

W poszukiwaniu przestrzeni funkcjonalnej - rozwój urbanistyczny Rzeszowa w 2. połowie lat 30. XX wieku na tle idei modernistycznych

Tomasz Moskal

Politechnika Krakowska, Wydział Architektury

Lata 30. XX w. były dla Rzeszowa okresem dynamicznych przemian. Powstające w ramach Centralnego Okręgu Przemysłowego inwestycje zmieniły charakter miasta i zdeterminowały kierunek jego rozwoju. Stworzony w 1939 roku przez Kazimierza Dziewońskiego i Władysława Śmigielskiego *Ogólny Plan Zabudowania Miasta Rzeszowa* był pierwszym w historii miasta kompleksowym ujęciem perspektywy rozwoju przestrzennego. Powstała opracowana w duchu funkcjonalizmu wizja rozwoju nowoczesnego ośrodka przemysłowego zapewniającego przestrzeń mieszkania, pracy i wypoczynku.

I. CIAM i jego postulaty

Liberalizm gospodarczy XIX wieku, skutkujący gwałtownym uprzemysłowieniem i napływem ludności do miast był głównym czynnikiem stymulującym powstawanie zabudowy miejskiej¹. Rozwój ten odbywał się bez troski o zaspokojenie podstawowych potrzeb w przestrzeni życia i pracy. Rozbudzona świadomość społeczna zrodziła oczekiwanie do życia w przestrzeni zdrowej i urządzonej racjonalnie. Rewolucyjne przeobrażenia domagały się nowego podejścia do budowy miast w poszukiwaniu przestrzeni nieskrępowanej i funkcjonalnej.

Próby całościowego ujęcia problematyki kształtowania przestrzeni miejskiej podjęło środowisko skupione w CIAM (Congres International d'Architecture Moderne). II Kongres CIAM jaki odbył się w 1929 roku w Frankfurcie nad Menem pod hasłem „mieszkanie dla minimum egzystencji” zmierzył się z problematyką jakości życia w mieście. Podczas IV Kongresu CIAM jaki odbył się w Atenach w 1933 roku uwagę skupiono na jakości przestrzeni miejskiej oraz określeniu podstaw prawidłowego jej kształtowania. Postulaty zawarte w dokumencie zwanym Kartą Ateńską stały się punktem odniesienia dla myślenia o tworzeniu miast. Zwracano w nim uwagę, iż miasto jest częścią regionu i należy je rozpatrywać i projektować w połączeniu z regionem. Podstawowe funkcje miasta to: miesz-

kanie, praca, wypoczynek i transport. Miasto powinno zapewnić mieszkańcom: niebo, drzewa i światło. Podstawową jednostką urbanistyczną jest właściwe ze względów społecznych i technicznych zgrupowanie mieszkań. Cykl codziennych funkcji: mieszkanie, praca, odpoczynek, powinien być tak rozplanowany, aby najoszczędniej gospodarować czasem. Przemysł powinien być skoncentrowany w dzielnicach przemysłowych, a organizacja transportu powinna opierać się na rozdzieleniu różnych rodzajów ruchu w nie kolidujące ze sobą łożyska, system transportu powinien być oparty na badaniach potrzeb i na funkcjonalnej klasyfikacji dróg².

Mierzące się z problemami odradzającego się państwa środowisko polskich urbanistów czynnie uczestniczyło w poszukiwaniu metod kształtowania przestrzeni miejskiej. Od 1929 roku w ramach CIAM działała polska grupa założona przez Szymona Syrkusa. Wizja rozwoju przestrzennego Warszawy przedstawiona w *Warszawie Funkcjonalnej* Jana Chmielewskiego i Szymona Syrkusa wyznaczała wysokie standardy w myśleniu o przestrzeni urbanistycznej. Praca ta stanowiła odzwierciedlenie idei przedstawianych w ramach CIAM³.

II. Uwarunkowania procesu uprzemysłowienia Polski w latach 20. i 30.

Polska na tle opisywanych zjawisk była ze swoją odrodzoną państwowością w dwudziestoleciu międzywojennym polem eksperymentów. Odbudowę państwa utrudniało doświadczenie trzech zaborów. Z potrzeby zbudowania silnego przemysłu w celu unifikacji gospodarczej odrodzonego państwa powstały inwestycje, które przyczyniły się do powstania nowych miast (Gdynia) oraz dynamicznego rozwoju ośrodków istniejących.

Przygotowanie oraz realizacja zakrojonego na dużą skalę procesu odbudowy państwa wymagało ujednoczonego prawodawstwa. W kwietniu 1927 roku

2. Tamże, s. 40-42.

3. Czeredys M., Kuciewicz M., Porębska-Srebrna J., *Wyzwanie z przeszłości, Przedmowa do nowego wydania, Warszawa funkcjonalna. Przyczynek do urbanizacji regionu warszawskiego*, Warszawa 2013, s. 24.

1. M. Nowakowski, *Sto lat planowania przestrzeni polskich miast (1919-2010)*, Warszawa 2013, s. 40.



1. Obszar Centralnego Okręgu Przemysłowego na mapie Polski, rys. T. Moskal

ukazało się Rozporządzenie Prezydenta RP (wydane z mocą ustawy) „o rozbudowie miast”. 16 lutego 1928 roku ukazało się rozporządzenie prezydenta RP „o prawie budowlanym i zabudowaniu osiedli”. Aktami tymi wprowadzono obowiązek sporządzania *planów zabudowania* dla wszystkich polskich miast oraz wszystkich uzdrowisk. Ogłoszone w 1936 roku rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych zawierało wytyczne w sprawie sposobów opracowania *planów zabudowania*⁴. Określało ono wymagania dotyczące, programu, skali i zakresu opracowania planów, metody sporządzania dokumentacji projektowej.

Plan rozwoju sił zbrojnych na lata 1936-1941 przewidujący budowę ośrodka przemysłu zbrojeniowego wskazywał obszar zwany „trójkątem bezpieczeństwa”, zlokalizowanym między Wisłą a Sanem jako najkorzystniejszy dla lokalizacji inwestycji militaryzacyjnych stanowiących zaplecze armii na czas pokoju oraz w przypadku wojny. Niezależnie od działań planistów wojskowych w 1936 roku opracowano czteroletni plan inwestycyjny przebudowy gospodarczej kraju polegający na szybkim rozwoju przemysłu, opartym na wszechstronnym wykorzystaniu własnych surowców, połączonym z rozbudową zaplecza energetycznego⁵. W przyjętych planach jako teren inwestycji wybrano pogranicza województw kieleckiego, krakowskiego, lubelskiego i lwowskiego. Nowy okręg przemysłowy miał stanowić rodzaj pomostu pomiędzy obszarami rozwiniętymi gospodarczo a zacofanymi Kresami Wschodnimi⁶.

Po raz pierwszy wicepremier Eugeniusz Kwiatkowski nazwał obszar planowanych inwestycji: „Okręgiem Centralnym – Sandomierz” 5 lutego 1937 roku podczas debaty sejmowej. Później w opinii publicznej upowszechniła się nazwa Centralny Okręg Przemysłowy (COP)⁷. Była to największa, obok budowy portu

4. M. Nowakowski, dz. cyt., s. 33-35.

5. B. Kaczmar, *Rzeszów miastem COP*, Rzeszów 2001, s. 5-9.

6. Tamże, s. 10.

7. Tamże.

i miasta Gdyni, inicjatywa gospodarcza II Rzeczypospolitej (il. 1).

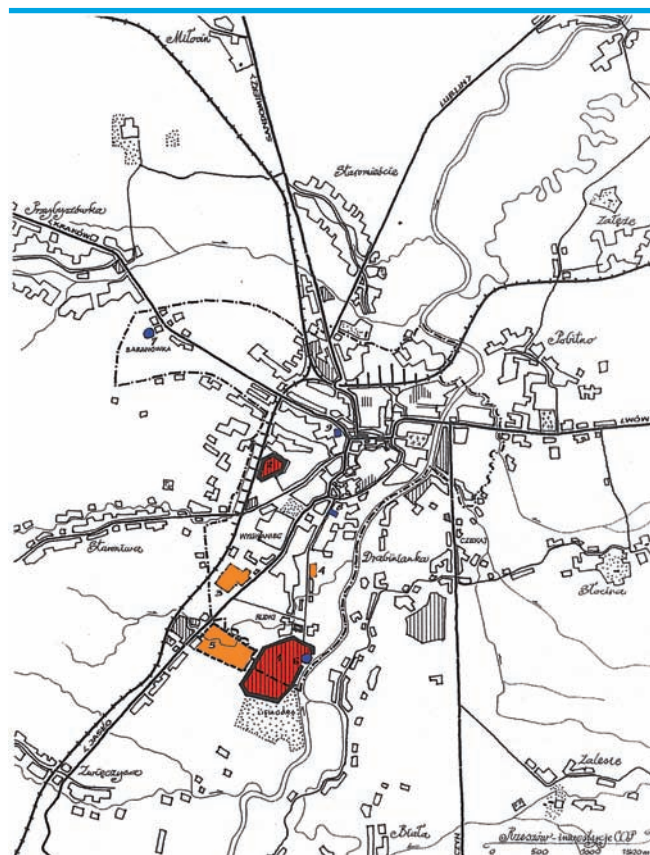
III. Perspektywy rozwojowe Rzeszowa w latach trzydziestych

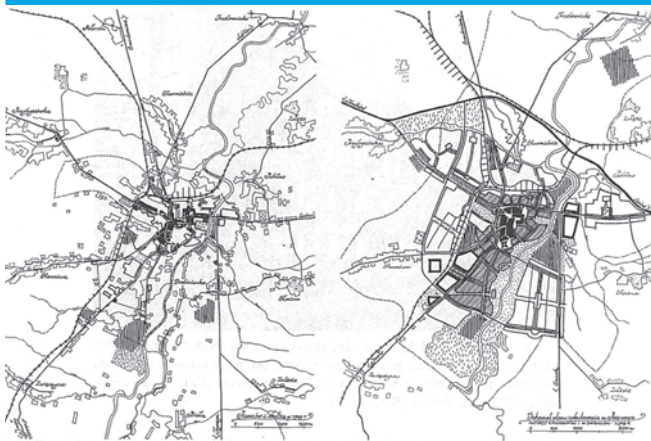
Rozwój przestrzenny Rzeszowa do połowy lat 30. XX w. charakteryzował się ciągłym lecz powolnym tempem. Podstawowa funkcja miasta ograniczała się do roli lokalnego ośrodka administracyjnego i usługowego dla niewielkiego zaplecza rolniczego. Przemysł o charakterze drobnej wytwórczości nastawiony był na zaspokajanie potrzeb lokalnego rynku. Znaczenie ponadlokalne wynikało z obecności węzła komunikacji drogowej i kolejowej (linie Kraków - Lwów, Rzeszów - Jasło).

W 1936 roku zapadły na szczeblu państwowym decyzje o lokalizacji w Rzeszowie inwestycji w ramach Centralnego Okręgu Przemysłowego. W mieście powstać miała Filia Zakładów Hipolita Cegielskiego z Poznania (1935) oraz Państwowe Zakłady Lotnicze - Wytwórnia Silników nr 2 (1937 r.). Pojawił się również pomysł by z Rzeszowa uczynić ośrodek administracyjny południowej części COP, lub nawet (według propozycji Krakowskiej Izby Handlowo-Przemysłowej) całego okręgu. Skutkiem inwestycji był wzrost liczby ludności, która z 32 tys. w roku 1935 wzrosła do 41 tys. w roku 1938. Wytyczne Biura Planowania Krajowego przy Ministerstwie Skarbu określiły w roku 1938 wzrost Rzeszowa w okresie kolejnych 30 lat (1939-1969) do 100 tys. mieszkańców⁸ (il. 2).

8. W. Hennig, *Perspektywy rozwoju miasta* [w:] *Rzeszów w 20-lecie PRL*, red. Marian Aleksiewicz, Rzeszów, 1965, s. 111.

2. Inwestycje COP na terenie Rzeszowa [za:] Hennig Władysław., *Rozwój przestrzenny i architektura* [w:] *Dzieje Rzeszowa*, red. F. Kiryk, t. III: *Rzeszów w okresie międzywojennym i okupacji (1918-1944)*, Rzeszów 2001, s. 145





3. Porównanie stanu zabudowania miasta Rzeszowa w 1939 r oraz założeń Ogólnego Planu Zabudowania Miasta Rzeszowa [za:] Hennig Władysław, op. cit., s. 136

Realizacja śmiałej wizji rozwoju miała uczynić z miasta główny ośrodek miejski i przemysłowy obszaru rozciągającego się między Krakowem, Kielcami Lublinem, Lwowem i Karpatami. Dzięki powiązaniom gospodarczym ze Śląskiem Górnym i Cieszyńskim gospodarcza metropolia południowego rejonu COP leżąca na unowocześnionej magistrali drogowej Katowice – Kraków – Przemyśl – Lwów, miała dodatkowo uzyskać połączenie linią kolejową, przez Nową Dębę, z planowanym węzłem w Sandomierzu. Wśród planów otwarcia komunikacyjnego istniały projekty stworzenia dróg wodnych na drodze przystosowania do żeglugi odcinków Wisłoka i Sanu, dających dostęp do uregulowanej Wisły. Inny śmielszy plan przewidywał wybudowanie dwóch kanałów: równoleżnikowego, od Krakowa po San i południkowego, od ujścia Sanu do Wisły po Rzeszów, gdzie oba kanały łączyłyby się. Śmiała wizja nie doczekała się realizacji a Rzeszów stracił szansę by stać się „śródlądową Gdynią”⁹.

IV. Ogólny Plan Zabudowania Miasta Rzeszowa, 1939

Rzeszów ze swoją infrastrukturą nie był przygotowany na gwałtowny rozwój. U progu lat 30. obszar miasta, powiększony po raz ostatni w 1901 roku, liczył 7,69 km². Miasto pozbawione odpowiedniej infrastruktury komunalnej w żaden sposób nie było przygotowane na gwałtowny wzrost liczby mieszkańców. O ile w 1931 roku w Rzeszowie mieszkało 26 900 mieszkańców, to w 1938 roku notowano już 34 200 mieszkańców, z tego około 6000 przybyło w samym 1937 roku. Szybki wzrost liczby ludności pociągnął za sobą rozwój budownictwa mieszkaniowego oraz inwestycje w infrastrukturę komunalną. Decyzje lokalizacyjne dotyczące nowych inwestycji podejmowane były doraźnie bez odpowiednich analiz. W celu koordynacji działań inwestycyjnych, Zarząd Miasta podjął decyzję o przystąpieniu do opracowania planu zagospodarowania przestrzennego. Ogłoszenie z 1 kwietnia 1935 roku zamieszczone w Lwowskim Dzienniku Wojewódzkim (nr 7, poz. 44) informuje o przystąpieniu do opracowania ogólne-

go planu zabudowania dla miasta Rzeszowa zgodnie z art. 25 ustawy budowlanej. Umowa na wykonanie planu pomiędzy Gminą Miasta Rzeszowa a architektem Kazimierzem Dziewońskim została podpisana dopiero w lutym 1937 r.¹⁰

Prace nad planem zostały rozpoczęte w roku 1936. W swoim opracowaniu z 1969 roku Władysław Hennig zwraca uwagę, iż zasadnicze prace nad projektem skoncentrowane były w okresie między kwietniem 1938 r., a marcem 1939 r. W tym czasie decyzje o lokalizacji najważniejszych inwestycji zostały już podjęte. Miało to istotne znaczenie dla struktury planu¹¹ (il. 3). Ukończony w 1939 r. *Ogólny Plan Zabudowania Miasta Rzeszowa* był pierwszym kompleksowym ujęciem problematyki urbanistycznej miasta. W drodze niezbędnych uzgodnień opracowanie uzyskało pozytywną opinię rzeczoznawców, a wśród nich prof. Stanisława Filipkowskiego, współtwórcy planu Gdyni oraz inż. arch. Zbigniewa Wzorka i zostało ostatecznie zatwierdzone¹².

Autorzy opracowania Kazimierz Dziewoński i Władysław Śmigieński byli młodymi urbanistami, od 1937 r. członkami Towarzystwa Urbanistów Polskich. Kazimierz Dziewoński ukończył Wydział Architektury na Politechnice Lwowskiej w 1934 r.. Władysław Śmigieński studiował architekturę na Akademii Sztuk Pięknych w Krakowie, a dyplom inżyniera architekta uzyskał na Politechnice Lwowskiej. Obaj zatrudnieni byli równolegle w pracowni urbanistycznej przy Zarządzie Miejskim w Krakowie przy pracach nad planem zagospodarowania przestrzennego Krakowa.

Plan Zabudowania Miasta Rzeszowa, był wszechstronnym ujęciem problemów rozwoju zdecydowanie wykraczającym poza jego administracyjne granice. Założenia *Ogólnego Planu Zabudowania Miasta Rzeszowa* przewidywały dynamiczny rozwój ośrodka ze wzrostem liczby ludności z 40 tys. do 100 tys. mieszkańców w perspektywie 30 lat oraz zarysowały zasady kształtowania struktury przestrzennej miasta dla 150 tys. mieszkańców do roku 1969 (perspektywa przyjęta zgodnie z wytycznymi w sprawie sposobów opracowania planów zabudowania zawartymi w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych z 1936 roku).

Obszar opracowania liczył 2 792 ha i obejmował teren miasta w granicach administracyjnych (769 ha) oraz tereny gmin przyległych przewidziane do włączenia (Staromieście, Pobitno, Słocina, Drabinianka, Zalesie, Zwiężczyca, Staroniwa). W ramach obszaru planowanego pod rozbudowę miasta przewidziano 1 473 ha, a na dodatkowych terenach o powierzchni 1 319 ha planowano strefę izolacyjną¹³.

Schemat rozwoju przestrzennego zakładał przekształcenie i rozwój układu komunikacyjnego w oparciu o wykształcone, dominujące kierunki wschód-zachód i północ-południe. W układzie prze-

10. Hennig W., *Rozwój przestrzenny i architektura* [w:] *Dzieje Rzeszowa*, red. F. Kiryk, t. III: *Rzeszów w okresie międzywojennym i okupacji (1918-1944)*, Rzeszów 2001, s. 144.

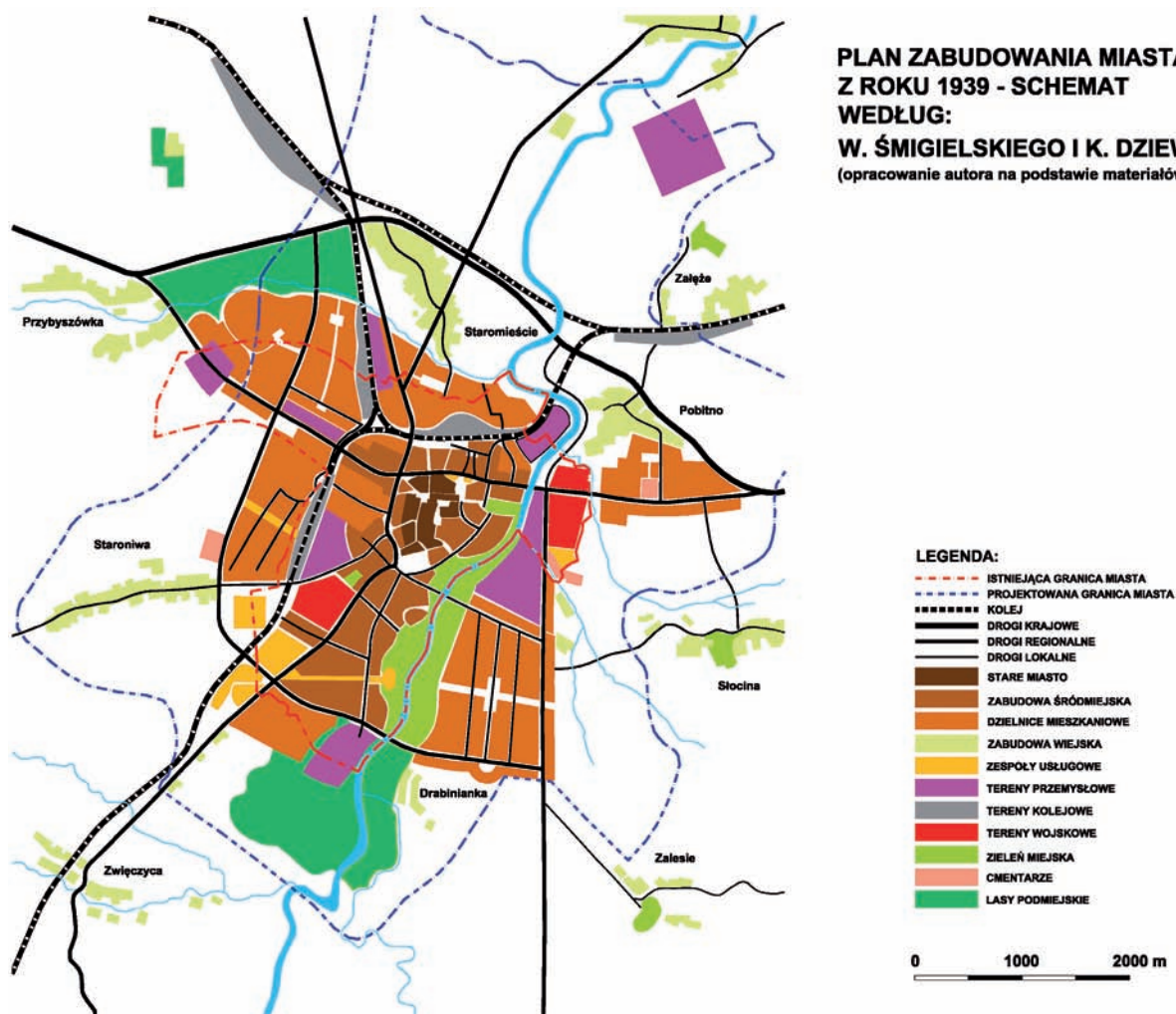
11. Hennig W., *Monografia opracowań urbanistycznych z lat 1938-1969 oraz rozwoju miasta, jaki miał miejsce w latach 1955-1969*, Rzeszów 1969, s. 9.

12. Hennig W., *Rozwój urbanistyczny Rzeszowa – plany i ich realizacje* [w:] *Rzeszów na tle socjologicznej problematyki dużych miast*, red. M. Malikowski, Rzeszów 1989, s. 177.

13. Tamże.

9. Deszczyński M.P., *Rzeszów na mapie gospodarczej II Rzeczypospolitej* [w:] *Rzeszów dawny i współczesny. Gospodarka*, red. Krzysztof Kaszuba, Andrzej Szromnik, Rzeszów 2005, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Zarządzania w Rzeszowie, s. 110.

**PLAN ZABUDOWANIA MIASTA RZESZOWA
Z ROKU 1939 - SCHEMAT
WEDŁUG:
W. ŚMIGIELSKIEGO I K. DZIEWOŃSKIEGO
(opracowanie autora na podstawie materiałów W.Henniga)**



4. Schemat Ogólnego Planu Zabudowania Miasta Rzeszowa, rys. T. Moskal [za:] Encyklopedia Rzeszowa, red. J. Draus, Rzeszów 2011, s. 445

strzennym plan zakładał generalną korektę zasadniczych ciągów komunikacyjnych przez budowę trasy północ-południe (połączenie dzisiejszych ul. Marszałkowskiej z ul. Dąbrowskiego) oraz obwodnicy południowej (dzisiejsza Witosa – Powstańców Warszawy - Armii Krajowej), jak również wyprowadzenie komunikacji z centrum miasta, w rejonie zamku, na wschodni brzeg Wisłoka.

Nowe arterie komunikacyjne miały szerokość 34m w liniach regulacyjnych. Północną granicą terenów zainwestowania miała bieć trasa tranzytowa (szerokości 100 m), odciążająca centrum z nadmiernego ruchu na trasie wschód-zachód, krzyżująca się bezkolizyjnie (dwupoziomowo) z liniami kolejowymi. Zasada rozszczepiania komunikacji na gałąź o znaczeniu lokalnym i gałąź tranzytową omijającą centrum biegnącą w obszarze jego oddziaływania stanowiła podstawę kształtowania schematu komunikacyjnego Warszawy¹⁴. Przewidywano wprowadzenie dodatkowego tranzytowego obejścia kolejowego na północ od miasta.

W zakresie zabudowy plan zakładał powstanie ośmiu dzielnic mieszkaniowych. Dla realizacji tego celu przewidziano ekspansję zabudowy na prawy brzeg Wisłoka. Dzielnica Centralna (przewidziana dla 80 tys. mieszkańców) obejmowała teren śródmieścia,

od Dworca PKP do Zwiężczy. Ruska Wieś (13 tys. mieszkańców) zlokalizowana była na północ od Dworca PKP. Staromieście (9 tys. mieszkańców), Pobitno (3 tys. mieszkańców) na prawym brzegu Wisłoka wzdłuż drogi wylotowej na Lwów. Staroniwa (4,5 tys. mieszkańców) na zachód od linii kolejowej Rzeszów - Jasło. Drabinianka (30 tys. mieszkańców) zlokalizowana na prawym brzegu Wisłoka miała zyskać w przyszłości funkcję centrum handlowego miasta. W lokalizacji poszczególnych jednostek uwzględniono korzystne położenie jak również komunikację logicznie łączącą dzielnice między sobą oraz z centrum miasta (il. 4).

Dla planowanej zabudowy zdefiniowano 7 stref. Charakterystyka każdej strefy określała rodzaj dopuszczalnego użytkowania, ustalała sposób i wyrażoną w procentach intensywność „zabudowania”, liczbę kondygnacji oraz gęstość „zabudowania”¹⁵.

W strefie I – handlowo-administracyjnej obejmującej śródmieście miała dominować zabudowa zwarta. Kolejne trzy strefy przeznaczone dla zabudowy mieszkaniowej różniły się pod względem charakteru zabudowy. W strefie II przeważała zabudowa wysoka, w strefie III zabudowa zwarta, a w strefie IV zabudowa luźna. Zabudowa typu wiejskiego w ramach strefy V przewidywała rozwój istniejących ośrodków wiejskich w obrębie strefy izolacyjnej.

Oprócz rozwoju istniejących terenów prze-

14. Chmielewski J., Syrkus S., *Warszawa funkcjonalna. Przyczynek do urbanizacji regionu warszawskiego*, Warszawa 2013, s. 84.

15. Hennig W., dz. cyt., s. 7.

mysłowych *Plan Zabudowania* zakładał lokalizację nowych, z przeznaczeniem dla przemysłu lekkiego w ramach strefy VI oraz przemysłu ciężkiego w strefie VII.

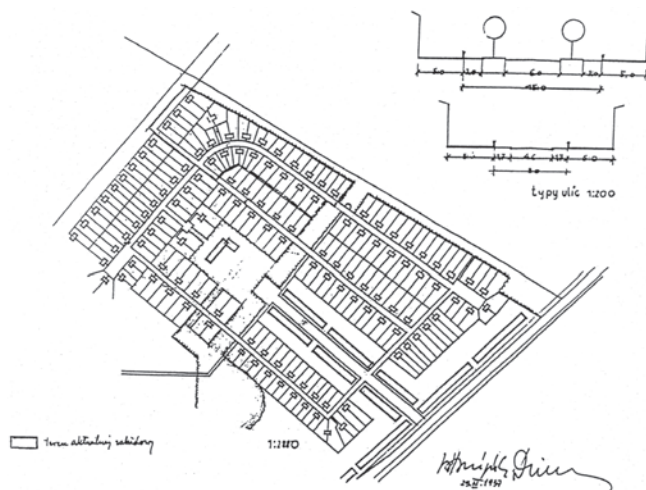
Program usług podstawowych w zakresie oświaty został dostosowany do przyjętego podziału na dzielnice. Dla określenia ilości miejsc przedszkolnych za punkt wyjścia przyjęto szacunkowy poziom zamożności mieszkańców poszczególnych dzielnic. Zaprojektowano 32 przedszkola oraz 21 szkół podstawowych. Projekt przewidywał powstanie nowego szpitala okręgowego na 600 łóżek (1 łóżko na 200 osób). Przewidywano przekazanie zamku na cele administracji państwowej oraz budowę nowego ratusza, teatru, a także 5 nowych kościołów.

Przeznaczenie pod zabudowę terenów na prawym brzegu Wisłoka zdefiniowało na nowo znaczenie rzeki w przestrzeni miasta. Z bariery blokującej rozwój, rzeka stała się podstawą kształtowania systemu zieleni. W programie przewidywano system zieleni miejskiej stworzony w oparciu o tereny zielone położone w dolinie Wisłoka obejmujący 148,7 ha parków i terenów zielonych (10,4 m²/Mk), 195,2 ha lasów lasów podmiejskich (13,0 m²/Mk) oraz 60 ha ogrodów działkowych (4,4 m²/Mk)¹⁶.

W koncepcji rozwoju miasta Władysław Śmigiełski i Kazimierz Dziewoński uwzględnić musieli podjęte już decyzje dotyczące lokalizacji dwóch głównych zakładów przemysłowych oraz towarzyszącemu im budownictwu mieszkalnemu. Zakłady PZL odcięły miasto od zielonych terenów leśnych Lisiej Góry na południu, a Zakłady H. Cegielskiego zlokalizowano w bliskim sąsiedztwie centrum miasta. Osiedle mieszkaniowe Zakładów Cegielskiego zlokalizowano tuż przy ogrodzeniu Zakładów PZL.

V. Inwestycje przemysłowe i miejskie w latach 1937-39

Lokalizacja inwestycji przemysłowych oraz rozwój infrastruktury miejskiej sprzyjały rozwojowi budownictwa. W przestrzeni miejskiej powstawały budynki użyteczności publicznej oraz zabudowa mieszkaniowa o architekturze wolnej od subiektywizmu i tradycjonalizmu, wpisującej się minimalistyczną formą i racjonalnie rozwiązany planem w nurt modernistyczny (il. 8). W 1938 roku przy ul. Moniuszki rozpoczęto budowę nowej siedziby Poczty Głównej (il. 7). Dla nowoczesnej całkowicie zautomatyzowanej centrali telefonicznej wzniesiono okazały, prosty w formie budynek. Budynek Szpitala Powszechnego przy ul. Szopena (arch. Jan Semkowicz) ukończono po wojnie. Kompozycja z przenikających się brył ustawionych pod kątem prostym, połączonych przeszkloną klatką schodową o akcentach wertykalnych. Budynek przy ul. Asnyka 10 wzniesiony jako hotel (autor Zygmunt Tarasin) to jeden z ciekawszych przykładów przedwojennego modernizmu w Rzeszowie. Powstała w 1936 roku w centrum miasta kamienica Schaitera, (ul. Grunwaldzkiej 6) autorstwa arch. Józefa Wetzsteina, w parterze mieściła eleganckie sklepy, a na wyższych kondygnacjach mieszkania. Wśród przykładów zabudowy wielorodzinnej wymienić należy bu-



5. Plan Osiedla Majsterskiego Zakładów Cegielskiego. Projekt K. Dziewońskiego i W. Śmigiełskiego, źródło: Wojewódzkie Archiwum Państwowe w Rzeszowie. Zesp. 1, sygn. nr 2759-61

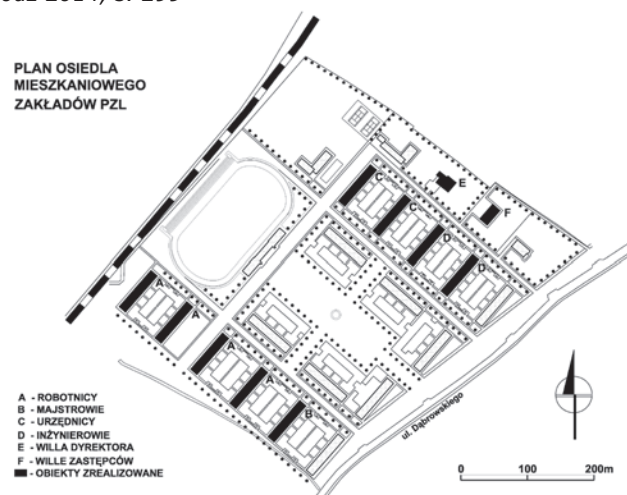
dynek przeznaczony dla rodzin wojskowych wzniesiony u zbiegu ul. Szopena i ul. Langiewicza.

Dla pracowników Państwowych Zakładów Lotniczych (PZL) i zakładów Hipolita Cegielskiego wzniesiono osiedla mieszkaniowe, a decyzje o ich powstaniu uprzedziły działania planistów opracowujących *Plan Zabudowania Miasta*. Założenia urbanistyczne osiedli, choć nie naśladujące skali i rozmachu ideowego osiedla „Dyrekcja” w Chełmie, realizowały wymagania funkcjonalizmu.

Osiedle mieszkaniowe pracowników PZL zaczęto wznosić w 1937 roku (il. 6). Podobnie jak zabudowę samej Wytwórni Silników PZL, wznoszono je w oparciu o projekty sporządzone przez biuro projektów działające w ramach Wojskowego Funduszu Kwaterunkowego. Autorem rozwiązań urbanistycznych zakładu i projektów willi dyrektorskich, a być może również osiedla był organizujący biuro mjr arch. P. Czyżewski¹⁷. Osiedle zlokalizowane zostało na południe od centrum miasta między linią kolejową Rzeszów - Jasło a drogą prowadzącą do Jasła (obecnie ul. J. H.

17. Osiedle dąbrowskiego [w:] *Encyklopedia Rzeszowa*, Rzeszów 2011. s. 410.

6. Plan osiedla mieszkaniowego Państwowych Zakładów Lotniczych, rys. T. Moskał [za:] Furtak M., *Centralny Okręg Przemysłowy (COP) 1936-1939. Architektura i urbanistyka*, Łódź 2014, s. 299



16. Tamże, s. 14.

Dąbrowskiego). Plan osiedla zakładał budowę siedemnastu bloków 3 i 4 klatkowych wysokości trzech kondygnacji, podpiwniczonych, ze schronami w piwnicach i z użytkowymi strycharzami dla robotników, majstrów, urzędników i inżynierów. Na terenie osiedla zaplanowano również willę dla naczelnego dyrektora oraz jedną willę bliźniaczą dla dwóch zastępców dyrektora. Bloki liczyły łącznie 303 mieszkania o powierzchni od 31,6 m² do 87,6 m², a usytuowano je osiami podłużnymi w kierunku północ-południe, co zapewniło należyte naświetlenie wszystkich mieszkań od wschodu i zachodu. Najbliżej zakładu zostały usytuowane bloki dla robotników i majstrów. Na każdym piętrze znajdowały się dwa mieszkania składające się z dwóch pokoi z kuchnią i łazienką. Dalej, oddzielone pasmem zieleni zlokalizowane były bloki dla urzędników i inżynierów. Bloki przeznaczone dla inżynierów miały po trzy klatki z dwoma mieszkaniami trzypokojowymi z kuchnią i łazienką na każdej kondygnacji (łącznie 18 mieszkań). Na terenie najbardziej odległym od zakładu stały wille dyrektorskie (po 195 m²). W osiedlu zaprojektowano wewnętrzne drogi dojazdowe, plac zabaw dla dzieci i place gospodarcze. Na obszarze całego osiedla posadzono wysoką i niską zielenią¹⁸. Do września 1939 roku zdołano wybudować jedynie 9 bloków i wille dyrektorskie.

Dla pracowników filii Zakładów Cegielskiego zostały zaprojektowane dwa osiedla mieszkaniowe. Pierwsze z nich położone na południowym krańcu miasta, przy obecnej ul. Poznańskiej, przeznaczone było dla majstrów (il. 5). Autorami planu „kolonii robotniczej” opracowanego w 1936 roku byli Kazimierz Dziewoński i Władysław Śmigielski. Osiedle powstało pod patronatem Towarzystwa Osiedli Robotniczych z wykorzystaniem projektów powtarzalnych wykorzystywanych również w innych inwestycjach COP. W pierwszym etapie projekt obejmował budowę 20 parterowych domków bliźniaczych z użytkowym poddaszem zlokalizowanych na działkach po 5 arów. Łącznie 40 mieszkań, w tym 20 mieszkań mniejszych po około 52 m² i 20 większych po około 62 m². Według projektu docelowo osiedla miało zajmować obszar o powierzchni 24 ha, na którym zamierzano zrealizować 124 „bliźniaki” (z 248 mieszkaniami). Na wyraźne życzenie Biura Planu Regionalnego Okręgu Lwowskiego do projektu wprowadzono 6 długich, wieloklatkowych budynków mieszkalnych wielorodzinnych zlokalizowanych w centralnej części układu. W centrum osiedla zaprojektowano budynek szkolny, wyznaczono również tereny

18. Chałupski J., *Osiedla mieszkaniowe budowane przy fabrykach i zakładach przemysłowych w rejonie przetwórczym COP w latach 1936-1939*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Rzeszowskiej” nr 10, Rzeszów 1984, s. 119-127.

7. Poczta Główna. Rysunek. [za:] E. Janusz, M. Jarośnińska, *Rzeszów międzywojenny w obiektywie zakładu*, Rzeszów 2011, s.12



8. Budynek mieszkalny przy ul. PCK 8 (fot. T. Moskal)

zieleni publicznej¹⁹. Wybuch wojny przerwał realizację tych zamierzeń zakończonych na I etapie.

Drugie z osiedli przeznaczone dla robotników filii Zakładów Cegielskiego powstało na południe od centrum miasta przy obecnej ul. Hetmańskiej. Składało się ono z dwóch bloków sześcioklatkowych. Na trzech kondygnacjach zlokalizowano 144 mieszkaniami składające się z pokoju z kuchnią i sanitariatem, wyposażone w instalację wodno-kanalizacyjną oraz ogrzewanie piecowe²⁰.

VII. Podsumowanie

Stworzony w 1939 roku przez Kazimierza Dziewońskiego i Władysława Śmigielskiego *Ogólny Plan Zabudowania Miasta Rzeszowa* był pierwszym w historii miasta kompleksowym ujęciem perspektywy rozwoju przestrzennego. Opracowana w duchu funkcjonalizmu wizja rozwoju nowoczesnego ośrodka przemysłowego, zapewniającego przestrzeń mieszkania, pracy i wypoczynku, nie miała szans na realizację z powodu wybuchu II wojny światowej.

„Obserwując powojenny rozwój Rzeszowa można stwierdzić, że opracowana pod koniec lat trzydziestych XX wieku koncepcja rozwoju stała się podstawą działań rozwojowych realizowanych w mieście przez kolejne pół wieku. Wszak podstawowe wytyczne określające kierunki rozwoju miasta określone zostały jeszcze przed wybuchem II wojny światowej. To wówczas zaczęto przekształcać miasto nad Wisłokiem w nowoczesny ośrodek przemysłowy. Wprawdzie realizacja tych planów skomplikowała wojna, ale generalia pozostały bez zmian. Nie zmieniły się bowiem determinanty wyznaczające kierunki rozwoju. Zarówno przed, jak i po II wojnie światowej Rzeszów miał stać się miastem przemysłowym, ze wszystkimi konsekwencjami tego faktu. Po II wojnie doszło do tego jeszcze realizowanie roli ośrodka kulturalno – naukowego i centrum administracyjnego, ale prymat przemysłu pozostał niezmiennie najważniejszy”²¹.

19. *Osiedle majsterskie* [w:] *Encyklopedia Rzeszowa*, Rzeszów 2011, s. 410-411.

20. Chałupski J., dz. cyt., s. 133.

21. Andrzej Bonusiak, *Współczesne koncepcje rozwoju miasta Rzeszowa* [w:] *Rzeszów – w 655 rocznicę lokacji. Studia z dziejów miasta i regionu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Rzeszowskiego, Rzeszów 2010, s. 174-175.