

WIADOMOŚCI TARNOWSKIE



Ilustrowany tygodnik polityczny, gospodarczy, społeczny i informacyjny.

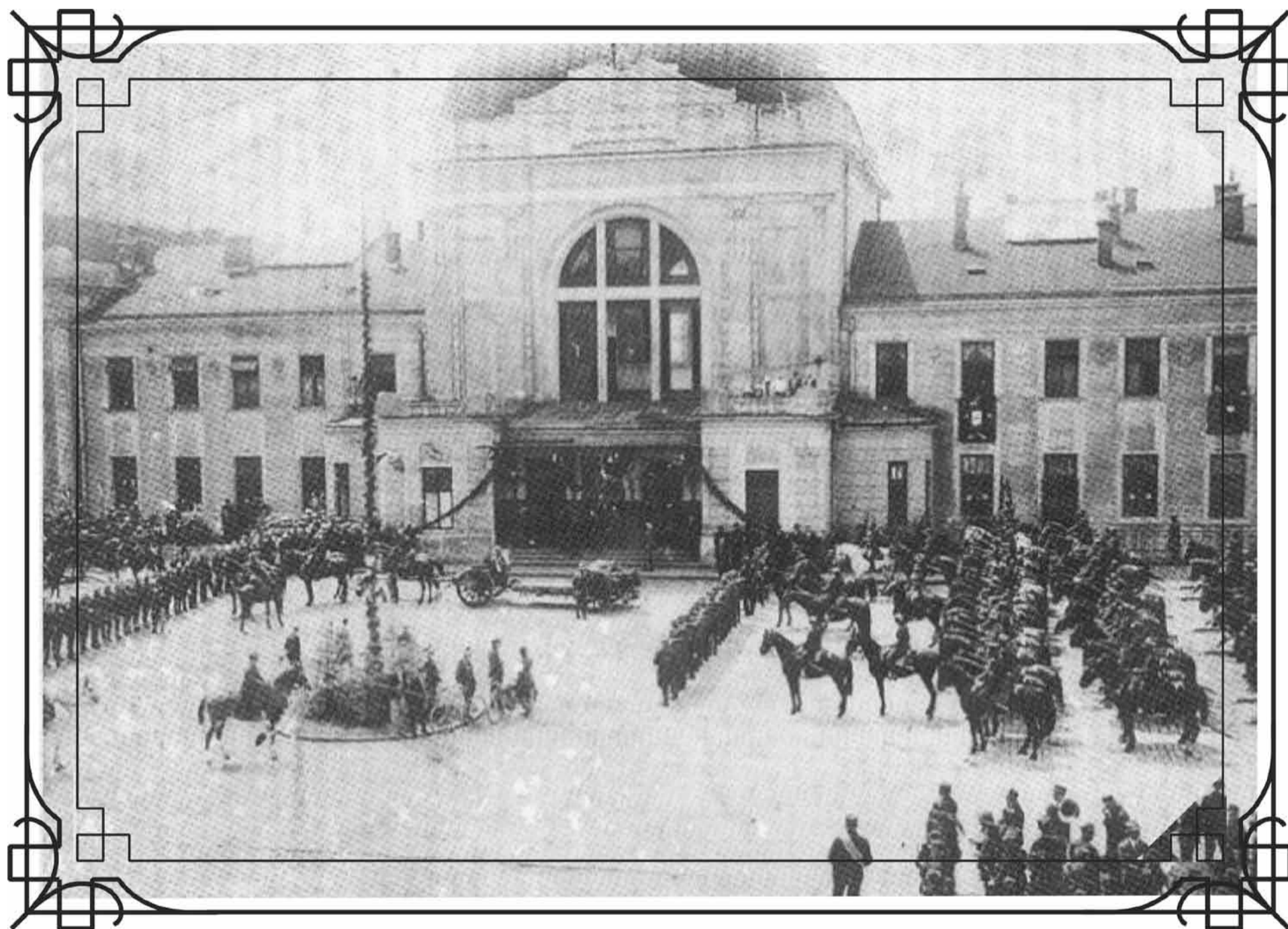
Rok VI.

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 Goldhammera 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 „Sokolice”. Po stronie lewej umieszczono mały widok „Wielkiego Szczytu Widet”, 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 Zmijewski.

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.

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

Każdemu zgłaszającemu się poszła chętnie próbna doza 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 uroczysto 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 stacji w Tarnowie.

Prócz tego przybyli: JW. Ks. inf. Walczyński, marszałek powiatu i poseł do Rady państwa ks. Dr Zyguliński, 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 ⁵⁶	10 ⁰²	2 ⁰²	Stróże od.	9 ⁴⁵	6 ⁰⁷	9 ⁵⁹
Łowczówek Pleśna	5 ¹⁰	10 ²²	2 ¹⁹	Bobowa	10 ⁰¹	6 ²³	10 ¹⁹
Tuchów	5 ⁵⁰	10 ⁴⁴	2 ³⁶	Bogoniowice Ciężkow	10 ¹⁹	6 ⁴¹	10 ⁴⁷
Gromnik	6 ¹⁷	11 ⁰²	2 ⁵³	Gromnik	10 ²⁷	6 ⁵⁰	11 ⁰⁰
Bogoniowice Ciężkow	6 ³⁵	11 ¹¹	3 ⁰¹	Tuchów	10 ⁴⁵	7 ⁰⁷	11 ³²
Bobowa	7 ⁰⁷	11 ³⁰	3 ¹⁹	Łowczówek Pleśna	11 ⁰⁴	7 ²⁴	11 ⁵⁴
Stróże pr.	7 ³⁰	11 ⁴⁶	3 ³⁴	TARNÓW	11 ²²	7 ⁴⁰	12 ¹³

Reklam izdru nociaozw 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.

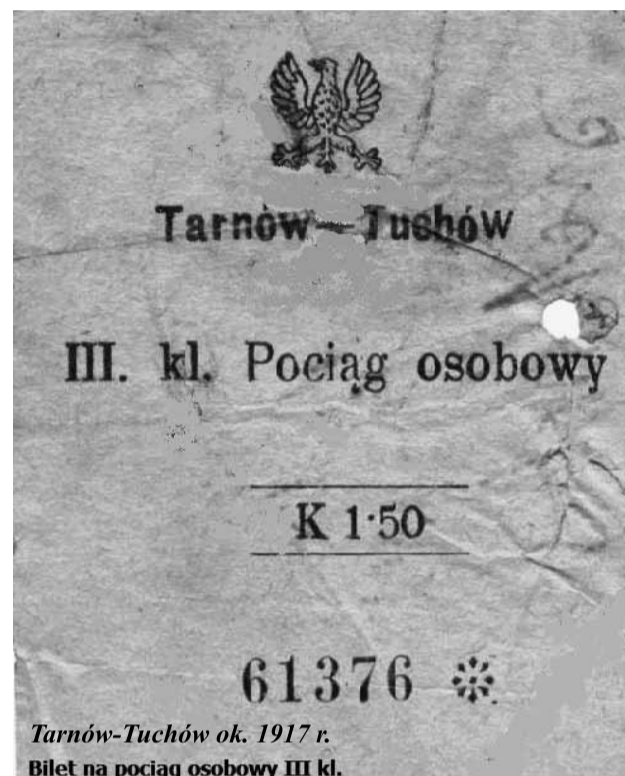
28 września 1962 Zelektryfikowano linię kolejową na odcinku Kraków Podłęża - Tarnów Zachodni.

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

