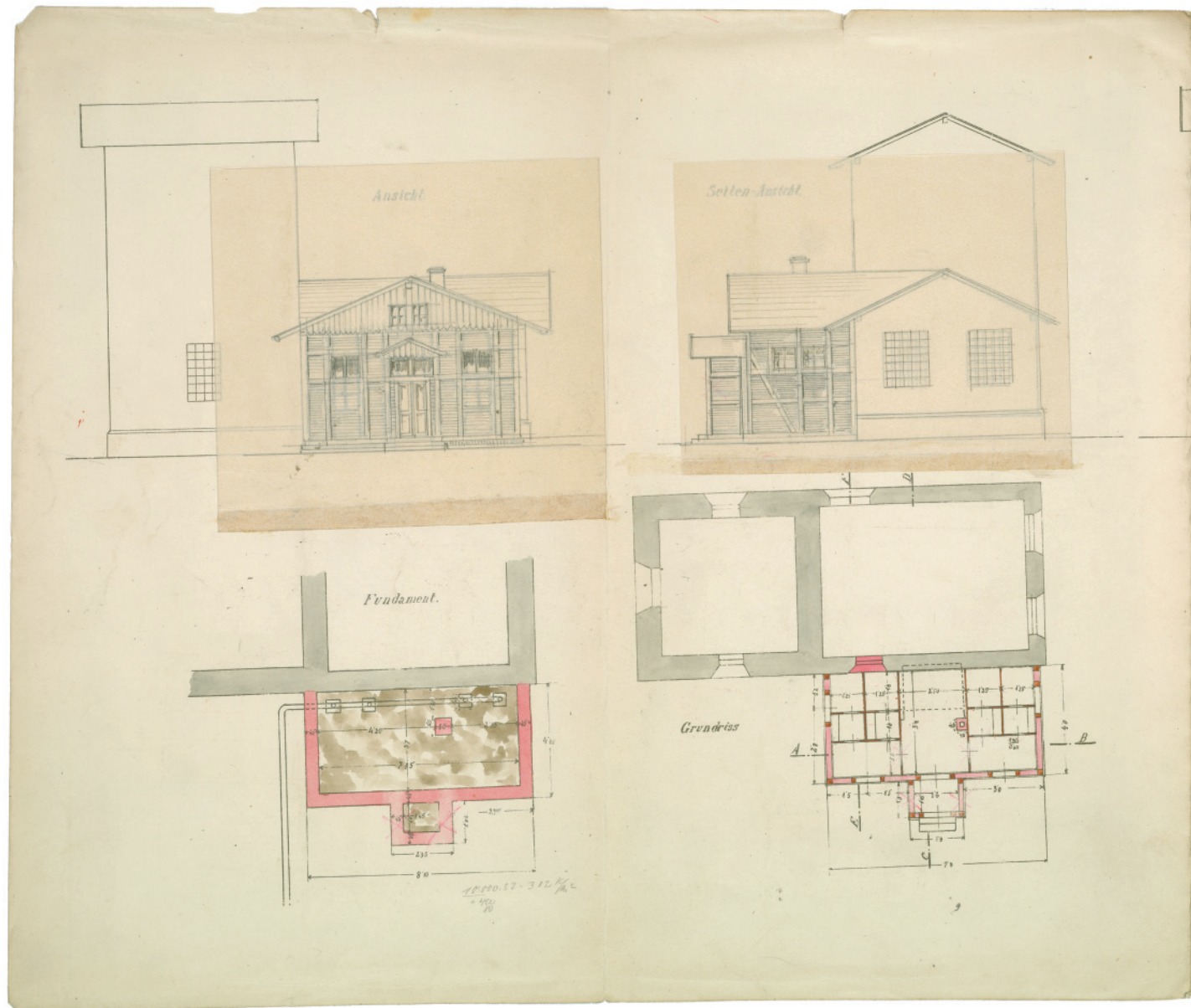
Przekrój E-F / *Schnitt E-F* /

Fundamenty / *Fundament* /

Rzut poziomy / *Grundriss* /

Ułożenie belek / *Balkenanlage* /

Sytuacja w skali 1:1000 / *Situation* /



Projekt

792

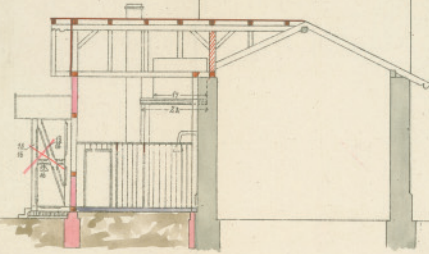
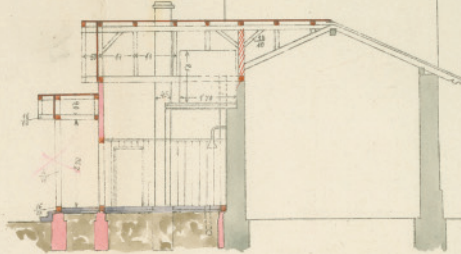
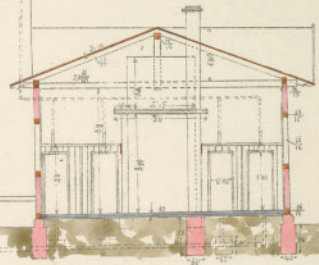
etnes Anbaves für Brausebäder in der Station Rozwadov.

1:100.

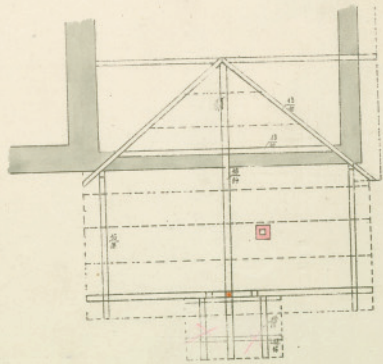
Schnitt A-B.

Schnitt C-D.

Schnitt E-F.

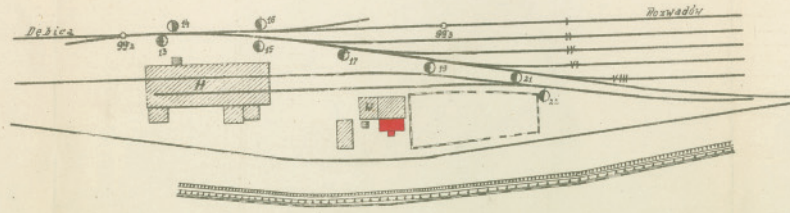


Bathenanlage.



Situation.

1:1000.



787

K. K. EISENBAHN-MINISTERIUM
Wien, den 16. APRIL 1909 189918

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

788

Dienststelle K. k. Stb. Dien

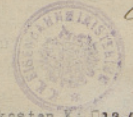
Krakau.

Polnische Staatsbahn

Kosten-Berechnung

für die Herstellung eines Anbaues an das Wasserstationsgebäude für
Zwecke einer Brausebäderanlage in der Station Rozwadów.

Geschen mit Bezug auf den
Finanz. Min. Erl. Nr. 19091 ex 1898
Wien, am 27. Mai 1909
Von K. k. Eisenbahnministerium



W. H. H. H. H.

Gesamtkosten K. 12.000

✓

R.
1909

B. u. B. Form. Nr. 8. Fein Concept (Auflage 1899.)

Kosztorys
dobudówki
do kąpeli
natryskowych
w stacji
Rozwadów

Post Nr. Bezeichnung wenn Lage bei Ein.	Gegenstand	Mess- gattung
1.	Fundamentenschub samt Verführung des rückgezogenen Erdmaterials	m ³
2.	Fundamentmauerwerk aus Bruchstein	m ³
3.	Herstellung der Biegelwände aus weichen Holze	m ²
4.	Ausmauerung der Biegelwände mit Ziegeln in Weiskel- mortel	m ²
5.	Verfügen der krummen Flächen der Ziegelausmauerung mit Zementmortel	m ²
6.	Innere Verputz mit Kalkmortel	m ²
7.	Ausmauerung des Kaminens samt Verputz	m ³
8.	Dachkonstruktion aus weichen Holze	m ²
9.	Dacheindeckung mit Dachziegeln auf Latten	m ²
10.	Betonfundament, glatt verputzt	m ²
11.	Innere Verschalung an die Dachkonstruktion befestigt	m ²
12.	Deckrinnen aus versinkten Eisenblech	m
13.	Abfallröhren aus versinkten Eisenblech	m
14.	Rohrhalter gusseiserne	Stk.
15.	Doppelte Fenster samt Beschlag + Verglasung u. Grund- dichtung.	Stk.
16.	Türen, einflügelig samt Beschlag und Grundierung	"
17.	Innere Abteilungsände geschligt samt beschließen	"
	Türen für die Bäderkabinen	m ² .
18.	Beuerbrandöfen	Stk.
19.	Mechanische Einrichtung der Brausebäder, samt Zu- leitungsrohren, Absperrschiebern, Wasserreservoir etc. Pausch	
20.	Kanalisation + Abrundung. <i>Vollguss</i>	
	Zusammen	

Messg.	Einheits- Preis	Beträge				Bemerkungen
		in Mark		in Grosch		
		₰	₰	₰	₰	
	10	3	00			
	10	60				
	77	17				
	77	18				
	77	2	50			
	77	6	00			
	1.50	1	00			
	50	15				
	56	6	00			
	35	15				
	75	10				
	8	15				
	8	14				
	1	25				
	6	150				
	2	150				
	1	20				
	1	250				
				1500		
				1200		
				12000		

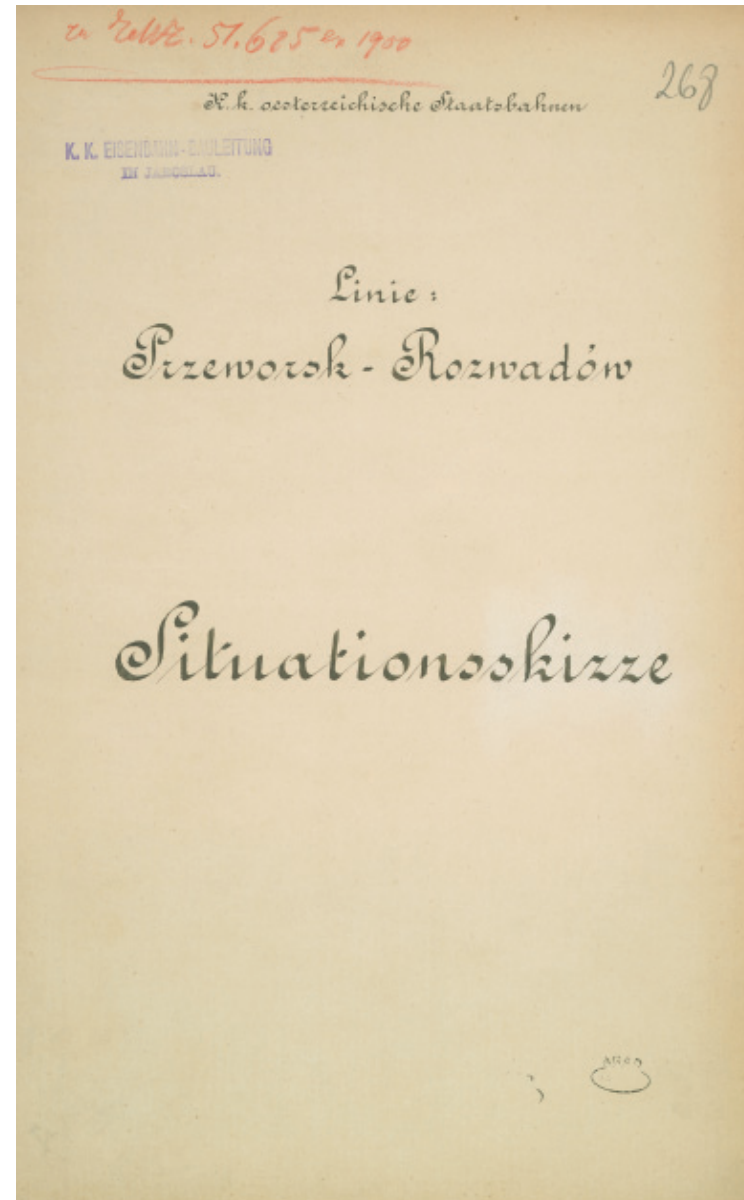
1 Gabel

*Wien am 11. Sept.
1870*

Der k. k. Staatsbedirektor:
L. J. ...



ROZWADÓW. Bahnhof – Dworzec kolejowy



25. Str. 268 – karta tytułowa

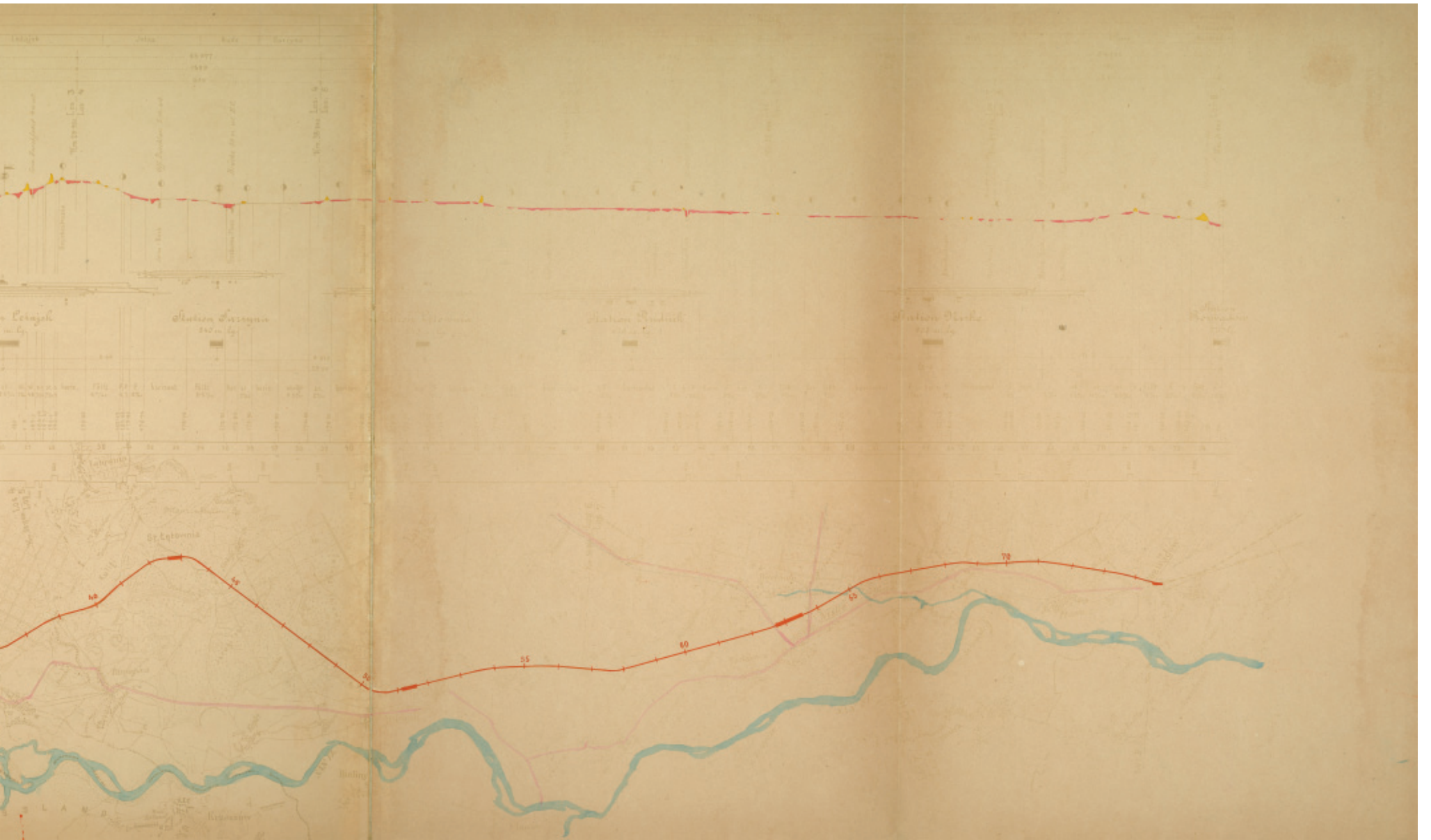
Pismo odręczne – zu 51.625 ex 19...

C.K. Austriackie Koleje Państwowe / K. k. oesterreichische Staatsbahnen /

Pieczętka: C.K. Kolejowy Zarząd Budowlany w Jarosławiu / K.K. EISENBAHN BAULEITUNG IN JAROSLAU /

Szlak: Przeworsk – Rozwadów / Linie: Przeworsk – Rozwadów /

Szkice sytuacyjne / Situationskizze /



Ponadto:

- **Str. 494-501** zawierają:
Pisma kierownika „K. K. Staatsbahndirection” w Krakowie kierowane do CK Ministerstwa Kolei dotyczące stacji wodnej na stacji kolejowej w Rozwadowie, oraz dane techniczne dotyczące torów.
- **Str. 506-509**
Kopia protokołu przesłanego do ministerstwa podpisanego przez „K.K. Eisenbahn Bauleitung Jaroslau” reprezentowane przez Cieślakowskiego oraz wykonawców Ludwiga Radwańskiego i Feliksa Ilnickiego. Protokół zatwierdzony przez Ministerstwo 11 sierpnia 1899 roku.
- **Str. 529-530**
Odpis pisma datowanego we Lwowie 8 września 1899 r. (po polsku).
Zgoda C.K. Namiestnictwa na wykonanie budowli nadtorowych na stacji Rozwadów według wcześniej wymienianych projektów i planów.
- **Str. 579-580**
Pismo „K. K. Staatsbahndierktion in Krakau” z 26. 01. 1916 skierowane do C.K. Ministerstwa Kolei dotyczące rozbudowy stacji „Rozwadów Militärbahnhof” i skrzyżowania (Verbindungskurve) kolejowego w Rozwadowie. M.in. wyjaśnienie, że stacja ta będzie rozbudowywana na potrzeby wojska.
- **Str. 588-661**
Kosztorys rozbudowy stacji w Rozwadowie na potrzeby wojska zatwierdzony przez „K.u.K. Zentraltransportleitung”. Egzemplarz otrzymała również „K.u.K. Heeresoberbahnkommando” i „K. K. Staatsbahndirektion Krakau”.

- **Str. 663-732**

Kosztorys utworzenia połączenia „Rozwadów – Militärbahnhof” ze stacją Rozwadów zatwierdzony 24 czerwca 1916 przez C.K. Ministerstwo Kolei.

- **Str. 760-781 + n1b**

Projekt budowy urządzeń bezpieczeństwa na skrzyżowaniu linii Przeworsk–Rozwadów i kolejki wąskotorowej leśnej do tartaku księcia Lubomirskiego w Rozwadowie z 1917-1918 roku. Również kosztorys tych urządzeń.

- **Str. 784-794**

Łazienki prysznicowe na stacji Rozwadów. / *Brausebäder in der Station Rozwadów* / – plany budynków – 1918 r.

Pisma z 1918 r. dotyczące budowy łaźni prysznicowej na stacji w Rozwadowie. Budowę uzasadniano tym, że wrogie wojska zniszczyły wszystkie łaźnie w mieście i jest nagła potrzeba stworzenia odpowiednich warunków sanitarnych i higienicznych dla personelu stacji oraz personelu obsługującego pociągi. Również kosztorys tej inwestycji wycenionej na 12 000 koron.

Sygn. 163

Obejmuje dokumenty o numerach stron: **268**

Akta dotyczą stacji Grodzisko, ale jest tam plan sytuacyjny linii Przeworsk – Rozwadów z zaznaczonymi stacjami. – 1900 r.

awoiał:
— To byłdł ma takie szalone szczęście!
wie: *Il a tant de chance c'est animal!*)

Mimo swej formy brutalnej, słowa, które
aly się z ust Gambetty na sześć miesięcy
śmiercia, były zarazem prorocze i głębokie.
Książę Bismark ma za sobą „szczęście”, ten
śmiech przeczucia, który cichnie na pro-
ogity; napróżno jednak szukałby kto u niego
wów innej, doskonalszej siły, która, już po
s człowieka genialnego, nosi jego imię ku
om historii.

Nie pozostawi on po sobie ani jednego pro-
a, który oświeca, ani jednego promiecia,
ogrzewa.

Stworzył potęgę monarchię, to prawda; ale
rebie niespokojną, burzącą się, podrażnioną i
ną, monarchię, która spogląda na Europę
ufnością i na którą Europa patrzy zezem.
„Pranacząc” Niemcy, pozabawił je sympatji,
niegdys otaczała ich wiedza głęboka, pełna
gi skromność i pracowita prostota. Odebrał
owowi berło artystyczne. Wejmarowi koronę
cką. Dreźnie wykwił przemysłowy.

Zaburzył drugą połowę swego stulecia poli-
która nie zrodziła nic innego, tylko niema-
gniew, trwogę i podejrzliwość; z łona oby-
y, które uważano za złagodzone, wydobyl
tysiąca barbarzyńskich namiętności; był
e i wszędzie żelaznym, tylko żelaznym,
to ludzkość, wskrzeszająca z upodobanie
ć tych, którzy rozjaśnili jej drogę i we-
jej umocnili, nie znalazł dla niego ani
cbu w duszy, ani w sercu szlachetnego
zenia.
K. W.

atr, literatura i muzyka

Z teatru. Dziś w sobotę po raz trzeci „Wa-
da”, operetka w 3 aktach Zellera. — W nie-
łą po południu o Solej „Marnotrawca”, kroto-
s czarodziejska w 3 aktach ze śpiewami Raj-
a — Wieczór wyjątkowo o wpół do 8mej „Zot-
królowej Madagaskaru”, komedia w 3 aktach
ława Dobrzańskiego z panią Zimajer w roli
ki Kamilli.

woskową utrzymują na składzie:
rychowice p. A. Pukalski.
nowie p. E. Zacker.
u p. J. Miłkowski.
zu p. U. Klein.
hui p. J. Michnik.
rce p. B. Auzkiewicz.
chowie p. M. Gottesmann.
szowie p. O. Armatus.

W Dolinie pani K. Turteltaub.
Drohobyczu p. Teofil Jabłoński.
Gorlicach p. S. Birn.
Gródku p. A. Lippus.
Grybowie p. A. Muszyński.
Grzymałowie p. B. Geuser.
Horodence p. J. K. Schor.
Husiatynie p. L. Bermann.
Halicy p. L. Süssholz.

W Korolówce p. M. Sternschein.
Kozowej p. M. J. Alter.
Krosnie p. J. Lazarowicz.
Kutach p. A. H. Weiser.
Krośnie p. E. Stawicki.
Łańcutu p. J. Cetnarski.
Leżajsku p. S. Pomeranz.
Limańowej p. E. Rozwadowski.
Lisku p. H. Fleischmann.

W Podhajcach p. J. Zimta następcy.
Przemysłu p. A. Faliszewski.
Przemysłu p. M. Krug.
Przeworsku p. W. Świtalski.
Podkaminien p. D. Reiser.
Pilznie p. W. Uiberall.
Podwoleczyskach p. L. Jesses.
Pomorzanach p. L. Maniel.
Radziechowice p. F. Grot.

W Starym Sączu p. A. Essen.
Starem mieście p. K. Zygm.
Stryju pp. Lechicki i Koste
Suczawie p. M. Ilnicki.
Szczerowej p. Jan de Kepit
Samborze p. A. Kromer.
Serecie p. J. Sommer.
Tarnowie pp. W. Müldner i
Dr. T. Scharff

Węg. półn. wschodn.	162.50
Alfoeldskiej	180.—
4% renta węgierska złota	99.83
5% papierowa	86.60
4% anstrjacka złota	111.85
5% papierowa	96.20
Napoleonodory	9.92
Marki	61.45
Rable	110.60

Sprawozdanie z targu zbożowego na Kleparzu. Kraków w d. 21. października. Pojawiające się wiadomości o prawdopodobieństwie dalszego podniesienia cła od zboża w państwie niemieckim, oddziaływały dodatnio na usposobienie targów zbożowych, gdyż kupcy i młyni tamtejsze na każdy wypadek starają się wcześniej zaopatrzyć swoje potrzeby. Wobec tego popyt za zbożem transitem utrzymuje się stale, oddziałując korzystnie na ogólną tendencję, i dlatego targ dzisiejszy był ożywiony. Z powodu złego stanu dróg, dowozy były niewielkie i prawie wszystko zostało rozsprzedane, ceny jednak prawie żadnej nie uległy zmianie.

Decyeno za pszenicę białą od 7.25 do 7.80 zł. za tona, za pszenicę żółtą od 7.15 do 7.65 zł., za czarną od 7.25 do 7.75 zł., za żyto od 5.40 do 6.— zł., za jęczmień od 5.25 do 6.— zł., za owies od 4.75 do 5.25 zł. (z akcyzą). — Wszystko za 100 kilogramów.

Kolej żelazna Dębica-Rozwadowski. Onegdaj nastąpiło techniczne zbadanie nowowynbudowanej przez tow. kolei Karola Ludwika linii z Dębicy do Rozwadowska.

Telegramy własne „Gazety Narod.”

Wiedeń d. 22. października. *Corr. d. Est* dowiaduje się, że między księciem Ferdynandem a Stambulowem wybuchł nieporozumienia, mające swe źródło w tem, że książę uważa prawo mianowań w armii, jako swe wyłączne prawo, służące naczelnemu wodzowi bez udziału rządu. Stambulów zaś utrzymuje, że ponieważ prezes rządu i

niem, że takie postępowanie władz sprzeciwia się konstytucji.

Belgrad d. 22. października. Aby utrzymać jednolitość postępowania we wszystkich sprawach, wybrała partja liberalna i radykalna po jednym komitecie z sześciu członków. Te komitety będą wspólnie obradowały.

Rzym d. 22. października. Przybyli tu delegaci austro-węgierscy wysłani celem zawarcia traktatu handlowego. Delegaci złożyli wizytę ministrom Crispiemu, Maglianiemu i Grimaldemu, poczem wymienieni ministrowie ich rewizytowali.

Przyjechali do Lwowa

dnia 22. października 1887:

Hotel Angielski B. Rozwadowski z Majdana, T. Marmorosz z Olesna, F. Fruchtmann z Strzyja, K. Chojecki i W. Kłopotowski z Rosji.

Hotel Francuski Dr. J. M. Rappaport, S. Peiper, S. Tausig, N. Katz i L. Teppel z Wiednia, J. Szajska z Krakowa, B. Berg z Wadowic, D. J. Stenermann z Sambora, J. Poyzel z Würbenthalu.

Hotel Żółta J. Sporny z Wiednia, J. Deutsenberg z Wiednia, J. Madsyska z Podbuża, Dr. F. Jakubowski z Krakowa, Dr. M. Rosenstock z Skatatu, Wł. Fedorowicz z Okna.

Wiadomości giełdowe.

Lwów dnia 22. października. (Z listy handlowej.)

I. Akcje za sztukę.

Kolej galic. Kar. Ludw.	300 zł. m. k.	213 25	216 25
Kolej Lwow-Czer. Jacka		221	224 50
Banku hypotecznego gal.	po 200 zł. w. a.	281	286
Banku kredyt. galicyjskiego	po 200 zł. w. a.	211	216

II. Listy zastawne za 100 złr.

Banku hypotecznego galicyjskiego 6 1/2%		—	—
— 5%		99.50	100.50
gal. 5% wyl. 10% pr.		102 75	104
Banku krajowego 4 1/2% los. w 51 l.		95.50	96.50
Towarzystwa kred. galic. 5%		101	102
— kredyt. gal. ziem. 4%		95 25	102 25
— kred. gal. ziem. 5% los. w 37 l.		101	102
— kred. g. ziem. 4% los. w 41 1/2 l.		92 75	93 75
— kredytowego gal. ziem. 4 1/2% los. w 52 l.		96.50	97.50
— kred. gal. ziem. 4% los. w 56 l.		92	93

Specjalista chorób nerw.

Dr. J. E.

b. asystent kliniki chorób wew. Jagiellońskiego — po odbyciu się w zakresie chorób nerwowych pod *Charcota w Paryżu*, mieszka przy Nr. 7. (obok Banku kraj.)

Ordynuje od godziny 2. do 4.

Specjalista-lekarz chorób syfilis J. Kurpiel ordynuje przy ulicy Soli Lwowie. Także listownie oraz i leki.

W interesie gospodarzy wicy koni, zwracamy szczególną uwagę na c. k. konces. Korneub Kwizdy dla bydła, umieszczonego numerze.

4^o i 4¹/₂^o

listy zastawne galicyjskiego Towarzystwa ziemskiego

kupują i sprzedają pod najkorzystniejszymi warunkami

SOKAL i LI

dom bankowy i kantor

Zlecenia z prowizją wykonują bez ściślejszej prowizji.

Umieszczenie ka

Z szczególniejszą troskliwością zaopiekujemy się i sprzedażą

wszelkiego rodzaju papierów służących do umieszczenia

AUGUST SCHELL

Dom bankowy i kantor wymi

ul. Karola Ludwika I. 1, w gmachu kred. ziemskiego

GAZETA NARODOWA

Nr. 242.

We Lwowie. — Niedziela dnia 29. października 1887.

Rok XXIV.

Redaktor: J. Scharff. Właściciel: J. Scharff. Drukarnia: J. Scharff. Adres: Lwów, ul. Karola Ludwika I. 1.



ROZWADÓW. Dworzec kolejowy.



ROZWADÓW. Dworzec



BIBLIOGRAFIA:

• ŹRÓDŁA:

Wszystkie materiały źródłowe zawarte w części: „Album” pochodzą z Archiwum Głównego Akt Dawnych w Warszawie Uchwała Rady Miasta Jarosławia nr 3/14016 z dnia 5.II.1894 r. [w:] „*Akta Miasta Jarosławia*”, Syg. 19. „Księga Uchwał Rady Komunalnej” – od 11 XII 1893 r., do 25 X 1906 r., Muzeum w Jarosławiu – Kamienica Orsettich w Jarosławiu Uchwała Rady Miasta Jarosławia nr 1/5707 z dnia 17 VI 1896 r., str. 233, [w:] „*Akta Miasta Jarosławia*”, Syg. 19. „Księga Uchwał Rady Komunalnej” – od 11 XII 1893 r., do 25 X 1906 r., Muzeum w Jarosławiu – Kamienica Orsettich w Jarosławiu.

• OPRACOWANIA SŁOWNIKOWE:

Garbacz A. (red.), *Regionalny Słownik Biograficzny: Stalowa Wola, Nisko i okolice*, Tom I, Stalowa Wola 2009, s. 43- 44.

Meissner A., Szmyd K. (red.), *Słownik biograficzny twórców oświaty i kultury XIX i XX wieku Polski Południowo-Wschodniej*, Rzeszów 2011, s. 149.

• OPRACOWANIA:

Figiela B., *Życie i działalność ordynata przeworskiego Andrzeja księcia Lubomirskiego w latach 1939-1944. Przyczynek do biografii*, „Przeworskie Studia Regionalne”, Tom I, Przeworsk 2012, s. 96-122.

Garanty A., *Rozwadów – miasto i jego samorząd na przełomie XIX i XX w.*, [w:] A. Garbacz (red.), *Z przeszłości miasta Rozwadowa*, Muzeum Regionalne w Stalowej Woli, Stalowa Wola 2015.

Kuczman K. (red. nauk.), *Lubomirscy linii przeworskiej*, Stalowa Wola 2006, str. 75, 243.

Pollack M., *Po Galicji. O chasydach, Huculach, Polakach i Rusinach*, Wołowiec 2007.

Massel A., *Od Morza Czarnego do Morza Bałtyckiego z dziejów kolei Brzesko-Grajewskiej*, „Świat kolei”, Nr 10/2017, s. 18-20.

Rehorowska M., *Sto dwadzieścia pięć lat węzła polskich kolei państwowych. Rozwadów w kolejarских wspomnieniach i dokumentacjach 1887–2012*. Stalowa Wola – Rozwadów 2012.

Rymar M., *Architektura dworców Kolei Karola Ludwika w Galicji w latach 1855–1910*, Warszawa 2009.

Wiatrowicz M., *Przewodnik po dawnym Rozwadowie*, Stalowa Wola 2015, Wydanie II, s. 34.

Wondaś A., *Szkice do dziejów Jarosławia. Szkic uzupełniający. Jarosław w pierwszych latach ery samorządowej 1867–1889*, op. cit, s. 80.

Wondaś A., *Szkice do dziejów Jarosławia. Szkic uzupełniający. Jarosław w pierwszych latach ery samorządowej 1867–1889*, odbitka z „Gazety Jarosławskiej”, Jarosław 1938 r., nakładem Muzeum Miejskiego w Jarosławiu, s. 78.

• ARTYKUŁY PRASOWE:

„Dziennik Polski”:

„Dziennik Polski” Nr 303, Rok XX, z dnia 1 listopada 1887 roku, Informacja: „Telegramy „Dziennika Polskiego”.

„Inżynier Kolejowy”:

Pawłowski A., *Powstanie i rozwój kolejnictwa w Anglii*, „Inżynier Kolejowy” Nr 8-9 (24-25), 1926 r., s. 202-210.

Skwarczyński J., *Rozwój sieci kolejowej pod zaborem austriackim*, „Inżynier Kolejowy” Nr 8-9 (24-25), 1926 r., s. 215-219.

„Inżynier Kolejowy” Nr 11, 1928 r., Rok V.

„Gazeta Lwowska”:

„Gazeta Lwowska” Nr 22, Rok 77, z dnia 28 stycznia 1887 r. Informacja w dziale: „Część urzędowa”.

„Gazeta Lwowska” Nr 23, Rok 77, z dnia 29 stycznia 1887 r. Informacja pt.: „Kolej lokalna Dębica – Nadbrzezie”.

„Gazeta Lwowska” Nr 168, Rok 77, z dnia 26 lipca 1887 r. Informacja w Dziale: „Księgi gruntowe”.

„Gazeta Lwowska” Nr 207, Rok 77, z dnia 12 września 1887 r. Informacja pt.: „Kolej żelazna Jarosław – Sokal”.

„Gazeta Lwowska” Nr 207, Rok 77, z dnia 12 września 1887 r. Informacja pt.: „Nawiązanie kolei rosyjskich z galicyjskimi”.

„Gazeta Lwowska” Nr 207, Rok 77, z dnia 12 września 1887

r, Informacja pt.: „Dębica – Tarnobrzeg – Rozwadów”.

„Gazeta Lwowska” Nr 245, Rok 77, z dnia 27 października 1887 r. Informacja pt.: „Gospodarstwo i handel”.

„Gazeta Lwowska” Nr 247, Rok 77, z dnia 29 października 1887 r. Informacja pt.: „Rozkład jazdy kolei lokalnej Dembica – Rozwadów – Nadbrzezie, ważny z dniem 30 października 1887 roku”

„Gazeta Lwowska” Nr 248, Rok 77, z dnia 31 października 1887 r. Informacja.

„Gazeta Lwowska” Nr 249, Rok 77, z dnia 2 listopada 1887 r. Felieton: „Otwarcie kolei Dębica – Rozwadów – Nadbrzezie”.

„Gazeta Lwowska” Nr 58, z dnia 13 marca 1891 roku, rok 81, Informacja: „Z kolei Karola Ludwika”.

„Gazeta Lwowska” z dnia 5 lipca 1891 roku, nr 150, s. 1, Informacja, w części urzędowej.

„Gazeta Lwowska” z dnia 8 grudnia 1893 roku, nr 280.

„Gazeta Lwowska” z dnia 17 września 1895 roku, nr 213, s. 1, Informacja, w części urzędowej.

„Gazeta Lwowska” Nr 269, Rok 103, z dnia 23 listopada 1913 r.

„Gazeta Narodowa”:

„Gazeta Narodowa”, Rok XXVI, 23 października 1887 r., Nr 242, Informacja: „Kolej żelazna Dębica – Rozwadów”.

„Gazeta Narodowa” Nr 246, z dnia 28 października 1887 roku, Informacja w dziale ekonomicznym.

„Gazeta Lwowska” z dnia 27 stycznia 1888 roku, nr 21, s. 1. Informacja w części urzędowej.

„Kurier Lwowski”:

Kawałeczek historii kolejowej, „Kurier Lwowski”, 3.07.1885 r., Nr 181, Rok III, s. 1

„Kurier Lwowski”, Nr 11, z dnia 11.01.1887 r., s. 4. Informacja w dziale „Kronika”.

„Dodatek” do „Kuriera Lwowskiego” nr 359 z dnia 27.12.1886 r.

„Dodatek” do „Kuriera Lwowskiego” nr 4 z dnia 3.01.1887 r.

„Dodatek” do „Kuriera Lwowskiego” z dnia 19 marca 1888 roku, s. 3.

„Kuryer Rzeszowski”:

„Kuryer Rzeszowski”, Nr 23 z dnia 5 maja 1887 roku.

„Pogoń” – dwutygodnik ekonomiczno-społeczny

„Pogoń”, Rok VII, 14 VIII 1887 r., Nr 7.

„Pogoń”, Rok VII, 6 listopada 1887 r., Nr 23, Felieton:

„Z nad ujścia Sanu”.

• STRONY INTERNETOWE:

https://pl.wikipedia.org/wiki/Kolej_galicyjska_im._Karola_Ludwika,
dostęp z dnia 23.07.2017 r.

https://pl.wikipedia.org/wiki/Galicyjska_Kolej_Transwersalna

Z. Surowaniec, *Kolej w Rozwadowie ma już 125 lat. W niedzielę obchodzono jubileusz pierwszego wjazdu pociągu na stację*, [w:] [http:// www.echodnia.eu/podkarpackie/wiadomosci/stalowa-wola/art./8553444](http://www.echodnia.eu/podkarpackie/wiadomosci/stalowa-wola/art./8553444), kolej-w-rozwadowie-ma-juz-125-lat-w-niedziele-obchodzono-jubileusz-pierwszego-wjazdu-pociagu-na-stacje/, dostęp z dnia 2.10.2017 r.



dr GRAŻYNA STOJAK

Z zawodu historyk sztuki i pedagog. Z zamiłowania konserwator zabytków architektury i muzeolog. Pasjonatka dawnej fotografii, pisania esejów i małych form literackich, między innymi z podróży.

Przez 15 lat była związana z zawodowym szkolnictwem nauczycieli. W latach 1992–1999 była pomysłodawcą i pierwszym dyrektorem Kolegium Nauczycielskiego im. A. Fredry w Przemyślu. Swoje doświadczenia w kształceniu i doskonaleniu dorosłych w zakresie sztuk plastycznych zebrała w publikacji pt. „Świat wychowania przez sztuki piękne w polskiej szkole”, za którą otrzymała „Podkarpackiego Pegaza” w 2008 roku.

Podczas pracy w Muzeum Narodowym Ziemi Przemyskiej w latach 1996-2008 ukazała atmosferę dawnej klasy szkolnej w wystawie „Klasa starej daty”, nagrodzonej „Sybillą 2002” w ogólnopolskim konkursie na najciekawsze wydarzenie muzealne. Jest autorką książek o dawnej fotografii: „Śladami rodziny Hennerów” (2006), „Z albumu Adama Wysokiego” (2006) – które towarzyszyły jej autorskim wystawom muzealnym.

Od ponad 25 lat aranżuje wystawy sztuki współczesnej. W latach 2000–2008 była kuratorem Galerii Zamku Kazimierzowskiego w Przemyślu. Jest autorką licznych tekstów do katalogów wystaw artystycznych. Współpracując z Podkarpacką Galerią Sztuki Współczesnej w Przemyślu była kuratorem projektów: „Czas to świnia”, „Wytwarzam ciepło na własny użytek”, „Złoty most – dialog: duch i materia”.

W latach 2008–2016 była Podkarpackim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków w Przemyślu. Z pasją oddawała się ratowaniu zabytków na Podkarpaciu. Podczas gdy sprawowała urząd konserwatorski przeprowadzono kompleksową rewitalizację Dworca Kolejowego w Przemyślu, a także podziemnych zabytków Przemyśla: Podziemi Bazyliki Archikatedralnej, Podziemi Opactwa ss. Benedyktynek, Podziemnej Trasy Turystycznej z zabytkowym kolektorem sanitarnym. Inspirowała wiele działań konserwatorskich z zakresu ochrony rzymskokatolickich zabytków sakralnych, zespołów dworsko-parkowych i zabytkowych kamienic. Była osobiście zaangażowana w restaurację zabytków budownictwa cerkiewnego obu obrządków: greckokatolickiego i prawosławnego. Podczas jej pracy wpisano na listę UNESCO podkarpackie cerkwie w Radrużu, Smolniku, Turzańsku i Chotyńcu.

Od 2015 roku jest adiunktem w Zakładzie Muzealnictwa Uniwersytetu Rzeszowskiego. Bliskie jej jest wychowanie przez sztukę w muzealnictwie. Pasjonuje się działaniami ochrony zabytków w latach powojennych, miejscami pochówków i ich ochroną, a także upamiętnieniami w przestrzeni publicznej i obiektami architektonicznymi w krajobrazie.