

# WIADOMOŚCI TARNOWSKIE



Ilustrowany tygodnik polityczny, gospodarczy, społeczny i informacyjny.

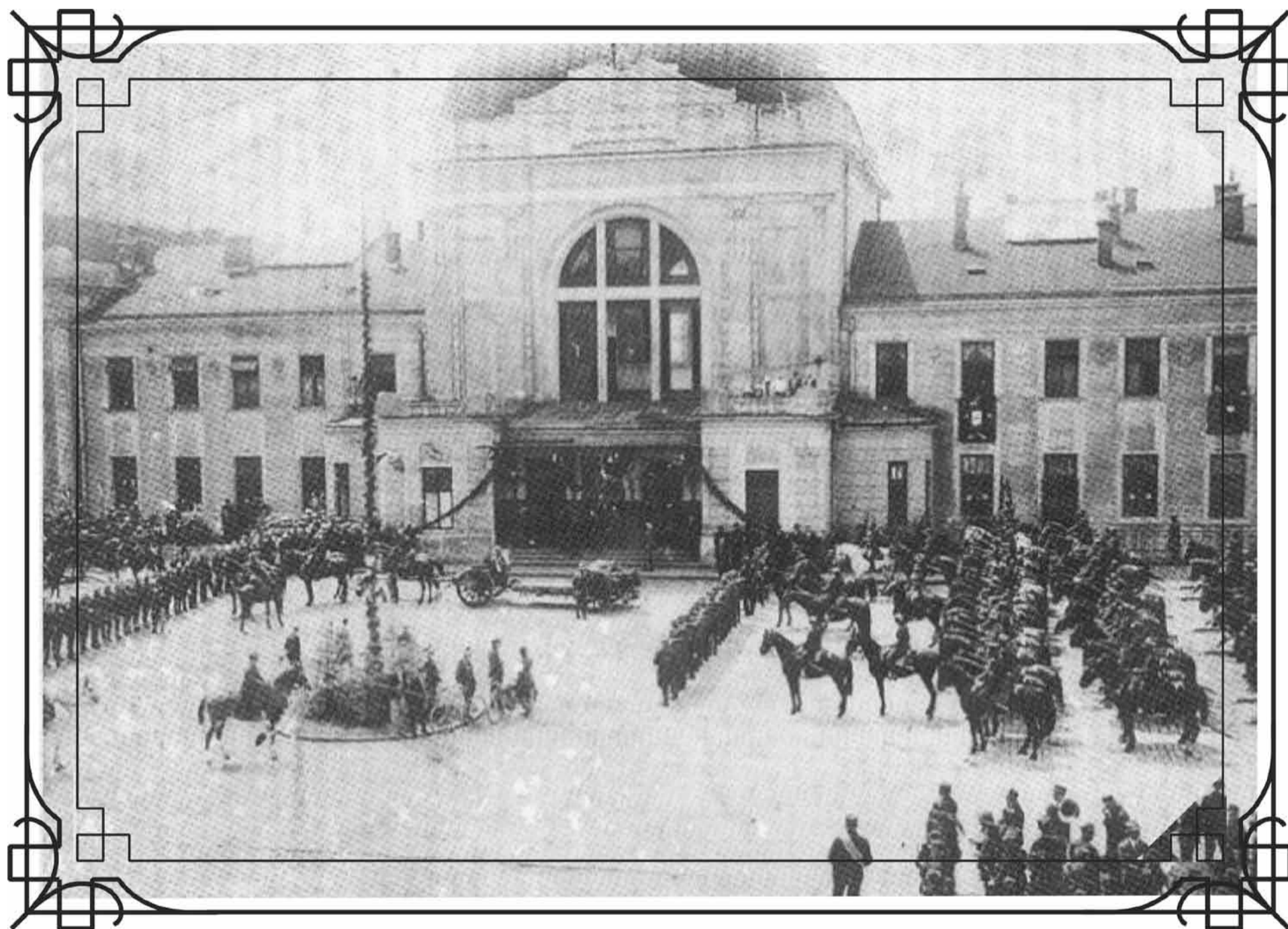
Rok VI.

Tarnów, listopad 2010 r.

Nr. 23

Redakcja i Administracja: Urząd Miasta Tarnowa, Wydział Marki Miasta, ul. Rynek 7, 33-100 Tarnów

## Stulecie wielkich inwestycji 1910-2010



*Przed stu laty, w czasie gdy burmistrzem Tarnowa był Tadeusz Tertil, oddano w naszym mieście do użytku wodociąg, elektrownię i nowy gmach dworca kolejowego. To były wówczas symbole nowoczesnego Tarnowa. Realizacja tych inwestycji była wyrazem ambicji i aspiracji miejskiej społeczności, a kolejne dziesięciolecia potwierdziły, iż ambicje te nie były zbyt wygórowane.*

*Dziś okazujemy szacunek własnej przeszłości, przywołujemy ważne postaci historii i tysiące tych, zwykle bezimiennych osób, dzięki którym Tarnów przez 680 lat swojej miejskiej historii rozrastał się i rozwijał.*

*Mamy dzisiaj szczególnie wiele powodów, by przypominać postać burmistrza Tadeusza Tertila. Także obecnie stoją przed nami wielkie wyzwania. Tarnów znów stał się miastem aktyw-*

*nym i podnoszącym komfort życia mieszkańców. Po to, by w ciągu najbliższych lat stać się miastem najbardziej atrakcyjnym do zamieszkania we wschodniej części Małopolski i zachodniego Podkarpacia.*

*Bo z tego jak będzie wyglądał Tarnów, w przyszłości ktoś za 100 lat rozliczy również nas.*

*Ryszard Ścigala*

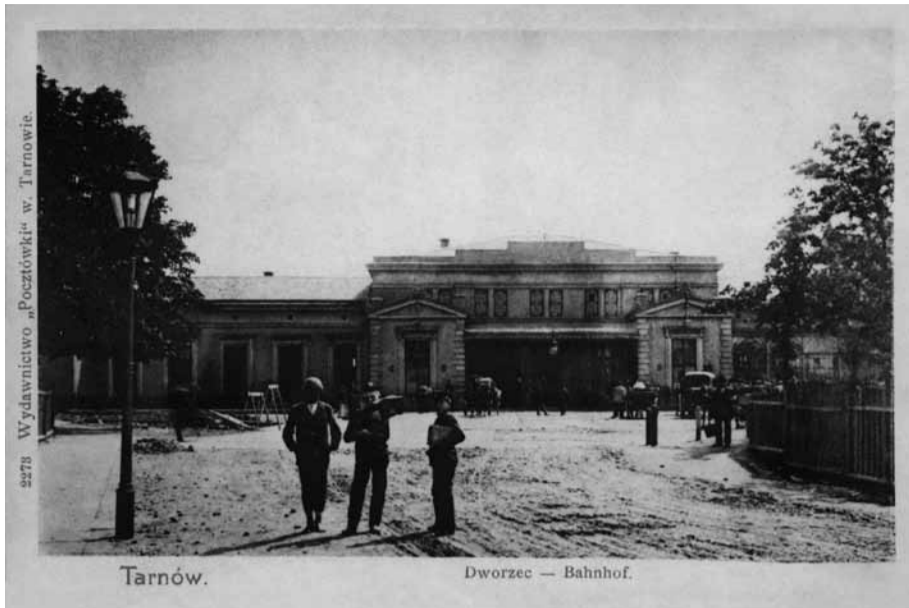
# Rocznica wielkich inwestycji

Tarnów na dobre wszedł w XX wiek w roku 1910. Nowy dworzec kolejowy, wodociąg, elektrownia miejska, przygotowania do uruchomienia linii tramwajowej to był prawdziwy przełom w dziejach miasta.

W lutym 1856 roku wjechał na tarnowski dworzec kolejowy pierwszy pociąg, kursujący na trasie Kraków – Dębica. Pojawienie się „kolei żelaznej” oznaczało początek nowej epoki w dziejach Tarnowa, z czego zresztą doskonale zdawali sobie sprawę ówczesni mieszkańcy, poparcia dla projektów rozwoju tarnowskiego węzła kolejowego szukający aż na cesarskim dworze w Wiedniu.

W tamtym czasie Tarnów liczył niespełna 30 tysięcy mieszkańców. Był mniejszy nie tylko od Krakowa i Lwowa, ale również od Przemyśla. Rozwój kolei miał jednak przyczynić się i do rozwoju miasta. 20 lat po otwarciu linii kolejowej pomiędzy Krakowem a Lwowem uruchomiono połączenia kolejowe pomiędzy Tarnowem a Leluchowem. W 1905 roku rozpoczęto pracę przy budowie linii kolejowej do Szczucina, a 15 października 1906 roku na liczącej 49 kilometrów trasę wyruszył pierwszy pociąg.

Rosnąca liczba podróżnych wymusiła decyzję o budowie nowego dworca. Obecny budynek dworca kolejowego jest trzecim z kolei. Pierwszy otwarto wraz z uruchomieniem linii kolejowej, służył podróżnym przez kilka lat, ale od początku uznawany był za prowizoryczny i tymczasowy. Budowę stałego dworca kolejowego rozpoczęto w roku 1860. Był to parterowy budynek z wejściem od strony podjazdu i wiatą od strony torów. W przeciwieństwie do obecnego układu budynku nie można było wówczas przejść z holu na peron, w tym celu konieczne było przejście przez jedną z trzech poczekalni. Wygląd budynku starego dworca znany jest choćby z najstarszych tarnowskich kart pocztowych z przełomu XIX i XX wieku. Budowę obecnego dworca rozpoczęto w 1906 roku, ukończono w 1910. Dworzec, wzorowany na lwowskim, był prawie dwukrotnie większy niż poprzedni, wówczas także pojawiły się wiaty nad peronem drugim oraz, arcy - na ówczesne czasy - nowoczesny, tunel łączący perony. Po zakończeniu budowy halę dworcową ozdobiono 10 obrazami autorstwa **Edmunda Ciec-kiewicza**.



*Stary dworzec kolejowy z lat 1860-1910*



*Nowy dworzec kolejowy według projektu E. Baudischa oddany do użytku w roku 1910*



*Rok 2010. Stuletni dworzec po remoncie*



*Zbiornik Tarnowskich Wodociągów*

W roku 1908 Rada Miejska zleciła opracowanie projektu elektrowni. Przez kilkanaście miesięcy trwały prace nad opracowaniem projektu i debaty na temat lokalizacji inwestycji. Aby ją zrealizować tarnowski samorząd zaciągnął pożyczkę w wysokości miliona koron. Budowa ruszyła pod koniec 1909 roku, a 22 września Rada Miejska zebrała się „przy drzwiach zamkniętych”, aby podjąć decyzję o obsadzie stanowiska dyrektora elektrowni. Został nim **Jan Studniarski**, a jego zastępcą **Stanisław Koziolkowski**.

24 listopada 1910 roku otwarto gmach elektrowni. Lampy elektryczne na głównych ulicach Tarnowa rozbłysło jednak kilka miesięcy później, w kwietniu roku 1911. W tym samym roku wjechały na ulice miasta pierwsze elektryczne tramwaje. W roku 1912 czynnych było w Tarnowie ponad osiem tysięcy lamp elektrycznych, z czego około 400 na ulicach, pozostałe w domach i budynkach.

24 listopada 1910 roku oddano do użytku również Tarnowskie Wodociągi. Kilka lat wcześniej, w 1902 roku powołano przy Radzie Miejskiej Komisję Wodociągową. Rozpoczęto badania mające na celu pozyskanie jak najlepszej wody. W 1906 roku powstała próbna studnia. W 1907 roku zatrudniono inżyniera – hydrotechnika, który miał koordynować dalsze prace. Zatrudnienie dr. inż. Maksymiliana Matakiewicza to była pierwsza decyzja personalna Tadeusza Tertila, dzień po objęciu stanowiska burmistrza. W ciągu dwóch następnych lat powstał projekt, w 1909 roku rozpoczęła się budowa, która zakończyła się w roku następnym. Tempo było imponujące - w ciągu kilkunastu miesięcy wybudowano około 60 kilometrów sieci wodociągowej. Aby zbudować miejski wodociąg zaciągnięto kredyt w wysokości około dwóch milionów koron.

Siedziba tarnowskich wodociągów od początku mieściła się w budynku przy ulicy Narutowicza (wówczas nazywała się ona Mała Strusina).

Budynek powstał już po zakończeniu budowy sieci wodociągowej. W 1911 roku podjęto decyzję o budowie, a w roku następnym oddano go do użytku. W pierwotnym projekcie miano zbudować niewielki, parterowy budynek, będący wyłącznie siedzibą firmy. Decyzją wiceburmistrza Eliasza Goldammera zmieniono jednak projekt i powstał reprezentacyjny gmach, w którym znalazły się również mieszkania urzędników miejskich.



W 1911 roku władze kolejowe zafundowały dla dworca w Tarnowie dziesięć wielkich malowideł olejnych przedstawiających najpiękniejsze widoki Tatr i Pienin. Prasa tarnowska wówczas pisała:

*Wchodząc do hali od strony peronu widzimy po prawej ręce mały obraz przedstawiający „Bramę Kraszewskiego”, następnie wielki środkowy widok z „Olczyńskiej Doliny” i mały przedstawiający „Sokolicę”. Po stronie lewej umieszczono mały widok „Wielkiego Szczytu Widel”, wielki środkowy „Batyżowiecką Grań” z jeziorem i mniejszy środkowy obraz przedstawiający „Okno na Grani”. Resztę obrazów stanowią „Siklawa” tudzież fragmenty nizin „Podhala”.*

Obrazy wykonał artysta malarz Edmund Cieczkiewicz, adiunkt kolejowy z Nowego Sącza. Dzieła zdjęto po II wojnie światowej, później część z nich została odnaleziona, poddana konserwacji i ponownie powieszona w głównej hali dworca.

W 2010 roku z okazji stulecia dworca i w ramach generalnego remontu obiektu, kolej zafundowała dwa współczesne, wielkoformatowe obrazy o tematyce nawiązującej do projektów Cieczkiewicza, które zawieszono w miejsce brakujących oryginalnych obrazów. Autorem dzieł jest bieszczadzki artysta malarz Tomasz Żyto Żmijewski.

**Byłem łysy.**

Każdy, zarówno mężczyźni jak kobiety, którzy wiele środków na porost włosów bezskutecznie używali, zainteresuje się zapewne wiadomością, że posiadam środek na porost włosów, który imieniowi mojemu sławę wyrobił i na który codziennie setki otrzymują zamówień.

Już po kilku dniach nacierania głowy tym środkiem, włos słaby wzmacnia się i nowe włosy poczynają rosnąć.

**Próbna doza bezpłatnie.**

Preparowany przezemnie środek skutkuje w bardzo krótkim czasie, co łatwo poznać po mnóstwie małych włosów, wyrastających z osłabionych cebulek i rosnących dalej z tą samą siłą co u młodych, zdrowych ludzi.

Preparat mój używać zatem mogą osoby wszelakich klas towarzyskich i wszelkiego wieku.

Pomada ta zapobiega wypadaniu włosów, usuwa łupież i świąd, a nawet siwym włosom przywraca pierwotny kolor.

Każdemu zgłaszającemu się poszłę chętnie próbna dozę mojej pomady na porost włosów, kto tylko zechce nadesłać mi kartę korespondencyjną swój adres.

**WILLIAM SCOTT**

Wiedeń. 867. Franz Josefs-Platz 19.

## Nowy Dworzec Kolejowy w Tarnowie



Nareszcie po kilku latach prawdziwej męki zarówno personelu kolejowego, jak przejeżdżającej Publiczności, doczekaliśmy się nowego dworca kolejowego, którego otwarcie odbyło się bardzo uroczystie we czwartek d. 24 bm.

W pięknie przystrojonym westybulu zebraли się liczni przedstawiciele władz rządowych i autonomicznych, duchownych i świeckich, posłowie do Rady państwa i Sejmu,



delegaci instytucji miejscowych i przedstawiciele miejscowego personelu kolejowego, ażeby uczestniczyć w uroczystości poświęcenia, którego dokonał Najpierw – Ks. Biskup tarnowski Dr Wałęga, w asystencji ks. Dr. Dutkiewicza, rektora Seminarium Duchownego i ks. Tyczkowskiego, superyora Księży Misjonarzy. W zastępstwie ministra kolejowego, który z powodu otwarcia w tymże dniu sesji Rady państwa, przyjechać nie mógł, przybyli: szef sekcji Kosiński i wice sekretarz minister Dr Leopold Starzewski, a w zastępstwie namiestnika radca Ustyanowski. Władze wojskowe reprezentował gen. Ziegler, Krakowską Izbę handlową prezes Dattner, krajowe władze kolejowe: dyr. kolei radca dworu Zborowski, wicedyrektor Jasiński, st. inspektor May wałd. Rappaport, Dr M. Starzewski, insp. Saller, Winkler, Cyprian, sekr. prezyd. Dr Spitzer, insp Kaiser, Moldauer i Jana, naczelnik stacyi w Tarnowie.

Prócz tego przybyli: JW. Ks. inf. Walczyński, marszałek powiatu i poseł do Rady państwa ks. Dr Zygułiński, poseł Dr. Battaglia, burmistrz m. N. Sącza Barbacki i poseł sejmowy Witos.

Rada m. Tarnowa stanęła in corpore z burmistrzem Dr. Tertilem, — c. k. Starosta radca Nam. Reiner z naczelnikami władz państwowych, — dyrektorowie szkół średnich: Trochanowski, Dr Leniek i Jaglarz, a wreszcie reprezentanci personelu wykonawczego, budowy.

Gazeta „POGOŃ” z dnia 27.11.1910 r.

## KALENDARIUM

**1840** Przedłożono pierwszy projekt budowy kolei z Bochni do Lwowa. Jej trasa miała omijać Tarnów. Po włączeniu Rzeczypospolitej Krakowskiej do monarchii habsburskiej (1846), rząd wiedeński postanowił zbudować linię kolejową z Krakowa do Lwowa. W 1850 roku rozpoczęto przygotowania do tego przedsięwzięcia. Do 1853 roku wybudowano odcinek Bochnia - Dębica, jednak bez połączenia z Krakowem. Roboty przy linii podjęto ponownie w połowie września 1854 roku. Na budowie pracowało 12 tysięcy żołnierzy. Próbna jazda pociągu z Krakowa do Dębicy odbyła się 15 października 1855 roku. Późną jesienią tegoż roku linia kolejowa Kraków - Bochnia - Tarnów - Dębica była gotowa do eksploatacji.

**20 lutego 1856** Oficjalne otwarcie linii kolejowej Kraków - Bochnia - Tarnów - Dębica długości 111 km. Kursowały dwa pociągi dziennie. Z Dębicy do Krakowa jechało się wówczas

4 godziny 10 minut, a do Wiednia - 19 godzin 10 minut.

**1 stycznia 1858** Z braku funduszy rząd wiedeński przyznał linię Towarzystwu Cesarsko-Królewskiej Uprzywilejowanej Galicyjskiej Kolei Arcyksięcia Karola Ludwika z zobowiązaniem przedłużenia jej do Lwowa.

**1860** Początek budowy pierwszego stałego dworca kolejowego w Tarnowie. Był to budynek parterowy z wejściem od strony podjazdu i obszerną wiatą od strony torów. Składał się z przedsionka, westybulu z kasami, oddzielnych poczekalni dla trzech klas pasażerskich i restauracji. Ponadto w obrębie dworca znajdowały się: kasa bagażowa, biuro pocztowe, pomieszczenia służbowe kolei i biuro zawiadowcy. Poza dworcem na stacji znajdowała się lokomotywnia na osiem maszyn, wagonownia, magazyn, stacja wodna z pompą parową i warsztaty.

**28 lipca 1873** Cesarz Franciszek Józef podpisał rozporządzenie dotyczące budowy linii kolejowej Tarnów - Tuchów - Stróże - Nowy Sącz - Leluchów, a 4 września rozpoczęto pierwsze prace. Linia leluchowska miała charakter strategiczny. Budowano ją jako połączenie transkarpackie tak dla handlu, jak i dla użytku wojska na wypadek wojny z Rosją.

**18 sierpnia 1876** Przekazanie do użytku linii kolejowej Tarnów - Tuchów - Stróże - Nowy Sącz - Leluchów (dł. 147,7 km). Jednocześnie uzyskała ona połączenie z węgierską linią przeszkowską. Tarnów stał się stacją węzłową.

**1878** W ciągu doby przez Tarnów linią Kraków - Lwów przetaczało się sześć pociągów pasażerskich (dwa pospieszne, dwa osobowe i dwa „mieszane”). Raz dziennie, o 1.45 po południu, odchodził pociąg z Tarnowa do Leluchowa, a raz w tygodniu, we wtorek o 6 nad ranem pociąg „mieszany” do Nowego Sącza (Rozkład Jazdy 1878 rok).

Godziny nocne od 6 godz. wieczór do 6 godz. rano są liniami czarnymi oznaczone.

Kolej państwowa — TARNÓW, STRÓŻE.							
STACJE	Miesz.	Osob.	Osob.	STACJE	Osob.	Miesz.	Osob.
	454 I—III	420 I—III	416 I—III		413 I—III	456 I—III	455 I—III
TARNÓW . . . . od.	4 <sup>56</sup>	10 <sup>02</sup>	2 <sup>02</sup>	Stróże . . . . od.	9 <sup>45</sup>	6 <sup>07</sup>	9 <sup>59</sup>
Łowczówek Pleśna	5 <sup>10</sup>	10 <sup>22</sup>	2 <sup>19</sup>	Bobowa . . . .	10 <sup>01</sup>	6 <sup>23</sup>	10 <sup>19</sup>
Tuchów . . . .	5 <sup>50</sup>	10 <sup>44</sup>	2 <sup>36</sup>	Bogoniowice Ciężkow	10 <sup>19</sup>	6 <sup>41</sup>	10 <sup>47</sup>
Gromnik . . . .	6 <sup>17</sup>	11 <sup>02</sup>	2 <sup>53</sup>	Gromnik . . . .	10 <sup>27</sup>	6 <sup>50</sup>	11 <sup>00</sup>
Bogoniowice Ciężkow	6 <sup>35</sup>	11 <sup>11</sup>	3 <sup>01</sup>	Tuchów . . . .	10 <sup>45</sup>	7 <sup>07</sup>	11 <sup>32</sup>
Bobowa . . . .	7 <sup>07</sup>	11 <sup>30</sup>	3 <sup>19</sup>	Łowczówek Pleśna	11 <sup>04</sup>	7 <sup>24</sup>	11 <sup>54</sup>
Stróże . . . . pr.	7 <sup>30</sup>	11 <sup>46</sup>	3 <sup>34</sup>	TARNÓW . . . .	11 <sup>22</sup>	7 <sup>40</sup>	12 <sup>13</sup>

Reklam izdru nocianow z 1888 roku.

**1879** Rozpoczęto modernizację linii Karola Ludwika: przebudowa całej stacji w Tarnowie oraz mostów, które przygotowano do założenia drugiego toru.

**1889-1891** Położenie drugiego toru na linii Kraków - Lwów.

**1 stycznia 1892** Rząd austriacki przystąpił do upaństwowienia Kolei Karola Ludwika.

**1897** Początek przebudowy stacji Tarnów. Zmieniono układ torowy, poszerzając stację ku południowi i przedłużając ją w kierunku zachodnim, co spowodowało również konieczność wydłużenia wiaduktu nad szosą na Strusinie (dziś ul. Krakowska). Przebudowano magazyny. Największą inwestycją była budowa nowego dworca.

**15 października 1906** Otwarcie wybudowanej z funduszy prywatnych linii Tarnów - Żabno - Dąbrowa Tarnowska - Szczucin (dł. 48,6 km). Dziennie kursowały nią dwa składy pasażerskie lub mieszane. W 2000 roku zawieszono ruch pasażerski na tej linii.

**1906-1910** Budowa nowego dworca kolejowego projektu E. Baudischa. Kubatura budynku wzrosła prawie dwukrotnie, a jego rzut powiększył się przez poszerzenie całej budowli wzdłuż torów i przesunięcie północnej fasady. Zwiększono znacznie powierzchnię przeznaczoną dla podróżnych, głównie poprzez budowę obszernego westybulu z wielkimi oknami, dwukrotnie wyższego od przylegających doń łączników, wiążących go z nieco mniejszymi salami restauracyjnymi. Od strony zachodniej do dworca dobudowano nowy budynek poczty. Przy dworcu oraz nad platformą drugiego peronu założono wiaty na żeliwnych kolumnach; zaś obydwa perony połączono tunelem.

**1915** Wycofujące się wojska rosyjskie zniszczyły most na Dunajcu, a artyleryjski

ostrzał Tarnowa zrujnował częściowo dworzec kolejowy.

**11 listopada 1918** Zarządzanie kolejami w Galicji przechodzi w polskie ręce.

**1919** Ministerstwo Komunikacji przekształcono w Ministerstwo Kolei Żelaznych.

**1920** Uruchomienie kolejowych warsztatów napraw wagonów osobowych i towarowych w Tarnowie.

**1926** Prezydent RP przywraca Ministerstwo Komunikacji i tworzy przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe”.

**1927** Oddano do użytku bocznice kolejową do fabryki Związków Azotowych oraz przystanek kolejowy w Dąbrówce Infułackiej (dziś Tarnów Mościce).

**30 czerwca 1929** Specjalnym pociągiem sprowadzono trumnę z prochami generała Józefa Bema.

**1938** Na trasie Kraków - Przemyśl w ciągu doby kursowało piętnaście pociągów. Linie Kraków - Krynica obsługiwało dziesięć pociągów, natomiast po linii Tarnów - Szczucin jeździło pięć pociągów.

**28 sierpnia 1939** Wybuch bomby zegarowej w przechowalni bagażu. W wyniku eksplozji zginęło 20 osób, a 35 osób zostało rannych.

**13 czerwca 1940** Z tarnowskiego dworca wyruszył pierwszy transport 753 więźniów do obozu koncentracyjnego w Auschwitz.

**1945** Niemcy zniszczyli mosty na Dunajcu i Białej. Zdewastowane zostały też urządzenia zabezpieczenia ruchu na stacji Tarnów.

**1946-1949** Odbudowa linii kolejowych po zniszczeniach II wojny światowej.

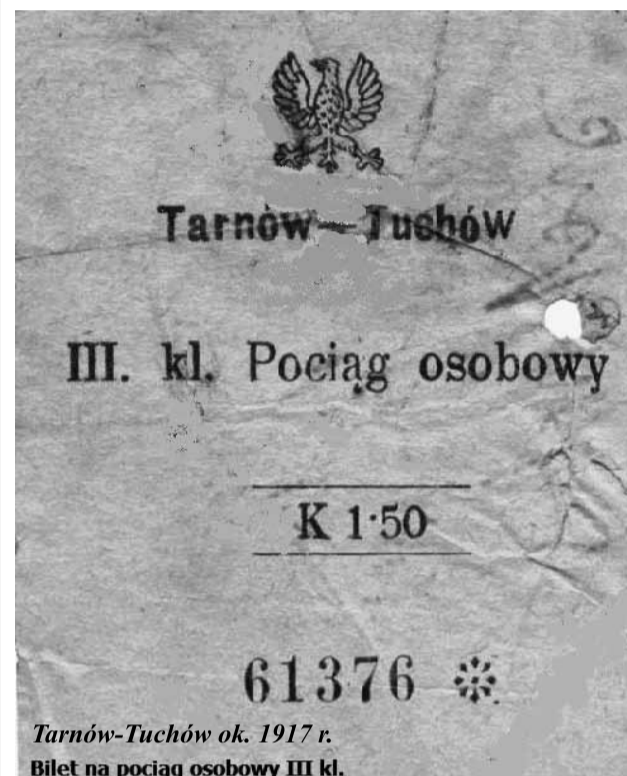
**28 września 1962** Zelektryfikowano linię kolejową na odcinku Kraków Podłęża - Tarnów Zachodni.

**25 września 1963** Uruchomiono trakcję elektryczną na odcinku z Tarnowa Zachodniego do Rzeszowa.

**1965-1977** Przebudowa wiaduktu nad ulicą Krakowską w Tarnowie, budowa obiektów poprawiających bezpieczeństwo ruchu podróżnych oraz dworca na stacji Tarnów Zachodni

**Kwiecień 1984** Początek modernizacji linii Tarnów - Leluchów. Elektryfikacja i zmiana profilu trasy.

**30 listopada 1984** Oddano pierwszy odcinek zelektryfikowanej linii leluchowskiej Tarnów - Tuchów. Prace na całej linii do Leluchowa i Krynicy zakończono w 1987 roku.



**31 maja - 2 czerwca 1996** Jubileuszowe uroczystości z okazji 140-lecia linii Kraków - Dębica, 120-lecie linii Tarnów - Leluchów i 90-lecie linii Tarnów - Szczucin. Uroczysty wjazd i powitanie pociągu retro, którym następnie przejechano z Tarnowa do Szczucina. Z tej okazji Poczta Polska wydała okolicznościowy datownik.

**Czerwiec 2006** - 150 lat kolei w Tarnowie. Jubileusze kolejowe:

150 lat Linii Kraków - Dębica

130 lat Linii Tarnów - Leluchów

100 lat Linii Tarnów - Szczucin

**2007-2010** - Generalny remont dworca.

**13 listopada 2010** 100 lat. Drugie narodziny dworca. Otwarcie.

Opracowanie: Krzysztof Jasiński  
PKP Tarnów



Prospekt firmy Antoniego Wojcickiego, ok. 1910 r.



Wybieram Kolej

