TARNOWSKA KOLEJ W POCZĄTKACH ODRODZONEJ POLSKI

Krzysztof Galas

Streszczenie. *W artykule przedstawiono historię kolei w Tarnowie od początku jej powstania w XIX wieku do roku 1929. Opisano wpływ kolei na rozwój miasta. Przedstawiono historię uruchomionej przed I wojną światową Miejskiej Kolei Elektrycznej – tarnowski tramwaj, który pozwolił na skomunikowanie wewnętrzne miasta oraz wąskotorowe kolejki wojskowe w okolicach Tarnowa.*

Słowa kluczowe: *kolej, Miejska Kolej Elektryczna, kolejki wąskotorowe*

1. Wstęp

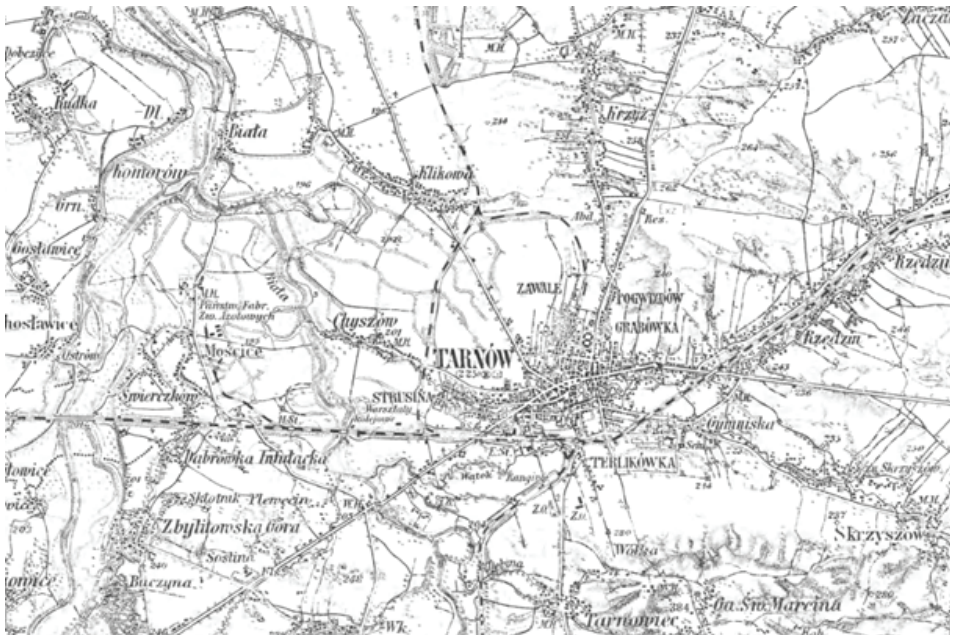
Dzień 11 listopada 1918 roku traktujemy jako symboliczną datę odzyskania przez Polskę niepodległości. Droga do niej była jednak długotrwała. Początek dał jej wybuch I wojny światowej, której przebieg doprowadził do znacznego osłabienia państw zaborczych, otwierając możliwość działań na rzecz przywrócenia Polski na mapę ówczesnej Europy ale jeszcze przed długi czas po 1918 r. walczono o wytyczenie granic nowego terytorium Państwa Polskiego a jeszcze dłużej o ujednolicenie systemu prawnego, odbudowę zniszczeń wojennych i ustabilizowanie gospodarki. Rozwój gospodarczy trwał aż do Wielkiego Kryzysu, który wybuchł na przełomie lat 20. i 30. XX wieku.

W Tarnowie zryw niepodległościowy zaczął się 30 października 1918 roku. W tym dniu Rada Miejska obradująca pod przewodnictwem burmistrza dr Tadeusza Tertila podjęła uchwałę, na mocy której: *„Rada miejska oświadcza, że Tarnów oddaje się poleceniom rządu warszawskiego i że organowi rządowemu, utworzonemu przez Radę Regencyjną da posłuch."* W nocy 30 na 31 października żołnierze polscy z 20 pułku piechoty oraz członkowie Polskiej Organizacji Wojskowej rozpoczęli przejmowanie najważniejszych obiektów w mieście, w tym obiektów kolejowych. Chodziło m.in. o przejęcie kontroli nad ładunkami w wagonach, w tym żywnością. Akcja przebiegła bardzo sprawienie i w praktyce bez wymiany ognia. O godzinie 7:30 rano Tarnów był pierwszym wolnym miastem. Rozbrojonych żołnierzy odesłano koleją. Wkrótce kolejne ośrodki miejskie znalazły się pod polską kontrolą. Odbudowa gospodarki na terenie miasta i jego rozwój trwał, podobnie jak całego kraju, do początku Wielkiego Kryzysu, który w sposób widoczny odbił się również na gospodarce polskiej.

Za granice czasowe drogi do odzyskania przez Polskę niepodległości i stabilności gospodarczej na potrzeby niniejszego opracowania należy wskazać lata 1914-1929. Tarnów z jednego z miast galicyjskich wchodzących w skład Cesarstwa Austro-Węgierskiego stał się w tym okresie typowym polskim miastem przemysłowym.

Rola kolei w historii miasta od XIX wieku jest często marginalizowana, lecz to właśnie kolej doprowadziła do rozwoju miasta w II połowie XIX wieku a w okresie międzywojennym dawała zatrudnienie znacznej liczbie mieszkańców. To właśnie Warsztaty Kolejowe były największym zakładem przemysłowym w mieście. Z punktu widzenia wojskowego kolej miała mniejsze znaczenie niż w innych ośrodkach miejskich, choć Tarnów w okresie międzywojennym był bazą dla pociągów sanitarnych, posiadając dla tego celu odpowiednia infrastrukturę.

2. Kolej w Tarnowie na początku XX wieku



Rys. 1. Układ torowisk kolejowych w Tarnowie w okresie międzywojennym

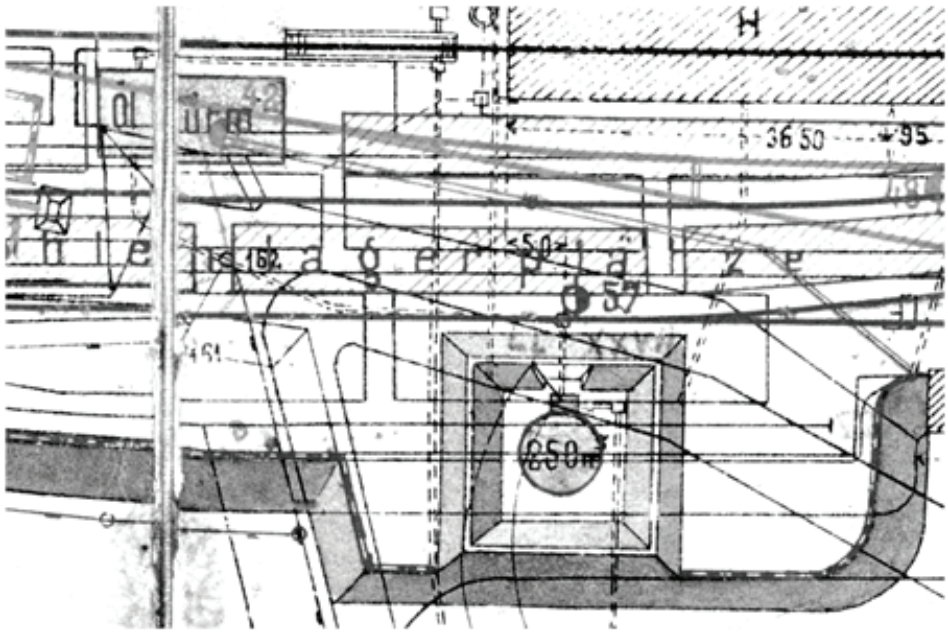
Uruchomienie pierwszej, prywatnej linii kolejowej w Tarnowie w latach 50. XIX wieku zapoczątkowało dynamiczny rozwój miasta. W latach 70. XIX wieku uruchomiono państwową linię w kierunku Nowego Sącza i Leluchowa, której budowa miała już znaczenie strategiczne dla państwa. Przez kolejne lata w Tarnowie istniała zdwojono infrastruktura kolejowa, obejmująca m.in. dwie stacje (*Tarnów* oraz *Tarnów Vorbanhof*) i dwie parowozownie. Układ ten pozostał widoczny na-

wet po upaństwowieniu starszej linii kolejowej (Kraków-Lwów), choć znaczenie stacji *Tarnów Vorbanhof* znacznie spadło. Na początku XX wieku powstał kolejna linia normalnotorowa w kierunku Szczucina. Dzięki kolei Tarnów bardzo szybko się rozwijał pod względem gospodarczym, przyciągając kolejnych przyszłych mieszkańców. Przed wybuchem I wojny światowej nie istniał już stary dworzec towarowy, zlokalizowany naprzeciw dworca pasażerskiego, po południowej stronie torowiska stacji *Tarnów*. Wyładunek, i załadunek towarów, w tym bydła, odbywał się głównie po stronie północnej torowiska, na wschód od dworca pasażerskiego. Dodatkowo funkcjonowała już rampa załadowcza na zachód od dworca.

Tarnów był również miejscem stacjonowania oddziałów wojskowych. Przed I wojną światową w Tarnowie przebywało ponad 1,5 tys. żołnierzy (piechoty i kawalerii), zajmujących liczne obiekty na terenie miasta. Bez wątpienie węzeł kolejowy w Tarnowie umożliwiał w miarę szybką możliwość przemieszczania oddziałów wojskowych wraz z ich wyposażeniem na znaczne odległości w kierunkach zachodnim, wschodnim oraz południowym. Transport w kierunku północnym ograniczał się do stacji Szczucin, niedaleko mostu na rz. Wiśle. Z punktu widzenia wojskowego strategiczne znaczenie dla kolei miała nie tylko system obu stacji kolejowych ale również mosty i wiadukty kolejowe, które stanowiły najbardziej wrażliwe na zniszczenie ogniwo w sieci kolejowej. Z tego powodu most kolejowy na rzece Białej został pod koniec XIX wieku umocniony systemem dwóch strażnic kolejowych zbudowanych po stronie południowo-zachodniej oraz północno-wschodniej mostu. Pierwsza z nich zachowała się do czasów współczesnych.

Fot. 1. Budynek zajazdowy stacji Tarnów Vorbanhof od strony torów kolejowych

Przed I wojną światową uruchomiono również Miejską Kolej Elektryczną – tarnowski tramwaj, który pozwolił na skomunikowanie wewnętrzne miasta a przede wszystkim połączenie dworca kolejowego z centrum i wschodnią częścią miasta. Teren obu stacji kolejowych umożliwiał magazynowanie różnych towarów w budynkach dworca towarowego oraz sąsiednich magazynach. Przy głównej parowodni znajdowały się składy węgla dla lokomotyw. Przed I wojną światową po południowej stronie zbudowany został duży zbiornik na ropał. Kolej zapewniała również bezpośredni załadunek towarów z kilku zakładów przemysłowych, w tym cegielni. Po północno-zachodniej stronie stacji *Tarnów Vorbanhof* znajdowała się przeładowania kolejowa. W planach znajdowała się budowa warsztatów kolejowych.



Rys. 2. Zbiornik na ropał po południowej stronie głównej parowozowni

3. Pierwsza wojna światowa

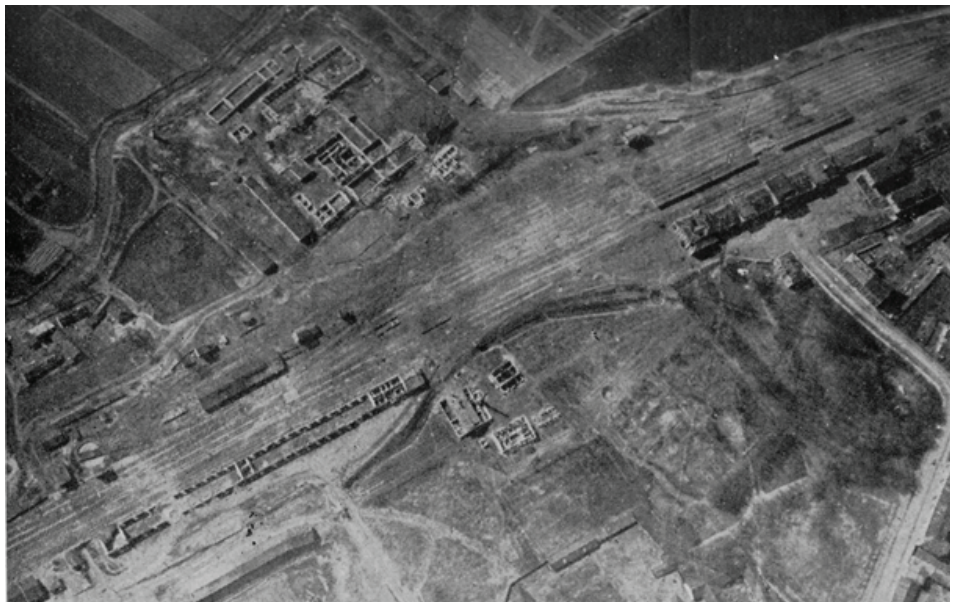
Wybuch I wojny światowej początkowo nie wskazywał na to, że Tarnów może być zagrożony zajęciem przez obce wojska. Jednak wojna bardzo szybko dała o sobie znać w mieście. Widocznym jej elementem były kolejne oddziały wojskowe opuszczające pociągami tarnowski dworzec. Początek wojny to również zawieszenie ruchu na Miejskiej Kolei Elektrycznej, który w konsekwencji trwał przez siedem kolejnych lat. Tramwaj, w przeciwieństwie do elektrowni, gazowni i wodociągu nie miał strategicznego znaczenie dla funkcjonowania miasta, stąd jego utrzymanie w ruchu nie miało dla władz miasta priorytetowego znaczenia.

Fot. 2. Zniszczony most na rzece Białej. W tle budynek jednej ze strażnic.

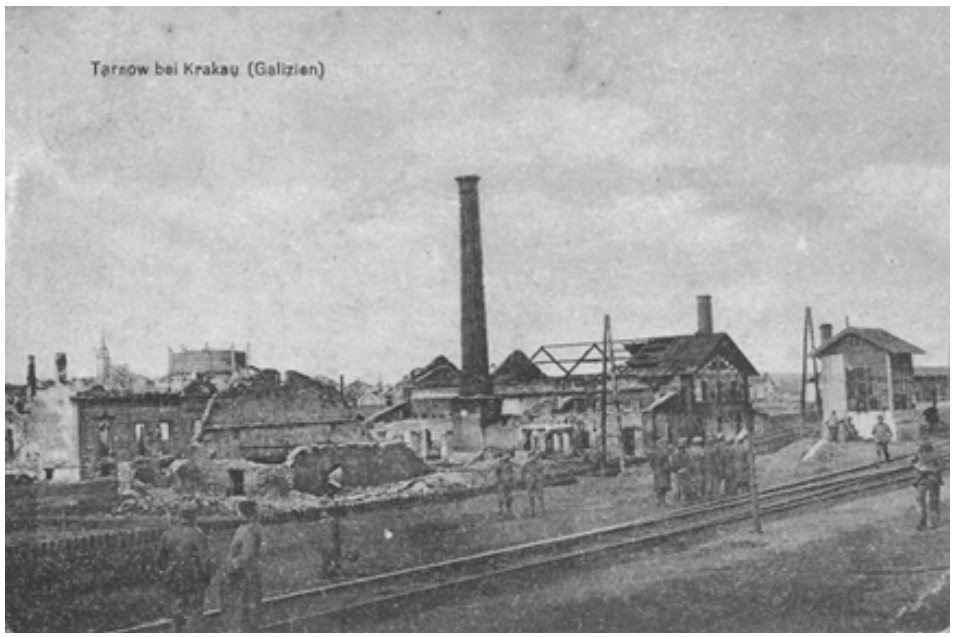
Działania wojenne bardzo szybko przyjęły negatywny obrót dla wojsk Cesarstwa Austro-Węgierskiego, którego oddziały cofały się na zachód pod naporem armii rosyjskiej. Upadek Lwowa oraz okrążenie twierdzy Przemyśl było widocznym znakiem kolejnych klęsk austriackich. Na początku listopada 1914 r. jasnym było, że Tarnów zostanie zajęty. Wojska austriackie przemieszczały się jedynie przez miasto w kierunku zachodnim. Wśród ludności cywilnej wybuchła panika. Jednym głównych kierunków ucieczki z miasta był tarnowski dworzec kolejowy. 10 listopada na jego terenie oraz na Plantach koło dworca zgromadziły się tłumy ludzi, pomimo że przewidywano odjazd tylko jednego pociągu dla osób wojskowych. Informacja ta doprowadziła do paniki w tłumie. Zdecydowano zatem o możliwości skorzystania z tego pociągu przez osoby cywilne. Miejsc było jednak zdecydowania za mało, dlatego o podstawieniu kolejnego pociągu po dwóch godzinach. Kilka wagonów tego składu było zarezerwowanych dla rodzin oficerów. Pociąg ten był już jednak ostatnim, jaki odjechał z tarnowskiej stacji. Miejsca zabrakło dla wielu osób, stąd nadal przed dworcem znajdowały się tłumy ludności cywilnej. Płonął drewniany most drogowy na rzece Białej. Około 19:00 do miasta wkroczyły pierwsze patrole armii rosyjskiej.

W niedługim czasie po zajęciu Tarnowa ofensywa rosyjska została powstrzymana a oddziały rosyjskie cofnęły się na linię Dunajca. Po cofnięciu się armii rosyjskiej Tarnów znalazł się w praktyce w zasięgu działań frontowych. Należy przy tym pamiętać, że ówczesny zasięg artylerii umożliwiał ostrzał celów z odległości wielu kilometrów. Artyleria ostrzeliwała głównie obiekty zajmowane

przez Rosjan na terenie miasta oraz najważniejsze obiekty o znaczeniu strategicznym, w tym obie stacje kolejowe.



Fot. 3. Fotografia lotnicza stacji Tarnów z okresu I wojny światowej.



Fot. 4. Ruiny fabryki cykorii w sąsiedztwie tarnowskiej stacji kolejowej. Po prawej stronie widoczna budka nastawni kolejowej.

Główny ostrzał trwał od połowy stycznia do początku maja 1915 r., z krótką przerwą przez część miesiąca kwietnia. Największe straty spowodowały trafienia pociskami kalibru 305 mm oraz 420 mm. Już w styczniu 1915 r. jeden z pocisków trafił w torowisko kolejowe, niszcząc znajdujące się tam wagony. Budynek dworca pasażerskiego nie został bezpośrednio trafiony, jednak pobliskie wybuchy spowodowały uszkodzenia elewacji i szyb. Wyposażenie dworca zostało rozkradzione przez żołnierzy rosyjskich i lokalnych rabusiów. 18.02.1915 roku pięć ciężkich pocisków trafiło w teren tarnowskiej stacji. Jeden z nich zniszczył obrotnicę przy głównej parowozowni (dawna parowozownia linii leluchowskiej). Drugi trafił w peron nr 2, uszkadzając tunel. Zachowały się przy tym informacje, że kilka pocisków, które trafiły w nieistniejący już staw na południowej stronie stacji nie wybuchły. Zniszczony został dworzec towarowy oraz sąsiadująca z nim fabryka cykorii. Już pierwsze ostrzały stacji w Tarnowie spowodowały, że żywność znajdująca się na zapasach armii rosyjskiej w Tarnowie została przetransportowana do stacji w Woli Rzędzińskiej, będącej poza zasięgiem austriackiej artylerii. W maju kilka kolejnych pocisków trafiło w stację *Tarnów*, pięć kolejnych wybuchło w pobliżu dworca Leluchowskiego na stacji *Tarnów Vorbanfof.*

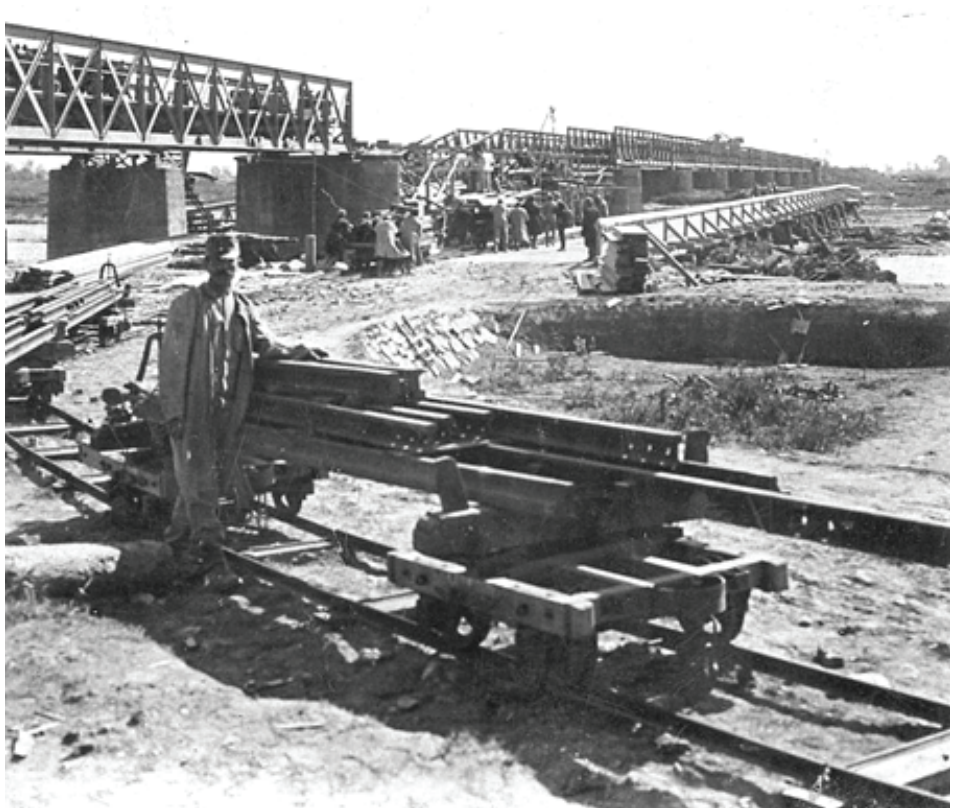
Fot. 5. Ruiny fabryki cykorii w sąsiedztwie tarnowskiej stacji kolejowej

Przez teren miasta dwukrotnie przesunął się front – w 1914 i 1915 roku. Dla walczących stron kolej miała przede wszystkim znacznie w zakresie transportu. Jednak działania frontowe powodowały, że wycofujące się oddziały dążyły do dokonania takich zniszczeń w infrastrukturze kolejowej aby była ona niezdatna do użytku dla przeciwnika. Z kolei celem nacierających oddziałów był najpierw ostrzał obiektów o strategicznym znaczeniu a następnie przejęcie nad nimi kon-

troli, zanim wycofujący się przeciwnik dokona ich zniszczenia. Skutkiem tego był tragiczny stan tarnowskiej stacji. W kilku miejscach pociski rozerwały torowisko, m.in. przed dworcem pasażerskim oraz pomiędzy dworcem towarowym a parowozownią. Budynek dworca pasażerskiego był uszkodzony a z dworca towarowego pozostały jedynie ściany. Poważnie uszkodzona była sąsiadująca z nim fabryka cykorii – po wojnie nie została już odbudowana. Zniszczona była również obrotnica kolejowa przy głównej parowozowni. Na początku maja 1915 r. armii rosyjska zaczęła wycofywać się z Tarnowa. 06.05.1915 roku Tarnów ponownie był pod kontrolą austriacką.

Na skutek działań wojennych zniszczone były mosty kolejowe na rzekach Białej i Dunajec, skutecznie przerywając komunikację kolejową. Do odbudowy tego pierwszego skierowano m.in. ludność cywilna z Tarnowa. Linia kolejowa oraz infrastruktura na stacjach w Tarnowie została odbudowana dość sprawnie z uwagi na jej znaczenie dla prowadzonych działań wojennych.

4. Wąskotorowe kolejki wojskowe w okolicach Tarnowa



Fot. 5. Torowisko wąskotorowe wykorzystywane przy odbudowie mostu kolejowego nad rzeką Dunajec w okresie I wojny światowej

W czasie I wojny światowej wykorzystywano do celów wojskowych zalety kolejek wąskotorowych. Możliwość szybkiej budowy torowisk oraz ich modyfikacji a także niewielkie promienie łuków powodowały, że torowiska wąskotorowe były doprowadzane do miejsc prowadzenia działań wojennych (okopy frontowe), stanowisk artyleryjskich, miejsc prowadzenie prac inżynieryjnych i wielu innych. Charakter tych kolejek powodował, że w praktyce ich likwidacja powodowała zatarcie śladów ich poprzedniego funkcjonowania. Dodatkową przyczyną wykorzystywania takiego rozwiązania były niewielkie ówcześnie możliwości transportu samochodowego, stąd przemieszczanie ciężkich ładunków (amunicji, elementów konstrukcyjnych) z wykorzystaniem wagonów wąskotorowych było rozwiązaniem optymalnym, zwłaszcza w miejscach, gdzie przewidywano dłuższą obecność oddziałów wojskowych.

Na podstawie zachowanych fotografii można wskazać, że torowiska takie wykorzystane były przy odbudowie zniszczonego mostu kolejowego na rzece Dunajec, na polowym lotnisku wojskowym w okolicach Tarnowa oraz w innych miejsca. Wraz z przesuwaniem się wojsk torowiska te były likwidowane i przenoszone w kolejne miejsca, gdzie spełniały swoją rolę. Wprawdzie rola logistyczna tych kolejek była bardzo duża, to dzisiaj informacje o ich istnieniu w praktyce ograniczają się niewielu zachowanych fotografii archiwalnych, wykonanych w miejscach czasami nawet trudnych do identyfikacji.

5. Odzyskanie niepodległości

II połowa 1918 roku pokazała wyraźnie wyniszczenie Europy kilkuletnią wojną. Był to dogodny moment do podjęcia na nowo działań o przywrócenie Polski na mapę ówczesnego świata. Na gruncie tego ruchu 30.10.1918 r. ok. godz. 18:00 Rada Miejska na wniosek burmistrza Tarnowa dr T.Tertila podjęła uchwałę o poddaniu się władzy rządu polskiego powołanego przez Radę Regencyjną. Jeszcze tej samej nocy żołnierze narodowości polskiej oraz z działaczami POW podjęli akcję zajęcia najważniejszych miejsc w Tarnowie, w tym obiektów kolejowych oraz rozbrojenie oddziałów austriackich. Zajęcie stacji w Tarnowie miało duże znaczenie, nie tylko jako węzła kolejowego i przejęcie kontroli na ruchem na wszystkich liniach wychodzących z Tarnowa ale również z uwagi na znajdujące się na stacji wagony z żywnością. Akcja była prowadzona bardzo sprawnie i w praktyce bez wystrzału. Po pertraktacjach austriacki generał przekazał dowództwo najstarszemu rangą oficerowi narodowości polskiej. 31.10.1918 r. Około godziny 7:30 rano Tarnów był pod pełną kontrolą władz i oddziałów polskich. Pozostałym żołnierzom wypłacono zaległy żołd i odeskortowano na stacją kolejową, skąd opuścili Tarnów.

Zryw niepodległościowy spowodował olbrzymią radość. Ale niestety miasto borykało się jeszcze przez długi czas z wieloma problemami, w tym z brakiem odpowiedniej ilości żywności. Zniszczenia długo były jeszcze widoczne na terenie miasta. Działały najważniejsze zakłady miejskie ale nadal nieczynna była linia tramwajowa.

Po odzyskaniu niepodległości bardzo silny był proces odchodzenia od nazw wywodzących się z języka państwa zaborczych. Jednym z tego przykładów jest spolszczenie nazwy stacji *Tarnów Vorbanhof* na polską *Tarnów Przedworzec.* Praktycznie wszystkie inne stacje i przystanki kolejowe w okolicy Tarnowa posiadały nazwy zgodne z polskimi nazwami miejscowości, więc druga z tarnowskich stacji jest szczególnym przykładem polonizacji nazewnictwa po odzyskaniu niepodległości. Nazwa nie była jednak długo w użyciu, gdyż w latach 30. posługiwano się już obecną nazwą *Tarnów Filia.*

Rys. 3. Mapa sieci kolejowej z okresu po I wojnie światowej

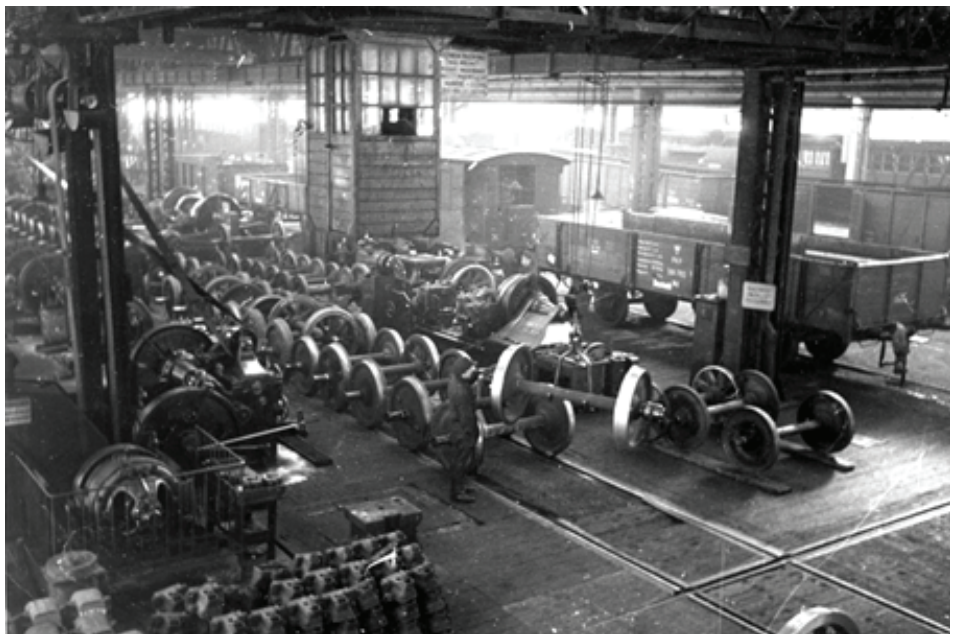
6. Wojny 1918-1920

Zakończenie I wojny światowej oraz odzyskanie przez Polskę niepodległości nie oznaczało jednak pokoju dla ziem polskich. Problem przebiegu granic państwowych nie był rozwiązany a na wschodzie rosło kolejne zagrożenie, jakim były nowe władze rosyjskie, nieuznawane dodatkowo na arenie międzynarodowej. Zanim doszło jednak do kontraktacji z wojskami bolszewickiej Rosji, wojska polskie zostały skierowane do walki z oddziałami ukraińskimi na wschodzie Galicji. W obu wojnach uczestniczyły pociągi pancerne, jednak stacja Tarnów była dla nich jedynie miejscem przejazdu na trasie do miejsc prowadzenia działań wojennych. Nie należy jednak uznawać, ze tarnowska kolej nie miała swojego wkładu w prowadzenie działań wojennych. Oprócz typowych zadań transportowych związanych z przemieszczaniem oddziałów wojskowych, sprzętu i zaopatrzenia, Tarnów stał się bazą

dla specyficznej grupy pociągów wojskowych. Były nimi pociągi sanitarne. Ich baza znajdowała się w północnej części Warsztatów Kolejowych.

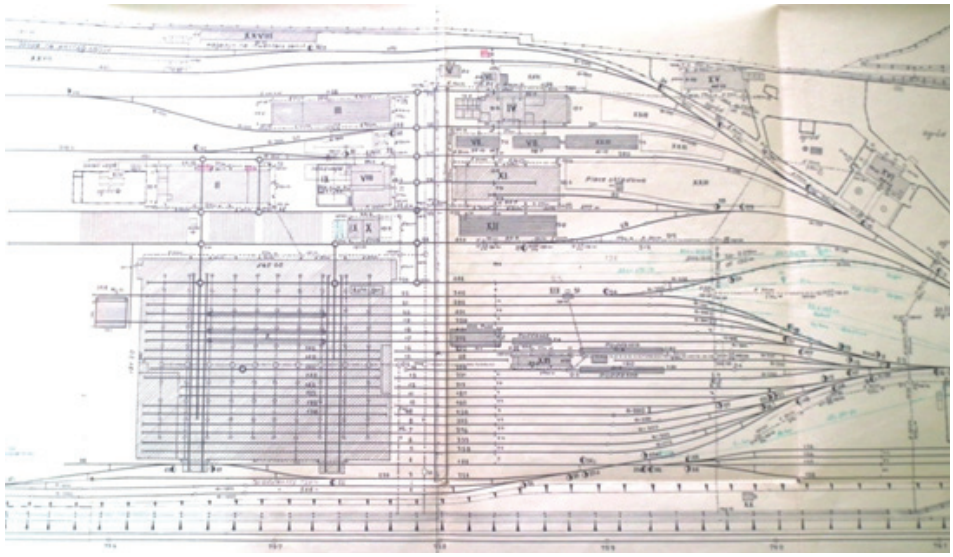
7. Warsztaty Kolejowe

W 1917 roku w Tarnowie uruchomiono Warsztaty Kolejowe, choć historia projektowania ich budowy to jeszcze kilka wcześniejszych lat. Znaczenie tej inwestycji nie ograniczało się jedynie do zwiększenia możliwości technicznych węzła kolejowego. Ówcześnie na terenie miasta dominowały niewielkie warsztaty zatrudniające minimalna ilość pracowników lub prowadzone przez samych właścicieli oraz nieliczne zakłady, jak np. cegielnie zatrudniające po kilkadziesiąt osób. Warsztaty Kolejowe to znaczna ilość nowych miejsc pracy.



Fot. 6. Wnętrze Warsztatów Kolejowych w Tarnowie

Inwestycje związane z powstaniem z powstaniem Warsztatów Kolejowych nie ograniczały się jedynie do terenu samych zakładów. Na południe od nich, po przeciwnej stronie linii kolejowej powstało osiedle mieszkaniowe a w okresie międzywojennym klub sportowy. Była to pierwsza, duża część miasta, która cechowała się nie tylko typowo robotniczą zabudową ale również posiadała uporządkowany i zaprojektowanych od postaw układ urbanistyczny. Brak połączenia komunikacją miejską tego obszaru, był częściowo rekompensowany przez połączenie Warsztatów Kolejowych z dworcem pracowniczą linią obsługiwaną przez wagon motorowy.



Rys. 4. Układ budynków i torowisk na terenie Warsztatów kolejowych w Tarnowie w latach 30. XX wieku

Na terenie Warsztatów Kolejowych zbudowano również obiekty o przeznaczeniu typowo wojskowym. Był nim szopa dla pociągów sanitarnych oraz przypisany jej magazyn na inwentarz sanitarny. Budynki znajdowały się w północno-zachodniej części Warsztatów, równolegle do granicy całego kompleksu. Zgodnie z mapami z lat 30. szopa miała długość 167 m , co powodowało odchylenie w stosunku do pozostałych budynków. Szopa posiadała konstrukcję przelotową. Przechodziły przez nią dwa tory kolejowe. Równolegle do szopy poprowadzona była bocznica kolejowa.

Rys. 5. Układ torowiska dla obiektów związanych z obsługą pociągów sanitarnych na terenie Warsztatów Kolejowych

Historia pociągów sanitarnych nie zakończyła się wraz z ustaniem działań wojennych na wschodzie. Biorąc pod uwagę mapy kolejowe z lat 30. XX wieku baza dla pociągów sanitarnych wykorzystywana była prawdopodobnie do wybuchu II wojny światowej. Również w okresie powojennym na terenie Tarnowa bazowały pociągi sanitarne, choć w innej już lokalizacji.

Powstanie po koniec lat 20. okresu międzywojennego Państwowej Fabryki Związków Azotowych w Mościcach, spowodowało, że ten właśnie zakład jest współcześnie utożsamiany z największym podmiotem gospodarczym w mieście. Jednak Mościce zostały włączone do Tarnowa dopiero na początku lat 50. XX

wieku. Od końca I wojny światowej do pierwszych lat powojennych to właśnie Warsztaty Kolejowe były największym pracodawcą w Tarnowie.

Fot. 7. Pociąg sanitarny w Tarnowie w 1920 r.

8. Ponowne uruchomienie Miejskiej Kolei Elektrycznej w Tarnowie

Odzyskanie przez Polskę niepodległości nie oznaczało normalizacji życia w Tarnowie. Dla władz miasta priorytetem było utrzymanie funkcjonowania najważniejszych zakładów miejskich, jakimi była elektrownia, gazownia oraz wodociągi. Miejska Kolej Elektryczna nie miała aż tak dużego znaczenia dla bieżącego funkcjonowania miasta. Linia wybudowana w 1911 r. (budowę remizy tramwajowej rozpoczęto w 1910 r.) miała stosunkowo niewielką długość – 2,58 km i łączyła dworzec kolejowy stacji *Tarnów* z centrum miasta oraz jego wschodnią częścią, gdzie znajdowały się nieistniejące obecnie place targowe *Targowica* oraz *Kapłonówka*. Linia miała pierwotnie 13 przystanków (dwa dodatkowe przystanki warunkowe uruchomiono w 1914 r.) i obsługiwało ją 8 dwukierunkowych pojazdów typu SW-1. Pojedynczy tor został zbudowany po południowej stronie jezdni i posiadał cztery mijanki na przystankach pośrednich oraz piątą na wschodnim przystanku końcowym *Grabówka*. Na zachodnim krańcu linii (przystanek *Dworzec*) wybudowano jedynie podwójną bocznicę. Linia umożliwiała pierwotnie utrzymanie częstotliwości kursów co 8 minut, choć wnioskowano o zmianę częstotliwości na co 6 minut, poprzez zwiększenie dopuszczalnej prędkości pojazdów.

Fot. 8. Ulica Krakowska w Tarnowie w czasie I wojny światowej.
Widoczna kolumna wozów poruszająca się zgodnie z zasadami ruchu lewostronnego.

Wybuch I wojny światowej doprowadził do zawieszenia funkcjonowanie tarnowskiego tramwaju już w sierpniu 1914 r. Ostrzał artyleryjski miasta skupiał się na obiektach ważnych z punktu widzenia militarnego, więc remiza tramwajowa wraz z taborem, znajdująca się na pl. Kapłonówka ocalały. Obecnie trudno ocenić straty w pozostałej części infrastruktury tramwajowej, jednak należy pamiętać, że stacja kolejowa była celem ostrzału. Dodatkowo kilka lat zatrzymania ruchu na linii a tym samym jej bieżącej konserwacji spowodował, że natychmiastowe przywrócenie komunikacji miejskiej było niemożliwe.

Bardzo zła sytuacja ekonomiczna miasta i jego mieszkańców powodowała, że sprawa linii tramwajowej była odkładana w czasie. W czerwcu 1919 r. Rada Miejska podjęła uchwałę w sprawie ponownego uruchomienia linii. Była to jednak raczej swoista deklaracja niż rzeczywista możliwość przywrócenia komunikacji miejskiej, gdyż dopiero dwa lata później informowano o końcowej fazie prac związanych z przywróceniem ruchu tramwajowego. Rzeczywiste przywrócenie ruchu nastąpiło w sierpniu 1921 r. a więc w siedem lat po jego zawieszeniu. Możliwości finansowe miasta umożliwiły jedynie minimalny zakres prac remontowych, obejmujących jedynie przywrócenie ruchu na linii, na co wskazują późniejsze remonty. Ponowne uruchomienie komunikacji miejskiej miało jednak znaczenie bardziej symboliczne niż ekonomiczne. Krótka linia powodowała, że zbyt mała liczba osób korzystała z tarnowskich tramwajów. W 1923 r. tramwaj przynosił straty w przeciwieństwie do innych przedsiębiorstw miejskich. Wkrótce zaczęto nawet rozważać możliwość wstrzymania ruchu. Tak więc pierwsze lata odrodzonej Polski były okresem niepewności co do losu odrodzonej linii tramwajowej.

Fot. 9. Ulica Krakowska w Tarnowie w czasie I wojny światowej
Widoczny brak wozów tramwajowych na linii.

Fot. 10. Wóz tramwajowy nr 4 na ulicy Krakowskiej w okresie międzywojennym

Rok 1924 przyniósł poważne inwestycje w zakresie torowiska, sieci zasilającej oraz taboru tramwajowego. Na ulicy Krakowskiej i Wałowej dokonano napraw toru, który w wielu miejsca zapadł się poniżej poziomu jezdni, uzupełniono pod-

budowę oraz naprawiono szyny. Na ulicy Lwowskiej, która na większości swej długości nie posiadała wybrukowanej nawierzchni, torowisko zostało podniesione. Ta ostania inwestycja została jednak przeprowadzona bez wymaganej zgody Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych oraz spowodowała gromadzenie się wody i zamulenie jezdni. Stronom sporu jednak z czasem udało się dojść do porozumienia i ulica Lwowska został wysypana dodatkowym szutrem.

Odzyskanie przez Polskę niepodległości to również konieczne zmiany w systemie prawnym, gdyż niezbędnym było ujednolicenie zasad funkcjonowania państwa składającego z terenów odzyskanych od trzech państw zaborczych. Jeszcze przed ponownym uruchomieniem linii tramwajowej, w maju 1920 r. Rada Ministrów wydała rozporządzenie, zgodnie z którym koleje miejskie przeszły pod nadzór techniczny Ministerstwa Kolei Żelaznych. W czerwcu 1922 roku wprowadzono na terenie całego kraju zasady ruchu prawostronnego. Wyjątkiem były linie tramwajowe, które otrzymały roczny okres na dostosowanie się do tych przepisów. Dotyczyło to również Tarnowa. W kolejnych latach wprowadzone zostały przepisy dotyczące norm czasu pracy oraz zasad ruchu tramwajowego.

Fot. 11. Wóz tramwajowy nr 7 na rogu ulicy Kolejowej (obecnie Dworcowej) i ulicy Krakowskiej
Kadr z filmu dokumentalnego z okresu międzywojennego

Początek okresu międzywojennego to również systematyczny rozwój transportu autobusowego, który odebrał część pasażerów kolei i tarnowskim tramwajom. Pierwsza prywatna linia autobusowa została uruchomiona w Tarnowie już w 1919 roku. Pomimo tego wzrost gospodarczy powodował, że sytuacja Miejskiej Kolei Elektrycznej systematycznie poprawiała się a przewozy w 1927 r. wyniosły 1,2 mln pasażerów i w praktyce bilansują przychody i koszty. Większą ilość pasa-

żerów rocznie przewiozły tarnowskie tramwaje dopiero w czasie II wojny światowej (2,76 mln pasażerów w 1941 roku). Koniec lat 20. to również uruchomienie autobusowej komunikacji miejskiej w Tarnowie, która na krótko uzupełniła linię tramwajową.

9. Torowiska przemysłowe

Na terenie Tarnowa rozwinęły się dwie gałęzie przemysłowe, które wykorzystywały transport wewnętrzny z wykorzystaniem systemów wąskotorowych. Należały do nich zakłady drzewne oraz cegielnie. Szczególnie te drugie posiadały systemy wąskich torów, które były systematycznie rozwijane wraz z przesuwaniem miejsc wydobycia surowca. Należy uznać, że większość z nich była systemami, w których wagoniki były przepychane bez wykorzystania lokomotyw. Pozwalały na to dość krótkie odcinki, jakie dzieliły wyrobiska od budynków cegielni.

Jeden system był jednak zupełnie odmienny. Było to kolejka wykorzystywana w latach 1927-1929 do budowy Państwowej Fabryki Związków Azotowych w Mościcach, miejscowości powstałej z połączenia Dąbrówki Infułackiej, Świeczkowa oraz Plewęcina.

Fot. 12. Stacja Tarnów

W okresie międzywojennym, po ustabilizowaniu się sytuacji militarnych odrodzone państwo polskie wymagało znacznych nakładów inwestycyjnych aby prawidłowo funkcjonować. Jednym z koniecznych elementów był rozwój przemysłu

chemicznego w zakresie produkcji nawozów sztucznych. Zdecydowano o lokalizacji nowych zakładów państwowych w pobliżu ówczesnego Tarnowa na zakupionych przez Państwo gruntach w delcie rzek Dunajec i Biała. Budowa Państwowej Fabryki Związków Azotowych była olbrzymią inwestycją, zwłaszcza że tereny budowy nie posiadały infrastruktury kolejowej.

Oprócz wyzwań typowo technicznych przez budowniczymi przyszłej fabryki stanęło zadanie transportu znacznych ilości ziemi, piasku oraz żwiru na terenie placu budowy. Ziemia była usuwana z miejsc, gdzie prowadzone były wykopy pod przyszłe obiekty fabryczne. Żwir pozyskiwano w delcie rzek oddalonej o kilka kilometrów od głównego placu budowy. Problem rozwiązano poprzez budowę systemu kolejki wąskotorowej. Kolejka w szczytowym okresie posiadała kilkanaście kilometrów długości torowisk. Z uwagi na duże natężenie ruchu na głównej, jednotorowej linii istniał system mijanek zapewniających ruch w obu kierunkach. Sieć torowisk na terenie budowy była stale modyfikowana, zgodnie z bieżącymi potrzebami. Po zakończeniu budowy na terenie fabryki nadal istniała sieć wąskotorowa, wykorzystywana do transportu wewnętrznego, w tym przewozu produktów gotowych do dwunastu magazynów znajdujących po wschodniej stronie zakładu.

PFZA to również największy system torowisk normalnotorowych. Połączenie kolejowe z terem fabryki zostało uruchomione 02.08.1927 r. Większość materiałów i urządzeń zostało dostarczonych na teren fabryki właśnie drogą kolejową. W ramach inwestycji powstała sieć torów oplatająca całą nową fabrykę wraz z własną parowozownią. Innym system wąskotorowym było połączenie Zakładów Ceramicznych Bracha, których dawne wyrobisko to obecny zalew Kantoria, z linia kolejową do Szczucina.

W opracowaniu wykorzystano szereg fotografii archiwalnych. Celowo nie podaje się ich pochodzenia, gdyż poszczególne fotografie dostępne są najczęściej w wielu zbiorach elektronicznych i zostały już rozpowszechnione w sieci internetowej. Nie można zatem określić, czy wersje elektroniczne fotografii zostały wykonane z negatywów czy odbitek oraz ile takich odbitek powstało.

Wykorzystano również eksponaty Muzeum Historii Fotografii oraz archiwalne mapy kolejowe.

Składam serdeczne podziękowania dla Pana ***Marka Tomaszewskiego****, za udostępnienie znacznej części fotografii wykorzystanych w niniejszym opracowaniu.*