

# WIADOMOŚCI TARNOWSKIE



Ilustrowany tygodnik polityczny, gospodarczy, społeczny i informacyjny.

Rok XI.

Tarnów, maj 2016

Nr. 47

## 160 lat kolei w Tarnowie



Gwizd, huk, kłęby pary i dymu towarzyszyły pojawieniu się na tarnowskiej stacji kolejowej pierwszego pociągu. To historyczne wydarzenie miało miejsce w lutym 1856 roku, a pociąg obsługiwał trasę Kraków - Dębica. Kilka lat wcześniej rozpoczęto przygotowania do budowy połączenia kolejowego między Krakowem a Lwowem. W pierwszym etapie prac wybudowano tory na odcinku między Bochnią a Dębicą, ale pociągi rozpoczęły kursowanie dopiero od momentu, gdy gotowe było połączenie z Krakowem. Budowę kontynuowano przez kilka kolejnych lat i wreszcie od 1861 roku pociągi pokonywały całą trasę Kraków - Lwów.

Ówczesny 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. Rozumieli to ówcześni mieszkańcy, starając się o budowę kolejnych linii kolejowych łączących Tarnów ze światem. Prawie natychmiast po uruchomieniu linii wchód - zachód władze Tarnowa podjęły starania o budowę linii

kolejowej w kierunku południowym. W 1868 roku delegacja tarnowska z burmistrzem, jego zastępcą i biskupem dotarła przed oblicze cesarza Franciszka Józefa, by przekonywać go o korzyściach płynących z budowy kolei. Najjaśniejszego Pana nie udało się jednak przekonać i dopiero w 20 lat po otwarciu linii kolejowej pomiędzy Krakowem a Lwowem w sierpniu 1876 roku uruchomiono połączenie kolejowe pomiędzy Tarnowem a Leluchowem.

Tarnowianie lobbowali również na rzecz budowy połączenia kolejowego Galicji z Królestwem Polskim. I ta kampania nie do końca przyniosła skutek, gdyż zdecydowano się ostatecznie na budowę linii Dębica - Rozwadów, ale na początku XX wieku Tarnów uzyskał również połączenie w kierunku północnym. Rząd Austro - Węgier zdecydował o budowie kolejnej linii komunikacyjnej łączącej Galicję z zaborem rosyjskim i Warszawą. W 1905 roku rozpoczęto pracę przy budowie linii kolejowej do Szczucina, a 15 października 1906 roku na liczącej 49 kilometrów trasę wyruszył pierwszy pociąg. Podróż „szczucin-

ką” trwała wówczas ponad dwie godziny, pociąg zatrzymywał się na stacjach w Żabnie, Dąbrowie Tarnowskiej, Oleśnie, Mędrzechowie i Szczucinie oraz na przystankach w Klikowej, Łukowej, Dąbrówkach Breńskich i Delastowicach. To miał być dopiero początek, niestety wybuch wojny przekreślił plany cesarsko - królewskich ministrów, a linia kolejowa Tarnów - Warszawa, via Szczucin nie powstała nigdy.

Na początku XX wieku Tarnów był już ważnym węzłem kolejowym. Stąd projekt, by uruchomić w mieście Warsztaty Naprawy Taboru Kolejowego. Otwarto je w roku 1917. Początkowo zatrudniały 50 pracowników, którzy dokonywali bieżących napraw na czterech torach hali wagonowej. Nowy zakład szybko się jednak rozwijał. Już w roku 1923 zatrudniał tysiąc pracowników. W okresie międzywojennym większym zakładem przemysłowym w Tarnowie była jedynie Państwowa Fabryka Związków Azotowych. Na bazie warsztatów kolejowych powstały, w roku 1951, istniejące do dzisiaj Zakłady Mechaniczne „Tarnów”.

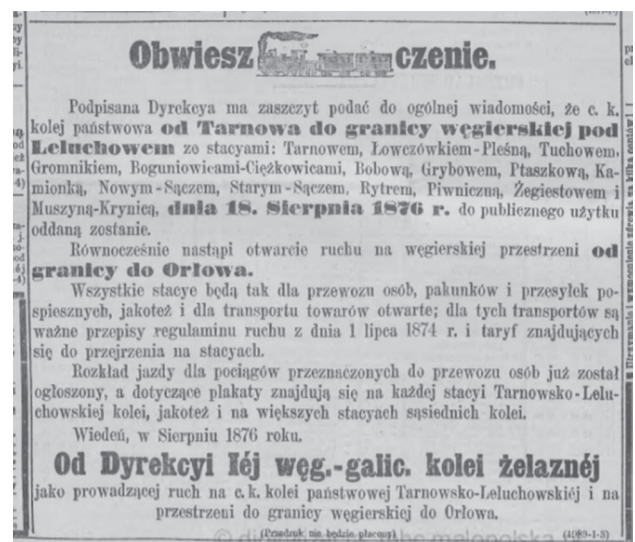
# Plany były inne...

Mogło się zdarzyć, że linia kolejowa do Lwowa ominęłaby Tarnów. W pierwszym projekcie trasa pociągów prowadzić miała m.in. przez Łęg Tarnowski, Pawężów i Lisią Górę. Ostatecznie podjęto inną decyzję, nie bez wpływu „czynników wojskowych”, które chciały mieć linię kolejową, ułatwiającą ewentualną obronę Galicji.

W roku 1840 przedłożono pierwszy projekt budowy kolei z Bochni do Lwowa. Jej trasa miała biec przez Partyń, przysiółek Łęg Tarnowski, Pawężów, Lisią Górę, Jodłówkę do Czarnej. W tej wersji omijałaby Tarnów.

W nowej sytuacji politycznej, jaka ukształtowała się po włączeniu Rzeczypo-

spolitej Krakowskiej do monarchii habsburskiej w roku 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 (wykonano nasypy i inne roboty ziemne, ale nie ułożono torów). Wybuch wojny krymskiej w 1853 roku i związane z tym napięcie w stosunkach austriacko-rosyjskich zmusiły rząd cesarza Franciszka Józefa II do podjęcia decyzji o usprawnieniu komunikacji w Galicji. Roboty przy tej linii podjęto ponownie w połowie września 1854 roku. Przebiegały one



w błyskawicznym tempie dzięki zatrudnieniu 12 tysięcy żołnierzy. Prace trwały nieprzerwanie nawet podczas ostrej zimy i zostały ukończone po 11 miesiącach. Próbną jazdą 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.

W maju roku 1855 krakowski „Czas” pisał: (...) *Widocznie i bardzo szybko postępują, 500 do 1000 ludzi pracuje codziennie około wykończenia dworca kolei żelaznej w Tarnowie: budynek do przyjmowania podróżnych i budynek do umieszczania wagonów są już na ukończeniu i za kilkanaście dni będą zupełnie gotowe. W Rzędzinie i Woli Rzędzińskiej już na przestrzeni milowej szyny ułożone, a w tym tygodniu ma się rozpocząć układanie szyn koło Dunajca...*

## Ku wygodzie podróżnych

Oddany do użytku w roku 1910 dworzec kolejowy był trzecim wybudowanym w Tarnowie. Decyzja o budowie nowego dworca podyktowana została rosnącą liczbą podróżnych. Wzorowany na lwowskim, był nie tylko dwa razy większy niż poprzedni, ale i bardzo na ówczesne czasy nowoczesny.

Obecny budynek dworca kolejowego w Tarnowie 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. Składał się z przedsionka, westybulu z kaskami, z 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 wybudowano prostokątną lokomotywownię na osiem maszyn, wagonownię, magazyn, stację wodną z pompą parową i warsztaty. 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.

Rosnąca liczba podróżnych wymusiła decyzję o budowie nowego dworca. Rozpoczęto ją

w 1906 roku, ukończono w 1910. Nowy 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 dworcowa ozdobiono 10 obrazami autorstwa Edmunda Cieckiewicza.

W tygodniku „Pogoń” z 27 listopada 1910 roku pisano:

*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 uroczyście 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 miejsco-*



Dworzec z okresu 1860-1910

# Wojna zaczęła się w Tarnowie

Złowrogim zwiastunem zbliżającej się wojny był zamach bombowy na dworcu w Tarnowie w dniu 28 sierpnia 1939 roku. Śmierć poniosło 20 osób, 35 zostało rannych. Zamach był dziełem niemieckich dywersantów, a jego bezpośredni wykonawca został zatrzymany.

28 sierpnia 1939 roku o godzinie 23.18 gmachem dworca kolejowego w Tarnowie wstrząsnął potężny wybuch. W przechowalni bagażu eksplodowała bomba zegarowa. W wyniku eksplozji zginęło 20 osób. Rannych zostało kolejnych 35. Część dworca uległa zniszczeniu. Ośmiominutowe opóźnienie pociągu z Krakowa sprawiło, że na dworcu było mniej osób niż spodziewali się zamachowcy. Ponadto kilka minut przed zamachem odjechał ze stacji wojskowy transport.

Wybuch ten był złowrogim zwiastunem zbliżającej się wojny. Eksplozja na tarnowskim dworcu kolejowym była wynikiem akcji dywersyjnej, zorganizowanej przez wywiad niemiecki. Bezpośrednim wykonawcą zadania był Antoni Guzy, mieszkaniec Bielska. Urodził się w mieszanym małżeństwie – matka była Niemką, ojciec Polakiem.

Materiały wybuchowe zostały przemycone z Niemiec. 28 sierpnia Guzy przywiózł je do Tarnowa w walizce i złożył w przechowalni ba-



Nazwiska zidentyfikowanych ofiar zamachu:

1. Stanisław Nalepa
  2. Władysław Wróbel
  3. Stanisław Bejski
  4. Adam Para
  5. Józef Dudek
  6. Bojm Izael Pinkwas
  7. Władysław Biewiasz
  8. Rozalia Postawa
  9. Józef Ryguła
  10. Stanisława Kołowska
  11. Leibisch Gelernter
  12. Janina Ziaja
  13. Michał Biernat
  14. Jan Czaja
  15. Sura Ryn
  16. Władysław Kudela
- Zwłok czterech osób nie udało się zidentyfikować.

gazu. 1 września został on tymczasowo aresztowany, a po rozpoczęciu wojny wywieziony z Tarnowa i jego dalsze losy pozostają nieznane.

Terrorystyczne akcje niemieckie na ziemiach polskich tuż przed wybuchem wojny miały na celu wywołanie paniki wśród ludności cy-

wilnej oraz dezorganizowanie akcji mobilizacyjnej wojska. Pierwszymi ofiarami zbliżającej się wojny stały się osoby, które oczekiwały na pociąg. To początek listy ofiar II wojny światowej, na której znalazło się 50 milionów istnień ludzkich.

wego 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 Ustyjanowski. Władze wojskowe reprezentował gen. Ziegler, Krakowską Izbę handlową prezes Datner, krajowe władze kolejowe: dyr. kolei radca dworu Zborowski, wicedyrektor Jasiński, st. in-

spektor May wald. 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 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.

Przeprowadzony w uroczystej asyście do prowizorycznego ołtarzyka, stanowiącego zarazem mównicę, dopełnił ks. Biskup Wałęga poświęcenia hali, potem w odniosłych słowach przemówił o znaczeniu i przeznaczeniu nowego gmachu, wyrażając publicznie uznanie swe dla miejscowego personelu kolejowego.

Następnie zabrał głos burmistrz Dr Tertil, a zwracając uwagę na ogólne znaczenie nowego dworca w Tarnowie, złożył podziękowanie posłowi Battaglii za gorliwe zabiegi u władz, a przedstawicielom władz, tj. ministrowi kolejowemu, szefowi sekcji Kosińskiemu i radcom dworu Horoszkiewiczowi i Dr Zborowskiemu, który z niezwykłą energią i gorliwością budowę tę do skutku doprowadził, serdeczne podziękowanie.

Zwrócony do p. insp. Jany, jako przedstawiciela miejscowego zarządu slacyi, wyraził burmistrz imieniem miasta życzenie, ażeby szlachetne myśli inicjatorów i wykonawców tego epokowego dzieła ziściły się w całej pełni, co tem łatwiej wobec nowych urzędzeń miejskich spełnić się może.

Wzniesiony przezeń okrzyk na cześć wielkodusznego Monarchy, powtórzono z zapalem, następnie zabrał głos szef sekcji Kosiński, który oddając dworzec imieniem ministra do publicznego użytku, podziękował zarazem Dr Zborowskiemu. za troskliwe czuwanie nad przeprowadzeniem budowy, — zakończyło zaś uroczystość przemówienie Dr Battaglii na temat ekonomicznego podniesienia miasta przez inwestycje.



Dworzec oddany do użytku w 1910 roku

# Drugie narodziny stulatka

W roku 2010, w setną rocznicę uruchomienia, tarnowski dworzec kolejowy otwarto po generalnym remoncie. Prace trwały blisko trzy lata. Ich efektem było nie tylko dostosowanie budynku do współczesnych standardów obsługi pasażerów, ale i odtworzenie oryginalnej architektury dworca.

13 listopada 2010 roku liczący 100 lat tarnowski dworzec kolejowy przeżył swoje ponownie narodziny. Budynek otwarto po generalnym remoncie.

Wymieniono podłogi, instalację elektryczną, wodno-kanalizacyjną i teletechniczną. Odnowiono elewację budynku i jego wnętrze. Wyremontowano dach, stropy, pomieszczenia kas biletowych, korytarze, poczekalnie dla podróżnych. Prace nie ominęły również fundamentów, które trzeba było wzmocnić.

Głównym celem tej modernizacji było odtworzenie oryginalnej architektury tarnowskiego dworca oraz dostosowanie do współczesnych standardów obsługi pasażerów.

Prawie trzy lata trwały prace architektów, budowlanców, kolejarzy, konserwatorów zabytków i artystów plastyków przy renowacji dworca. Jej koszt wyniósł 42 miliony złotych. Biuro rzecznika PKP S.A. podało, że tylko w 2010 roku do rewitalizacji dworca w Tarnowie zużyto 130 metrów sześciennych betonu, ponad 20 ton konstrukcji stalowych, dwa kilometry kabli, 177 ton tynku, ponad 3300 litrów farb, 50 ton cementu i... niemal 400 kilogramów gwoździ.



Szczególne uwagę poświęcono odnowieniu zabytkowych fresków, malowideł i elementów rzeźbiarskich. Wymianie i renowacji poddano także okna, drzwi i parapety. Z okazji stulecia tarnowskiego dworca Zarząd PKP S.A. ufundował dwa współczesne, wielkoformatowe obrazy o tematyce nawiązującej do projektów Edmunda Ciecziwicza. Wykonał je bieszczadzki artysta malarz Tomasz Żyto-Żmijewski.

Tarnowski dworzec odrestaurowano, ale jednocześnie należycie przystosowano do obsługi podróżnych. W budynku funkcjonuje sześć kas biletowych, poczekalnia dla pasażerów,

skrytki bagażowe i nowoczesny system informacji wizualnej. Toalety są przystosowane także dla potrzeb osób niepełnosprawnych.

Również na zewnątrz gmach wygląda szczególnie efektownie. Nie tylko ze względu na nową elewację, ale głównie za sprawą oryginalnej iluminacji całego dworca i jego otoczenia. Metamorfozie uległ też plac przed budynkiem. Położono nową nawierzchnię z kostki porfirowej i bazaltowej. Wieczorami i nocą plac dworcowy rozświetlają stylowe lampy oświetleniowe. Cały budynek jest monitorowany, zarówno w środku, jak i na zewnątrz.

Przewóz osób odbywa się według z góry ułożonego rozkładu jazdy, który oznacza również kategorie pociągu i rodzaj wozu. Bilety sprzedaje się w mniejszych stacjach przez pół godziny, a w większych przez jedną godzinę przed odejściem pociągu. Na biletach oznaczone są: stacja wyjścia i stacja, do której bilet jest ważny, klasa i cena jazdy ...

Poczekalnie muszą być otwarte najpóźniej godzinę przed odjazdem pociągu. Wstęp do nich wolny tylko za okazaniem biletu jazdy lub biletu wstępu na dworzec kolejowy. Z biletom klasy III wstęp do poczekalni klasy I i II zabroniony. Bez biletu jazdy do wagonu siadać nie wolno...

Zaniebanie pociągu, podróżny, który nie wsiada na czas, tak że pociąg go odjechał, nie może żądać zwrotu pieniędzy za opłacony już bilet ... Przerwa jazdy do 50 km nie jest dozwolona ... Przejście do przedziału wyższej klasy lub do pociągu pospiesznego wymaga dopłaty za dalszą jazdę ...

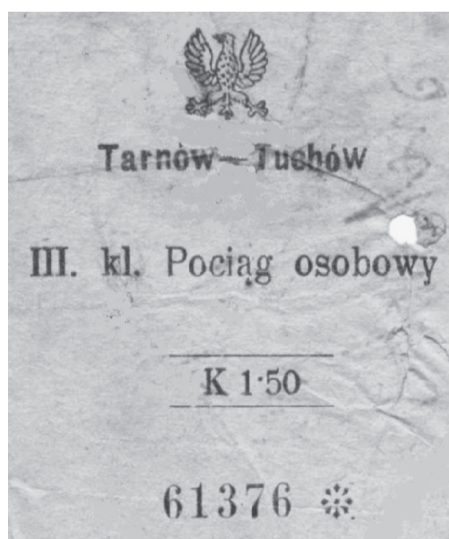
Kontrola biletów. Bilet jazdy musi być pokazany przy wejściu do poczekalni, na peron przy wsiadaniu do pociągu i w każdej chwili podczas jazdy... Szkoda wyrządzona w pociągu musi być natychmiast zapłacona według osobnej taryfy. Za pakunek ręczny nie pobiera się żadnej należności, ale zarząd wcale nie odpowiada, jeżeli zostanie uszkodzony lub zagubiony...

Wyciąg z Przepisów Kolejowych dla przewozu osób i pakunków na zasadzie taryfy. 1 września 1895

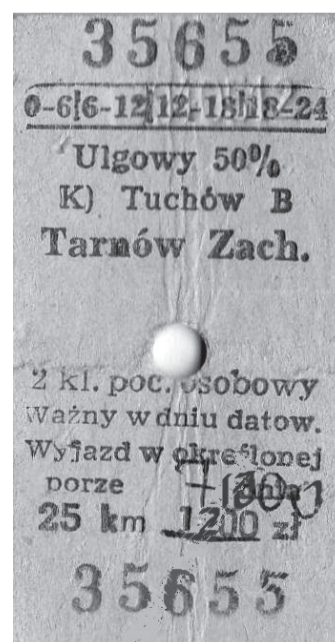
Godziny nocne od 6 godz. wieczór do 6 godz. rano są liniami czarnymi oznaczone.

Kolej państwowa — TARNÓW, STRÓŻE.							
STACYE	Miejsz.	Osob.	Osob.	STACYE	Osob.	Miesz.	Osob.
	I—III	I—III	I—III		I—III	I—III	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>50</sup>
Łowczówek Pleśna	5 <sup>19</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>15</sup>

Rozkład jazdy z 1889 roku



Bilet z okresu międzywojennego



Bilet z lat osiemdziesiątych



Pieczęć okolicznościowa z okazji 150-lecia kolei