

1856 – 2016

160 LAT KOLEI W TARNOWIE

20 lutego 1856 roku w kłębach pary i dymu, wśród huku, zgrzytu i gwizdu wjechał na tarnowski, prowizoryczny jeszcze dworzec kolejowy pierwszy pociąg. Nastąpiło oficjalne uruchomienie linii kolejowej Kraków - Bochnia - Tarnów - Dębica. Trasa miała 111 km dla regularnej komunikacji towarowej i pasażerskiej. Dziennie kursowały dwa pociągi. Z Dębicy do Krakowa jechało się wówczas 4 godziny 10 minut, a do Wiednia - 19 godzin 10 minut. W granicach powiatu tarnowskiego było 18,3 km tej jednotorowej linii kolejowej. Dzięki linii kolejowej miasto zaczęło się rozwijać, powstawały nowe fabryki, cegielnie, domy, ulice. Z chwilą oddania połączenia kolejowego Tarnów liczył niecałe 8 i pół tysiąca mieszkańców. W 1869 roku miał już ponad 21 tysięcy obywateli, a w 1910 roku - 36 tysięcy 731 osób mieszkańców.

Już w latach trzydziestych XIX-tego wieku rozważano w Wiedniu projekty budowy linii kolejowej przebiegającej przez całą Galicję: od Brodów poprzez Lwów, Tarnów, Bochnię, Podgórze (z pominięciem Wolnego Miasta Krakowa) na Morawy i dalej do Wiednia. W latach czterdziestych wybudowano linię łączącą Wiedeń z Bohuminem. Po aneksji Krakowa przez Austrię postanowiono przedłużyć istniejącą linię Mysłowice-Kraków dalej na wschód. Z tego rodzaju postulatami występowali także galicyjscy działacze, spodziewając się, że kolej wpłynie na rozwój gospodarczy kraju. Ostatecznie przeważyły austriackie względy strategiczne: czynniki wojskowe chciały mieć linię kolejową, ułatwiającą ewentualną obronę Galicji.

KALENDARIUM

1840 W Stanach Galicyjskich 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 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 (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 przy niej 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.

Maj 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 ...*

20 lutego 1856 Oficjalne otwarcie linii kolejowej Kraków - Bochnia - Tarnów - Dębica długości 111 km dla regularnej komunikacji towarowej i pasażerskiej. 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, 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 lokomotywnię na osiem maszyn, wagonownię, magazyn, stację wodną z pompą parową i warsztaty.



TARNÓW — Dworzec kolejowy.

*Diese Triebkraft auf freies Gelände ab Lager
nach dem Leim.*



Tarnów

Stacya kolejowa. — Bahnstation.



1868 Sporządzenie wstępnych planów przebiegu kolei Tarnowsko - Leluchowskiej.

22 kwietnia 1873 Parlament austriacki zatwierdził budowę kolei Tarnowsko – Leluchowskiej i ostateczny przebieg linii.

28 lipca 1873 Cesarz Franciszek Józef podpisał rozporządzenie dotyczące budowy linii kolejowej Tarnów - Tuchów - Stróże - Nowy Sącz - Leluchów, a już 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. Eksploatację tej linii powierzono Towarzystwu Pierwszej Węgiersko-Galicyskiej Kolei Żelaznej.

Obwieszczenie.

Podpisana Dyrekcya ma zaszczyt podać do ogólnej wiadomości, że c. k. kolej państwowa **od Tarnowa do granicy węgierskiej pod Leluchowem** ze stacyami: Tarnowem, Łowczówkiem-Pleśną, Tuchowem, Gromnikiem, Boguniowicami-Ciężkowicami, Bobową, Grybowem, Ptaszkową, Kamionką, Nowym-Sączem, Starym-Sączem, Rytrem, Piwniczną, Żegiestowem i Muszyną-Krynicą, **dnia 18. Sierpnia 1876 r.** do publicznego użytku oddaną zostanie.

Równocześnie nastąpi otwarcie ruchu na węgierskiej przestrzeni **od granicy do Orłowa.**

Wszystkie stacje będą tak dla przewozu osób, pakunków i przesyłek pociągów, jakoteż i dla transportu towarów otwarte; dla tych transportów są ważne przepisy regulaminu ruchu z dnia 1 lipca 1874 r. i taryf znajdujących się do przejścia na stacjach.

Rozkład jazdy dla pociągów przeznaczonych do przewozu osób już został ogłoszony, a dotyczące plakaty znajdują się na każdej stacji Tarnowsko-Leluchowskiej kolei, jakoteż i na większych stacjach sąsiednich kolei.

Wiedeń, w Sierpniu 1876 roku.

Od Dyrekcji Iej węg.-galic. kolei żelaznej
jako prowadzącej ruch na c. k. kolei państwowej Tarnowsko-Leluchowskiej i na przestrzeni do granicy węgierskiej do Orłowa.

(Przedruk nie będzie płacony) (1083-1-3)

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 preszowską. Tarnów zaś stał się wówczas stacją węzłową. Pociągi osobowe jeździły z prędkością 45 km/h, a towarowe 25 km/h.

C. k. kolej państwowa Tarnowsko-Leluchowska.

ROZKŁAD JAZDY

dla pociągów służących do przewozu osób, ważny począwszy od dnia otwarcia ruchu aż do dalszego rozporządzenia.

Podane godziny stosują się do zegaru peszteńskiego.

STACJE		Por. międz. Nr. 3. I. H. III. KL.	STACJE		Por. międz. Nr. 3 I. H. III. KL.
Tarnów (łączy się z por. Nr. 3 i 4 gal. kolei Karola Ludwika)	odchodzi	4.39 popoł.	Orłów	odchodzi	3.40 rano
Lowczówek-Pleśna	"	3.07 "	Musayna-Krynica	"	4.15 "
Tuchów	"	3.26 "	Zegiestów	"	4.49 "
Gromnik	"	3.11 "	Pwiczna	"	5.24 "
Bogoniowice-Ciężkowice	"	3.28 "	Rytro	"	5.47 "
Bobowa	"	4.03 "	Stary Sącz	"	6.19 "
Grybów	przychodzi	4.47 "	Nowy Sącz (Restauracya)	przychodzi	6.38 "
Ptaszkowa	odchodzi	5.02 "	Kamionka	odchodzi	6.58 "
Kamionka	"	5.44 "	Ptaszkowa	"	7.26 "
Nowy Sącz (Restauracya)	przychodzi	6.18 "	Grybów	przychodzi	8.41 "
Stary Sącz	odchodzi	6.39 "	Bobowa	odchodzi	8.56 "
Rytro	"	7.27 "	Bogoniowice-Ciężkowice	"	9.37 "
Pwiczna	"	7.58 "	Gromnik	"	10.08 "
Zegiestów	"	8.31 "	Tuchów	"	10.24 "
Musayna-Krynica	"	9.11 "	Lowczówek-Pleśna	"	10.53 "
Orłów	przychodzi	9.50 "	Tarnów (łączy się z por. Nr. 3 i 4 gal. kolei Karola Ludwika)	przychodzi	11.20 "
		10.25 wiecz.			11.44 pr. poł.

Od Dyrekcji I. węgiersko-galicyskiej kolei żelaznej
prowadzącej ruch na wyż wspomnianej kolei państwowej.

(Przedruk nie będnie opłacony.)

(1882-1-3)

Czerniakowski Drukarni „GZASU“

1878 W ciągu każdej doby przez Tarnów, linią Kraków – Lwów, przetaczało się sześć pociągów pasażerskich (dwa pospieszne, dwa osobowe i dwa "mieszane"). Osobowe z Krakowa i Lwowa meldowały się koło południa, pospieszne i "mieszane" przyjeżdżały w nocy i nad ranem. Raz dziennie, o godzinie 13.45 po południu, odchodził pociąg z Tarnowa do Leluchowa, a raz w tygodniu we wtorek o 6.00 nad ranem pociąg "mieszany" "do Nowego Sącza (*Rozkład Jazdy 1878 rok*).

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

9 września 1889 Przez Tarnów przejeżdża pociąg dworski z cesarzem Franciszkiem Józefem. Pociąg zatrzymuje się krótko na dworcu tarnowskim. Żegnany okrzykami mieszkańców odjeżdża w kierunku Krakowa.

1889-1891 Położenia drugiego toru na linii Karola Ludwika Kraków - Lwów.

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

Kolej państwowa — TARNÓW, STRÓŻE.

STACJE	Mięsz.	Osob.	Osob.	STACJE	Osob.	Mięsz.	Osob.
	454	420	416		413	456	455
	I--III	I—III	I—III.		I—III.	I—III.	I—III.
TARNÓW od.	4 ⁵⁶	10 ⁰²	2 ⁰²	Stróże od.	9 ⁴⁵	6 ⁰⁷	9 ⁵⁰
Łowczówek Pleśna	5 ¹⁹	10 ²²	2 ¹⁹	Bobowa od.	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 ¹⁵

1 stycznia 1892 Po przeprowadzeniu szeregu działań o charakterze restrykcyjnym rząd austriacki przystąpił do upaństwowienia i przejęcia Kolei Karola Ludwika przez państwo.

1892 Zbudowano drugą halę parowozowni prostokątną przelotową 2-torową długości ok. 36,5 m. Obrotnica przy tej hali miała średnicę ok. 20 m. Powstała też wieża ciśnień. Małą obrotnicę przy starej hali i wieżę ciśnień zlikwidowano. Podawano, że parowozownia dysponowała 8 stanowiskami, ale prawdopodobnie odnosiło się to do starej i nowej hali łącznie.

1 września 1895 Wyciąg z Przepisów Kolejowych dla przewozu osób i pakunków na zasadzie taryfy. *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 biletem klasy III wstęp do poczekalni klasy I i II zabroniony. Bez biletu jazdy do wagonu siadać nie wolno ... Zaniedbanie 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 dozwoloną ... 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 ...*

1897 Początek przebudowy stacji Tarnów. Zmieniono układ torowy, poszerzając stację w kierunku południowym i przedłużając ją w kierunku zachodnim, co spowodowało również konieczność wydłużenia wiaduktu nad szosą na Strusinie (dziś ul. Krakowska). Przebudowano również magazyny. Największą inwestycją było poszerzenie, a właściwie budowa nowego dworca kolejowego. Stary budynek, wobec wzrastającej ilości podróżnych, okazał się zbyt mały i niefunkcjonalny.

1900 Sejm galicyjski zatwierdził plan budowy linii kolejowej Tarnów – Szczucin opracowany przez działaczy związanych z ks. Andrzejem Lubomirskim. Prace rozpoczęto 14 października 1905 roku, a 12 października 1906 roku ukończono jednotorową linię.

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. Nowy dworzec (w przeciwieństwie do starego – niskiego i długiego, bez żadnych akcentów wertykalnych) jest gmachem monumentalnym o wyraźnej przewodzie elementów pionowych. Jego bryła, złożona z kilku graniastych członów, dominuje nad otoczeniem. Przy dworcu oraz nad platformą drugiego peronu założono wiaty na żeliwnych kolumnach; zaś obydwa perony połączono tunelem.

1907 Tarnowscy kolejarze fundują do kościoła parafialnego św. Rodziny w Tarnowie ołtarz w kaplicy Matki Bożej Różańcowej.

24 listopada 1910 Uroczyste otwarcie i przekazanie do eksploatacji dworca kolejowego w Tarnowie. Gazeta "POGOŃ" z dnia 27 listopada 1910 roku pisała:

„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 listopada 1910 roku.

W pięknie przystrojonym westybulu zebrali 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 Leon 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 wicesekretarz 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 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.

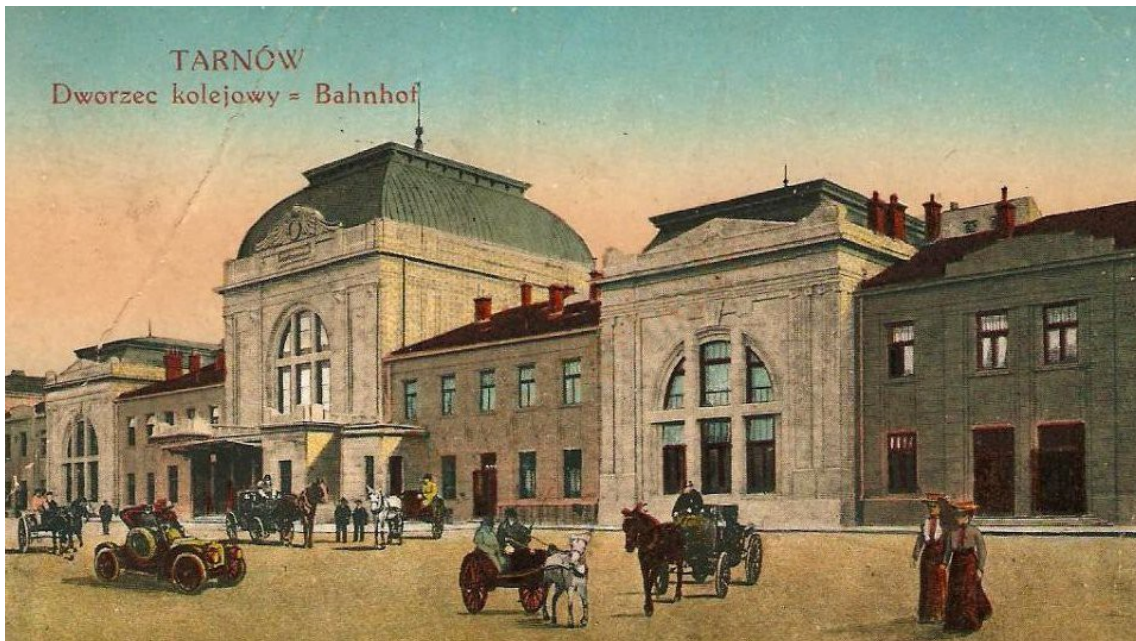
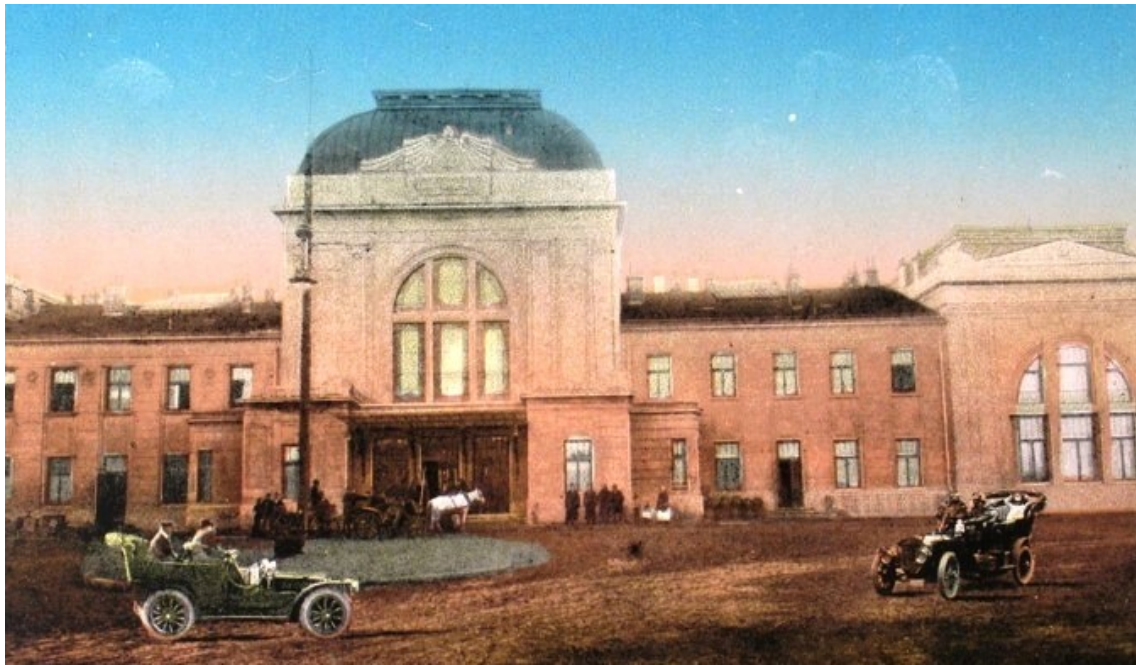
Przeprowadzony w uroczystej asyście do prowizorycznego ołtarzyka, stanowiącego zarazem mównicę, dopełnił ks. Biskup Wałęga poświęcenia hali, potem w podniosłych słowach przemówił o znaczeniu i przeznaczeniu nowego gmachu, wyrażając publicznie uznanie swe dla miejscowego personelu kolejowego.

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 stacyi, wyraził burmistrz imieniem miasta życzenie, ażeby szlachetne myśli inicjatorów i wykonawców tego epokowego dzieła ziszczyły się w całej pełni, co tym łatwiej wobec nowych urządzeń 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.





1911 Władze kolejowe zafundowały dla dworca w Tarnowie dziesięć wielkich malowideł olejnych przedstawiających "najpiękniejsze widoki" Tatr i Pienin. Prasa tarnowska 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".*

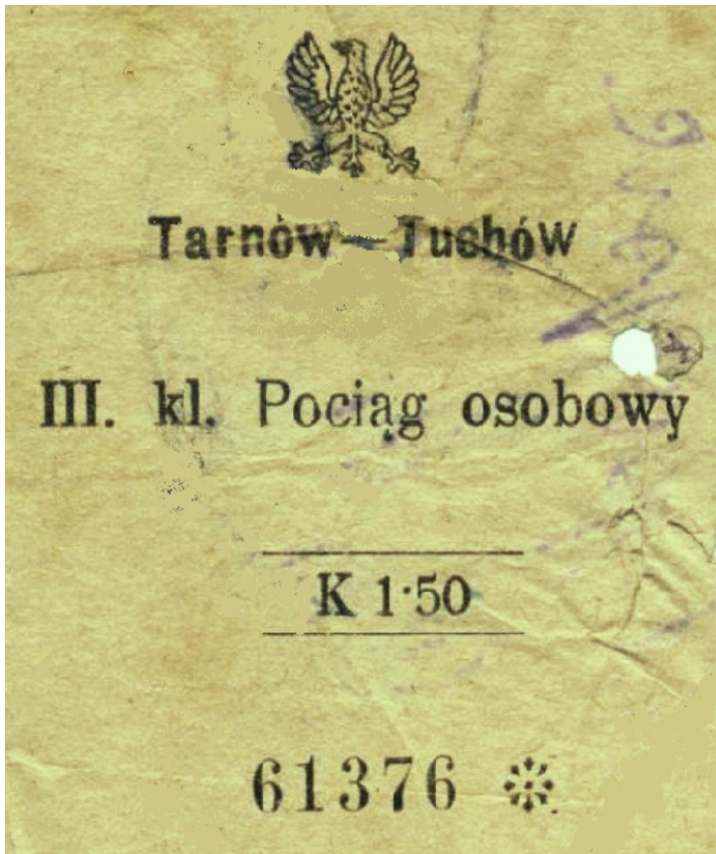
1913 Dworzec kolejowy Tarnów Vorbahnhof to typowy dla kolei austro-węgierskich budynek zamieszkiwany przez zawiadowcę stacji. Mieszczący biura obsługi podróżnego, kasę i poczekalnię. Przed budynkiem kolejowe władze oraz pracownicy stacji.



15 listopada 1914 Parowozownia została zajęta przez wojska rosyjskie. Weszła w skład znajdujących się pod zarządem wojskowym Lwowskich Dróg Żelaznych.

1915 Wycofujące się wojska rosyjskie w rejonie Tarnowa zniszczyły kolejowe obiekty inżynieryjne, m.in. most na rzece Dunajec. Atakujące zaś wojska państw centralnych, prowadząc artyleryjski ostrzał miasta, zrujnowały częściowo dworzec kolejowy.





1917 Rozpoczęto budowę dużych warsztatów parowozowo-wagonowych na zachód od stacji Tarnów po północnej stronie torów.

11 listopada 1918 Powstaje niepodległa II Rzeczpospolita Polska. Zarządzanie kolejami w Galicji przechodzi w polskie ręce.

1919 Ministerstwo Komunikacji przekształcono w Ministerstwo Kolei Żelaznych.



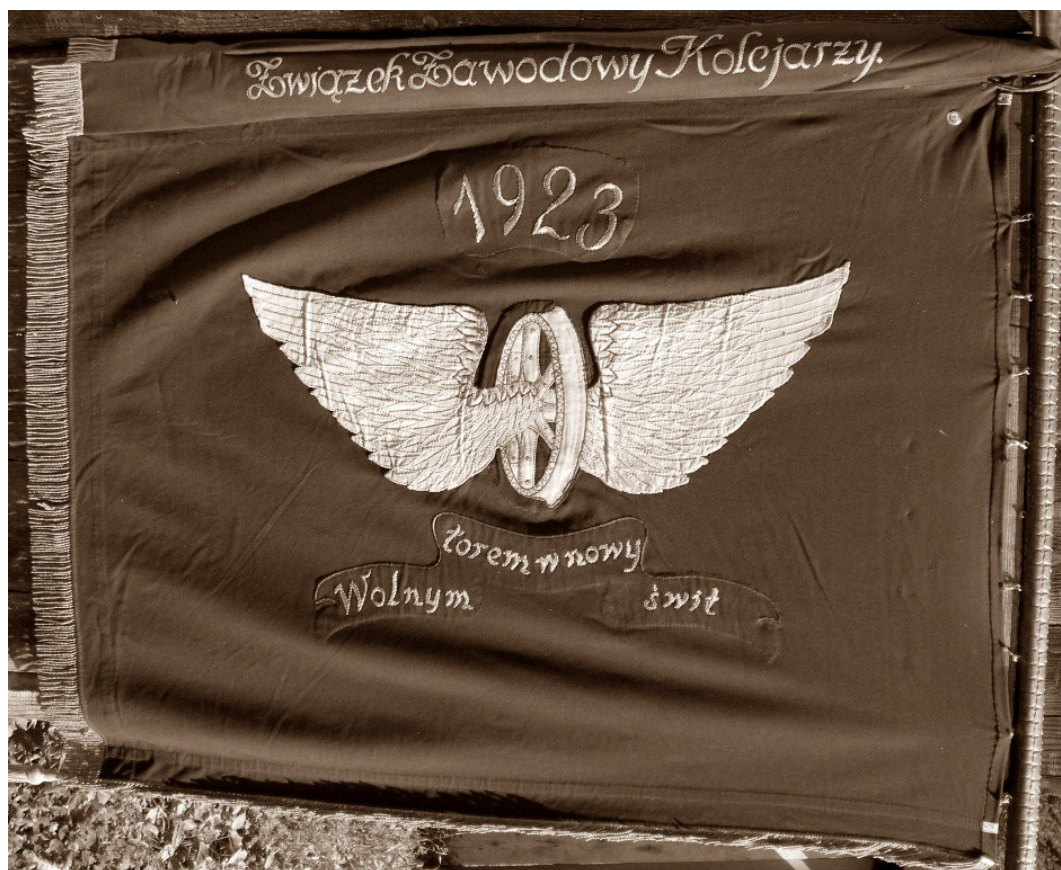
1920 Uruchomienie kolejowych warsztatów napraw wagonów osobowych i towarowych w Tarnowie.

1920 W pobliżu Warsztatów Naprawczych Taboru Kolejowego (obecnie Zakłady Mechaniczne Tarnów) powstaje osiedle robotnicze z drewnianymi i murowanymi domami, nazwano je „Kolonie Kolejowa”. Z roku na rok przybywa budynków mieszkalnych, (bloków) w latach 1963, 1977, 1982 – 1985. W sąsiedztwie osiedla kolejarzy powstał Pracowniczy Ogród Działkowców „Semafor”, na ziemiach przekazanych do Skarbu Państwa w 1927 roku, przez księcia Romana Sanguszkę w użytkowanie wieczyste dla kolejarzy, to blisko 700 ogródków działkowych.

1920 Zakończono budowę warsztatów parowozowo-wagonowych. Była to hala o wymiarach ok. 100x150 m z 19 lub 20 torami. Powstała też drewniana szopa długości ponad 100 m 2-torowa dla pociągów sanitarnych. Zbudowano też wagonownię.

1922 Z inicjatywy tarnowskiego koła Związku Zawodowego Kolejarzy założono Kolejowy Klub Sportowy „Metal” z sekcją piłki nożnej i sekcją lekkoatletyczną. Trenowano na zaimprovizowanym boisku nad Białą. Trzy lata później zbudowano stadion przy ul. Warsztatowej.

1923 Koło Miejsce Związku Zawodowego Kolejarzy w Tarnowie otrzymuje sztandar. Na drzewcu sztandaru znajdują się gwoździe, z których możemy odczytać, kto był jego fundatorem. W tym gronie byli: marszałek Sejmu RP Ignacy Daszyński, senator Bolesław Limanowski, posłowie: Antoni Pająk, Adam Biołkosz, Franciszek Stążowski, Stanisław Gryfowski i Józef Kaźmiczak, dyrektor Dyrekcji Kolei w Krakowie Mieczysław Gronowski, naczelnicy stacji Tarnów: Bolesław Kowalski i Władysław Stefan. Ponadto osoby prywatne oraz organizacje związkowe kolejarzy działające we Lwowie, Grodnie, Wilnie, Samborze, Stryju, Stanisławowie, Warszawie, Ostrołęce, Jaśle, Tczewie, Tarnobrzegu, Łapach, Siedlcach, Nowym Sączu, Chełmie, Dębicy, Oświęcimiu, Trzebini, Bydgoszczy, Łazach, Krakowie, Przemyślu, Brześciu nad Bugiem, Zebrzydowicach, Bielsku, Koninie, Kaliszu, Rozwadowie, Przeworsku, Katowicach, Suchej Beskidzkiej, Krośniewicach, Nowej Wilejce, Ostrowie, Iłowie, Rawie Ruskiej, Kwiercie, Jabłonowej, Maczkach, Jaworznie, Jarosławiu, Katowicach, Sosnowcu, Janowie, Wołkowyjsku, Tarnowie, Dziedzicach i Delatyniu. Sztandar kolejarzy z Tarnowa jest jednym z najstarszych sztandarów kolejowych na sieci PKP w Polsce.



1926 Prezydent RP przywraca Ministerstwo Komunikacji i tworzy przedsiębiorstwo "Polskie Koleje Państwowe".



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

30 czerwca 1929 Na dworzec kolejowy w Tarnowie wjechał specjalny pociąg z Krakowa, którym sprowadzono z Syrii trumnę z prochami generała Józefa Bema, bohatera Polski, Węgier i Turcji.





1933 Parowozownia miała na swoim stanie 22 parowozy.

1938 Na trasie Kraków - Tarnów - Rzeszów - Przemyśl w ciągu doby kursowało piętnaście pociągów. Linię Kraków - Tarnów - Nowy Sącz - Krynica obsługiwało zaś dziesięć pociągów, natomiast po linii Tarnów - Szczucin jeździło pięć pociągów (*Urzędowy Rozkład Jazdy ... 1938 rok*).





1938 „Luxtorpeda” była jednym z symboli przedwojennej Polski. Miała zdecydowanie luksusowy charakter – o czym świadczyły nie tylko wysokie ceny biletów, nowoczesny kształt wagonów czy wyposażenie wagonów. Obsługiwała m.in. najbardziej znane relacje: Kraków – Zakopane, Kraków - Katowice oraz Kraków - Tarnów - Krynica. Linie te, wymagające zmiany kierunku jazdy pociągu były szczególnie preferowane dla „Luxtorpedy”, której konstrukcja wymagała obecności maszynistów w obu kabinach. W normalnej eksploatacji „Luxtorpedy” nie mogły być łączone z innymi wagonami. Podczas niemieckich bombardowań we wrześniu 1939 roku zniszczone zostały 4 z 6 „Luxtorped”. Dwa niezniszczone wagony były podczas wojny eksploatowane jako specjalne tylko dla Niemców i jeździły na trasach z Krakowa do Zakopanego lub przez Tarnów do Krynicy. Obsługiwały także wycieczki specjalnych gości Generalnego Gubernatora.



28 sierpnia 1939 Z Tarnowa wyjechały pociągi z ostatnimi zmobilizowanymi jednostkami wojskowymi, kilka godzin później doszło do tragedii. Można powiedzieć, że II wojna światowa zaczęła się w Tarnowie. Na tarnowskim dworcu kolejowym, w przechowalni bagażu, nastąpił wybuch podłożonej bomby zegarowej, powodując ofiary w ludziach oraz zniszczenie części dworca. W wyniku eksplozji zginęło 20 osób przebywających w poczekalni i restauracji, a 35 osób zostało rannych. Był to zamach przeprowadzony przez hitlerowskiego dywersanta z Bielska Białej.





7 września 1939 Parowozownia i warsztaty zostały zajęte przez wojska niemieckie. Kilka dni później weszły w skład utworzonej przejściowo dyrekcji łódzkiej kolei niemieckiej Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.

26 listopada 1939 Utworzono Kolej Wschodnią – Ostbahn. Kolej Wschodnia objęła teren Generalnego Gubernatorstwa utworzonego z tej części Polski, która nie została wcielona do Niemiec ani do ZSRR. Parowozownia i warsztaty tarnowskie znalazły się w dykcji krakowskiej.

14 czerwca 1940 Z tarnowskiego dworca kolejowego wyruszył pierwszy transport 753 więźniów do obozu koncentracyjnego w Oświęcimiu.



1941 Warsztaty rozbudowano. Za halą wagonowni powstała hala o szerokości ok. 100 m, ale długa tylko na 40 m. Wzdłuż długiej ściany funkcjonowała suwnica. Naprawiano głównie parowozy serii Tr20, Tr21 i francuskie 140B.

1942 W ramach planu „Otto” zaczęto budować nową halę parowozowni, prostokątną 6-torową długości ok. 60 m usytuowaną między stacjami Tarnów i Tarnów Filia. Parowozownia miała status

parowozowni głównej.

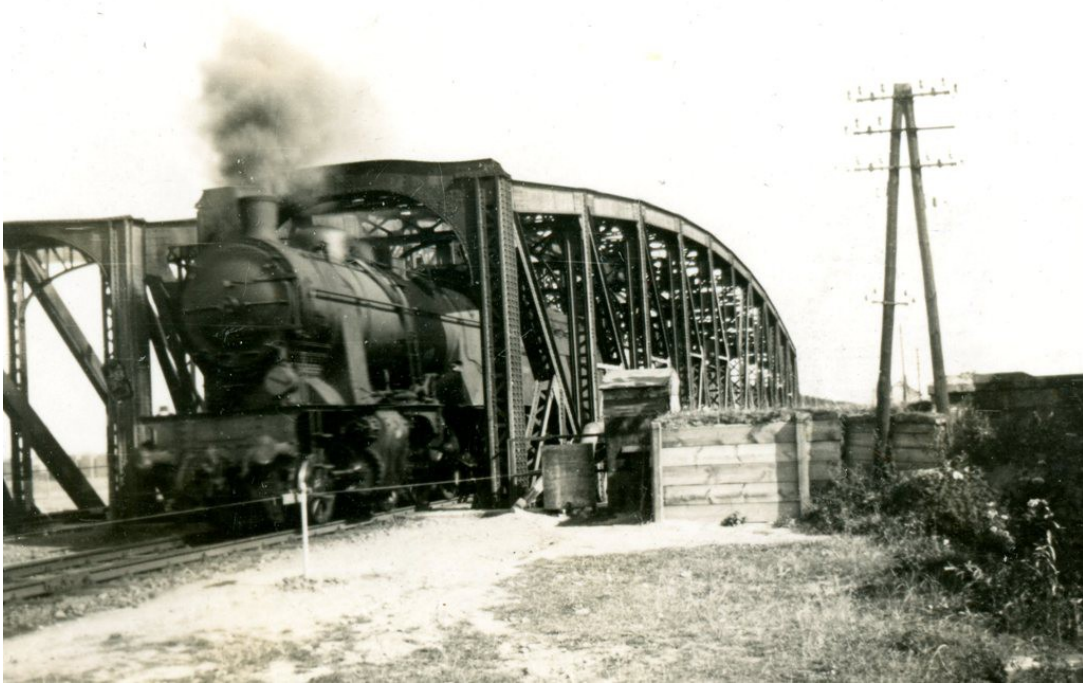


1943 Stan inwentarzowy wynosił 93 parowozy: OKI27-4 szt., Tp1-8 szt., Tp4-4 szt., Tr21-14 szt., Ty2-5 szt., Ty23-45 szt., TKi3-8 szt., TKp11-5 szt.

18 stycznia 1945 Parowozownia i warsztaty zostały zajęte przez wojska sowieckie. Parowozownia funkcjonowała pod sowieckim zarządkiem Centralnego Zarządu Komunikacji Wojskowej.

1945 Niemcy, wycofując się pod naporem Armii Czerwonej, zniszczyli mosty na rzekach Dunajec i Biała. W 50% zdewastowane zostały też urządzenia zabezpieczenia ruchu na stacji Tarnów.





15 sierpnia 1945 Parowozownia została formalnie przejęta od sowieckich władz wojskowych przez PKP. Weszła w skład DOKP Kraków. W latach pięćdziesiątych warsztaty wagonowo-parowozowe wyłączono ze struktur PKP. Podporządkowano je ministerstwu przemysłu maszynowego pod nazwą Zakłady Naprawcze Parowozowo-Wagonowe nr 4.

1946 Odbudowane ze zniszczeń wojennych Warsztaty Kolejowe potrzebowały coraz więcej odpowiednio przygotowanych zawodowo pracowników. Dlatego powołano do życia Publiczną Szkołę Metalową, którą później nazwano Zasadniczą Szkołą Kolejową. W pierwszych latach istnienia liczyła 350 uczniów i kształciła w zawodach: ślusarz, tokarz, frezer. Po pięciu latach Zasadnicza Szkoła Kolejowa decyzją władz została zlikwidowana.

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

1947 W budynku, przylegającym od strony wschodniej do głównego gmachu dworca kolejowego Tarnowie, rozpoczęła się kulturalna działalność kolejarzy. Znalazły tu miejsce kolejno świetlica, a następnie Klub Związku Zawodowego Kolejarzy wraz z biblioteką.

1955 Dzień Kolejarza w stacji Tarnów.



28 września 1962 Zelektryfikowano linię kolejową na odcinku Kraków Podłęże - Tarnów Zachodni (Tarnów Mościce).

1 września 1963 Przy dworcu kolejowym w Tarnowie otwarto szkołę przyzakładową pod nazwą: Zasadnicza Szkoła Zawodowa dla Pracujących PKP Oddziału Drogowego w Tarnowie, (później zmienia nazwę na: Zasadnicza Szkoła Zawodowa przy Lokomotywowni PKP w Tarnowie). Otwarty został jeden oddział. Liczba zgłoszonych kandydatów wynosiła 70. W wyniku przeprowadzonej selekcji zgłoszonej na pierwszy rok przyjęto 44 uczniów. Na rok następny liczba kandydatów wzrosła do 110, jednak przyjętych zostało tylko 40 uczniów. Liczba chętnych na kolejny rok wyniosła 102. W wyniku przeprowadzonych egzaminów do klasy pierwszej przyjęto 40 uczniów. Z roku na rok poszerzały się oferty edukacyjne na: operator handlowo-przewozowy, elektromonter, mechanik pojazdów szynowych, mechanik urządzeń kolejowych - wagony, murarz, stolarz, ślusarz, malarz i hydraulik.

25 września 1963 Uruchomiono trakcję elektryczną na odcinku z Tarnowa Zachodniego (Mościce) do Rzeszowa.

1965-1977 Przebudowa wiaduktu nad ulicą Krakowską w Tarnowie, budowa obiektów polepszających bezpieczeństwo ruchu podróżnych oraz dworca na stacji Tarnów Zachodni (Mościce).

1966 W Klubie Kolejarza w Tarnowie powstał zespół „Bałtowie”, który działając blisko 10 lat i przechodząc ewolucję od wokalnoinstrumentalnej grupy beatowej do kapeli jazzrockowej, zdobywał główne trofea na najważniejszych krajowych festiwalach dla muzyków amatorów, wielokrotnie gościł na antenie Polskiego Radia, a także TVP. Każdy występ „Bałtów” w Tarnowie był równoznaczny z pełną widowiskowością. Założycielem i kierownikiem muzycznym zespołu był Roman Stępień, a w jego składzie grali m.in.: Paweł Birula - zwycięzca Ogólnopolskiego Festiwalu Piosenki Studenckiej, wokalista Teatru STU, a następnie grupy „EXODUS”, a także Tomasz Zeliszewski - aktualny perkusista i menadżer Budki Suflera.

1 maja 1974 Pochód pierwszomajowy kolejarzy.



1974–1994 W Klubie Kolejarza działalność muzyczną prowadził pod kierownictwem Romana

Stępnia – zespół VETO, również uczestniczący w życiu kulturalnym Tarnowa, laureat licznych muzycznych festiwali. Zespół występował również podczas różnorodnych kolejarskich imprez na terenie niemal całej Polski. Po wyjazdach za granicę znacznej części zespołu swą dalszą działalność w kolejnych latach kontynuował jako „Rodzinna Formacja Muzyczna”.

Kwiecień 1984 Rozpoczęto modernizację linii Tarnów - Tuchów - Stróże - Nowy Sącz - Muszyna - Krynica - Leluchów (elektryfikacja i zmiana profilu trasy).



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

09-10 czerwca 1987 Południowa Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Krakowie - Zarząd Ruchu przygotował specjalny rozkład jazdy 50 dodatkowych pociągów dla przewozu pielgrzymów na spotkanie z papieżem Janem Pawłem II w Tarnowie. Przybyło prawie dwa miliony wiernych, pieszo, samochodami, autobusami i najwięcej koleją. Tarnowski dworzec kolejowy przeżywał prawdziwe oblężenie.



1992 Do Lokomotywowni PKP w Tarnowie sprowadzono i ustawiono obok budynku głównego jako pomnik techniki Parowóz Ol 49 72. Producent parowozu Fabryka Lokomotyw im. Feliksa Dzierżyńskiego w Chrzanowie, producent kotła Sosnowieckie Zakłady Budowy Kotłów. Numery fabryczne: parowóz 3186, kocioł 13307, rok produkcji 1953.

1993 Na Węzle PKP Tarnów został wydany pierwszy kolejowy - plakatowy kalendarz ścienny dla kolejarzy. Pomysłodawcą i autorem kalendarza jest Krzysztof Jasiński pracownik Lokomotywowni PKP w Tarnowie. Kalendarz jest wydawany co roku. Cieszy się bardzo dużą popularnością i jest poszukiwany przez kolejarzy.

1994 Został ufundowany i poświęcony sztandar KZ NSZZ Solidarność Lokomotywowni PKP Tarnów. Poczet sztandarowy regularnie reprezentuje kolejarzy na uroczystościach państwowych, kościelnych i związkowych. Bierze udział w corocznych pielgrzymkach kolejarzy do sanktuarium Bożego Miłosierdzia w Krakowie Łagiewnikach, do sanktuarium Matki Bożej w Tuchowie, do sanktuarium Matki Bożej Królowej Polski na Jasnej Górze. Uczestniczy również w corocznych obchodach Święta Kolejarza w Tarnowie, Tuchowie i Nowym Sączu, w uroczystościach pogrzebowych i okolicznościowych.



31 maja - 2 czerwca 1996 Jubileuszowe uroczystości w Tarnowie z okazji 140-lecia linii Kraków - Bochnia - Tarnów - Dębica, 120-lecie linii Tarnów - Nowy Sącz - Leluchów i 90-lecie linii Tarnów - Szczucin. W programie obchodów zorganizowano konkurs plastyczny dla dzieci "Koleją w Świat", koncert muzyczny, wystawę taboru kolejowego, uroczysty wjazd i powitanie pociągu retro z Krakowa, którym podróżowano z Tarnowa do Szczucina. Na wyznaczonych stacjach odbyły się spotkania i programy artystyczne przygotowane przez poszczególne gminy. Imprezę zakończył festyn dla dzieci i dorosłych na stadionie "Tarnovia" w Tarnowie. Ponadto Poczta Polska wydała z tej okazji okolicznościowy datownik. Inicjatorami obchodów jubileuszy byli: Krzysztof Jasiński z Wagonowni PKP w Tarnowie oraz Paweł Sroka z TVP Kraków.



1997 Utworzono Zakład Taboru MT Tarnów. Parowozownia stała się sekcją MT Tarnów.

11 czerwca 1997 Na torach PKP w Tarnowie miały miejsce nietypowe prymicje. W Wagonowni PKP w Tarnowie została odprawiona Msza św. prymicyjna, której przewodniczył były pracownik tej jednostki – ojciec Mariusz Jachym, redemptorysta. Mszę św. prymicyjną o. Jachym odprawił przy udekorowanym ołtarzu na platformie wagonu towarowego. Do wagonu została dołączona lokomotywa. Jej sygnał kilkakrotnie zabrzmiał podczas uroczystości. Ojciec Mariusz od lat związał się z tarnowską PKP, gdzie uczęszczał do szkół kolejowych, a następnie pracował przy naprawie wagonów. To właśnie tu zrodziło się powołanie misjonarza, który w dniu święceń kapłańskich otrzymał dekret posyłający go do pracy misjonarskiej w Boliwii, o której zawsze marzył. Tarnowscy kolejarze postanowili zorganizować tę uroczystość, aby pożegnać swojego kolegę ze szkolnej ławy i z pracy.



1998 Rozpoczęto restrukturyzację, komercjalizację i prywatyzację PKP.

1998 Wagonownia PKP w Tarnowie przeprowadziła przegląd i naprawę trzech wagonów krytych z czasów II wojny światowej, budowy niemieckiej (Nr 813 025 XG Dresden 12724 Glt, Nr 850 015 Xk Dresden 14128 Glt i Nr 850 025 Breslau 32918 Gtl), które jako pierwsze ze Skansenu Kolejowego w Chabówce zostały wynajęte do realizacji zdjęć do oskarowej produkcji Stevena Spielberga pt. „Lista Schindlera”.



12 marca 1998 Przy parafii św. Rodziny w Tarnowie powstało Duszpasterstwo Kolarzy, które zrzesza pracowników, rencistów, emerytów kolejowych i ich rodziny z Tarnowa i okolic. Celem comiesięcznych spotkań jest formacja religijna i scalanie środowiska kolejarskiego.

1999 Zlikwidowano MZ Tarnów. Sekcja eksploatacji i utrzymania Tarnów weszła w skład Zakładu Taboru CM Nowy Sącz.

1 września 1999 Zasadnicza Szkoła Zawodowa dla Pracujących PKP została przekształcona na Zespół Szkół Kolejowych, w skład którego wchodzi: Technikum Zawodowe, Zasadnicza Szkoła Zawodowa i Technikum dla Pracujących.

1 września 2000 Zespół Szkół Kolejowych zmienił swoje oblicze. Utworzone zostały nowe klasy XVI Liceum Ogólnokształcącego o profilu: wojskowym, informatycznym i ogólnym. Klasy szkoły kolejowej zostają wygaszane.

2000–2004 W pomieszczeniach Klubu Kolarza, które funkcjonowały pod patronatem PKP CARGO S.A., działał zespół „Slight Confussion” – zrzeszający pod opieką Romana Stępnia młodych tarnowskich muzyków. Zespół aktywnie uczestniczył także w imprezach kulturalnych Tarnowa, zdobywając trofea na muzycznych Festiwalach. Z męskiej części tego grona wyłoniła się w 2004 roku, zaliczana do ścisłej krajowej czołówki młodych zespołów jazzowych, grupa „Up to date”, której współtwórcą obok tarnowskich muzyków (Bartek Rojek, Kuba Cywiński, Rafał Stępień) był wybitny gorzowski skrzypek Adam Bałdych.

30 czerwca 2000 Mitor-01 był testowany na popularnej Szczucince, gdzie przewozy pasażerskie zostały zawieszane od 3 kwietnia 2000 roku. Mitor-01 to lekki pojazd szynowy zbudowany na bazie samochodu marki Żuk. Pojazd przejechał trasę Tarnów - Szczucin - Tarnów bez problemów, jednak miejscowe władze były zainteresowane bardziej pojemnym i wygodniejszym pojazdem. Prędkość maksymalna pojazdu wynosi 60 km/h. Mitor-01 może jednorazowo zabrać do 14 pasażerów.



2003 Poczet sztandarowy Związku Zawodowego Kolejarzy Węzła PKP Tarnów regularnie reprezentuje kolejarzy na uroczystościach państwowych, kościelnych i związkowych. Bierze udział w corocznych pielgrzymkach kolejarzy do sanktuarium Bożego Miłosierdzia w Krakowie Łagiewnikach, do sanktuarium Matki Bożej w Tuchowie, do sanktuarium Matki Bożej Ostrobramskiej w Skarżysku Kamiennej, do sanktuarium Matki Bożej Królowej Polski na Jasnej Górze. Uczestniczy również w corocznych obchodach Święta Kolejarza w Tarnowie, Tuchowie i Nowym Sączu, w uroczystościach pogrzebowych i okolicznościowych. Uczestniczy również w uroczystościach organizowanych przez Starostwo Powiatowe w Tarnowie. Sztandar kolejarzy z Tarnowa (1923) jest jednym z najstarszych sztandarów kolejowych na sieci PKP w Polsce.



2 czerwca 2003 Z tarnowskiego dworca PKP w specjalnym wagonie towarowym odjechała kopia ikony Chrystusa Przemienionego. Po peregrynacji szlakami sanktuariów świętych i błogosławionych diecezji tarnowskiej pojechała do Poznania, a później na organizowane przez ojca Jana Górę spotkanie młodych nad Lednicę. Ikona pojechała pociągiem towarowym w wagonie, który został przybrany, miał też specjalną tablicę. Obrazowi towarzyszyło dwóch kolejarzy.



13 czerwca 2005 65 Rocznicę pierwszego transportu polskich więźniów do KL Auschwitz upamiętniono odsłonięciem tablicy na tarnowskim dworcu kolejowym.

2005 Poseł na Sejm RP Ziemi Tarnowskiej Michał Wojtkiewicz złożył w komisjach sejmowych interpelacje i rozpoczął starania w sprawie przeznaczenia odpowiednich środków finansowych z budżetu państwa na remont zabytkowego dworca kolejowego w Tarnowie.





2006 Dzień i noc w stacji Tarnów: z transportu kolejowego korzysta około 3500 osób, przejeżdża i odjeżdża we wszystkich kierunkach prawie 100 pociągów pasażerskich (osobowe, pospieszne, ekspresowe i międzynarodowe). Bieg rozpoczyna i kończy tu oraz przejeżdża tranzytem ponad 80 pociągów towarowych. Na Węzle PKP Tarnów działa Zakład Przewozów Towarowych PKP CARGO S.A. oraz kilka sekcji biur i posterunków innych zakładów spółek kolejowych PKP.

3-4 czerwca 2006 Jubileuszowe uroczystości w Tarnowie z okazji 150-lecia linii Kraków - Bochnia - Tarnów - Dębica, 130-lecia linii Tarnów - Nowy Sącz - Leluchów i 100-lecia linii Tarnów - Szczucin (na niej od 2000 roku zawieszono ruch pasażerski). W programie obchodów zorganizowano m.in.: wystawę taboru kolejowego. Podziwiano uroczysty wjazd pociągu retro z gośćmi z Krakowa, którym następnie podróżowano z Tarnowa do Tuchowa. W międzyczasie podczas jego postoju przy peronie pierwszym przedstawiono spektakl teatralny. Poczta Polska z tej okazji wydała okolicznościowy datownik oraz kartkę pocztową. Organizatorami obchodów jubileuszy byli: Urząd Miasta Tarnowa, Miasto i Gmina Tuchów, Krzysztof Jasiński z Zakładu Przewozów Towarowych w Tarnowie oraz PKP CARGO S.A. – sponsor pociągu retro.



SPOTKANIE KULTUR 2006
DNI TARNÓWA
2-4 czerwca 2006

ZAPROSZENIE – BILET OKOLICZNOŚCIOWY
na przejazd **POCIĄGIEM RETRO**
relacji: **TARNÓW – TUCHÓW – TARNÓW**
z okazji **130 LAT KOLEI W TUCHOWIE**

DATA PRZEJAZDU 03.06.2006 r. NR POCIĄGU 330331/0

<p>TARNÓW – odjazd godz. 14.05 TUCHÓW – przyjazd godz. 14.32</p>	<p>TUCHÓW – odjazd godz. 16.12 TARNÓW – przyjazd godz. 16.42</p>
--	--

NR BILETU 0001

PKP
Spółka Akcyjna

BILET ZACHOWAĆ DO KONTROLI

V 2006 Proj. Krzysztof Jasiński
PKP CARGO S.A. CZ Tarnów





2006 Pod koniec roku, staraniem posła na Sejm RP Michała Wojtkiewicza, przystąpiono do generalnego remontu niemal wszystkich elementów dworca PKP w Tarnowie.

2007-2010 Generalny remont dworca kolejowego w Tarnowie.





14 lipca 2008 Zgodnie z rozkładem jazdy, punktualnie o godzinie 19.47 na stację kolejową w Tarnowie wjechał legendarny pociąg Orient Express. Przyjechał z Krakowa. Cały skład ciągnęła lokomotywa ET 41-128 z Zakładu Taboru CARGO w Nowym Sączu. Na ten kurs elegancko wyszykowana. Lśniła i błyszczała jak wagony Orient Expressu. To najbardziej znany, najbardziej ekskluzywny i jeden z najdroższych pociągów na świecie. Orient Express, kursujący między Paryżem, a ówczesnym Konstantynopolem (dziś Stambuł) rozślawiła Agata Christie w swej kryminalnej powieści, na łamach której detektyw Herkules Poirot musiał rozwiązać zagadkę tajemniczej śmierci amerykańskiego milionera Samuela Edwarda Ratchetta. Zarazem był to i wciąż jest jeden z najpiękniejszych pociągów na świecie. I to się potwierdziło na dworcu w Tarnowie.



2008 W związku z remontem dworca kolejowego w Tarnowie oraz likwidacją patronującego Zakładu Przewozów Towarowych spółki PKP CARGO S.A. zakończono długoletnią działalność kulturalną i bibliotekarską w pomieszczeniach Klubu Kolejarza.

13 listopada 2010

100 LAT I DRUGIE NARODZINY DWORCA KOLEJOWEGO W TARNOWIE.

Tarnowski dworzec kolejowy 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 kolejowego oraz połączenie tego ze współczesnymi standardami obsługi pasażerów. I w pełni udało się to zrealizować. Prawie trzy lata trwały zmagania budowlańców, kolejarzy, architektów, konserwatorów zabytków i artystów plastyków przy renowacji tarnowskiego dworca. Całość modernizacji kosztowała 42 mln zł. 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, 2 kilometry kabli, 177 ton tynku, ponad 3300 litrów farb, 50 ton cementu i... niemal 400 kilogramów gwoździ. Przy tej modernizacji szczególną uwagę poświęcono odnowieniu zabytkowych fresków, malowideł i elementów rzeźbiarskich. Wymianie i renowacji poddano także okna, drzwi i parapety. Z okazji 100-lecia tarnowskiego dworca Zarząd PKP S.A. ufundował dwa współczesne, wielkoformatowe obrazy o tematyce nawiązującej do projektów Edmunda Cieczkiewicza. Wykonał je bieszczadzki artysta malarz Tomasz Żyto-Żmijewski. Jego obrazy zawisły na ścianach tarnowskiego dworca kolejowego w dniu jego uroczystego otwarcia po gruntownie wykonanym generalnym remoncie. Tarnowski dworzec odremontowano z niespotykaną pieczołowitością. Jednocześnie należycie przystosowano go do obsługi podróżnych. W budynku dworca jest sześć kas biletowych, poczekalnia dla pasażerów, skrytki bagażowe i nowoczesny system informacji wizualnej. Toalety są przystosowane także dla osób niepełnosprawnych. Ponadto w budynku dworca jest bankomat, a także kafejki z dostępem do Internetu, saloniki prasowe, restauracje i punkty z małą gastronomią. Jest też księgarnia, biuro podróży oraz kwaciarnia. Działa również Biuro Wystaw Artystycznych Galerii Miejskiej, wkrótce będzie też punkt informacji miasta Tarnowa. Wiele osób uważa, że po tym ostatnim remoncie hol i pomieszczenia tarnowskiego dworca PKP przypominają wnętrza eleganckich hoteli z początku XX wieku. Również na zewnątrz gmach ten wygląda dzisiaj szczególnie efektownie. Nie tylko ze względu na nową elewację, ale głównie za sprawą oryginalnej iluminacji całego dworca i jego otoczenia. Nocą dworzec wygląda bajecznie. Metamorfozie uległ też plac przed dworcem. Położono na nim nową nawierzchnię z kostki porfirowej i bazaltowej, sprowadzaną aż z Włoch. Wieczorami i nocą plac dworcowy rozświetlają stylowe lampy oświetleniowe. Cały budynek jest monitorowany, zarówno w środku, jak i na zewnątrz. Taki jest najpiękniejszy polski dworzec kolejowy XXI wieku.





28 grudnia 2010 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podpisały umowę na zaprojektowanie i modernizację linii kolejowej E30 między Krakowem i Rzeszowem. Całkowity koszt przedsięwzięcia wyniesie blisko 5 mld zł, z czego unijne dofinansowanie w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko przekroczy 2,9 mld zł. Dzięki modernizacji pociągi osobowe na tej trasie będą osiągać 160 km/h, a towarowe - 120 km/h. Po zakończeniu prac w grudniu 2014 r. czas przejazdu pociągów pomiędzy Krakowem i Rzeszowem ulegnie skróceniu o 71 minut, z 2 godzin 26 minut do 1 godziny 15 minut. Pociągi kursujące między Krakowem i Tarnowem, które obecnie pokonują tę trasę w 1 godz. 10 minut, po modernizacji będą jechać 37 minut. Podobnie będzie między Tarnowem i Rzeszowem. W ramach modernizacji całkowicie przebudowany zostanie układ torowy na odcinku o długości 138,9 km, a także 16 stacji kolejowych i 13 przystanków. Przebudowanych lub zbudowanych na nowo zostanie 346 obiektów inżynierskich, w tym 130 wiaduktów i mostów. Zaplanowano likwidację 47 przejazdów drogowych i zastąpienie ich obiektami bezkolizyjnymi. Inwestycja z racji swoich rozmiarów została podzielona na sześć przetargów na zaprojektowanie i wykonanie poszczególnych odcinków trasy. Będą one realizowane równolegle w latach 2011 – 2014.



30 grudnia 2010 Zawarta została umowa pomiędzy Oddziałem w Krakowie Centrum Realizacji Inwestycji spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i Przedsiębiorstwem Napraw Infrastruktury w Warszawie na zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych dla zadania pod nazwą: „Modernizacja linii kolejowej nr 96 Tarnów - Leluchów na odcinku Tarnów - Stróże”, realizowanego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego. Termin rozpoczęcia robót został zaplanowany na maj 2011 roku. Zakres prac obejmuje między innymi wymianę nawierzchni na długości ok. 13 km, przebudowę 5 mostów i 4 przepustów, wymianę 9 rozjazdów, wymianę 80 słupów sieci trakcyjnej. W ramach tej inwestycji przewiduje się również budowę urządzeń sterowania ruchem kolejowym na mijankach w Łowczowie i Siedliskach, budowę systemu zdalnego sterowania na stacji Tuchów, wymianę półsamoczynnej blokady liniowej na szlakach Bobowa - Wilczyska i Wilczyska - Stróże, budowę urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej na czterech przejazdach kolejowych oraz przebudowę urządzeń rogatkowych na dwóch przejazdach. Celem projektu jest poprawa i usprawnienie systemu transportu publicznego na obszarze województwa małopolskiego, przyczyniającego się do zwiększenia atrakcyjności gospodarczej regionu i systemu kolejowych przewozów pasażerskich.

28 stycznia 2011 Na małopolskie tory wyjechały nowe, komfortowe pociągi, zakupione przez władze samorządowe Małopolski. Każdy pojazd otrzymał indywidualną nazwę: „Pawie Pióro”,

„Nikifor”, „Jaskółka”, „Tischner” i „Jura”. Nazwy te nawiązują do małopolskich subregionów. „Jaskółka” – subregion tarnowski. Pierwszy kurs nowego pociągu „Jaskółka” zakończył się w Tarnowie. Pojazdy typu ACATUS-2 wyprodukowane zostały specjalnie na zamówienie Województwa Małopolskiego. Pociągi te osiągają prędkość nawet do 160 km/h. Planuje się, że w tym regionie będą obsługiwać różne połączenia. Pojazdy wyposażone są w 180 miejsc siedzących. Wagony posiadają obniżoną podłogę do wysokości 760 mm ponad główkę szyny. Składy przystosowano do obsługi podróżnych poruszających się na wózkach inwalidzkich, montując specjalne windy. W każdym pojeździe wydzielono 20 miejsc klasy 1. Pociągi wyposażone są w klimatyzację, monitoring wnętrza, instalację rozgłoszeniową i informacyjną. W sumie Województwo Małopolskie zakupiło pięć tego typu pociągów. Kolejne trzy wyjadą na tory Małopolski już latem 2011 roku. Całkowity koszt zamówienia, obejmujący zakup 5 pojazdów, wynosi ponad 91 mln zł. Inwestycja jest współfinansowana ze środków unijnych w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego. Dotacja unijna wynosi ponad 62 mln zł. Województwo przekazało te nowoczesne pociągi spółce samorządowej Przewozy Regionalne – Małopolskiemu Zakładowi Przewozów Regionalnych. Jeden ze składów „Jaskółka”, regularnie kursuje na trasie Kraków Główny – Tarnów – Nowy Sącz.



2011 Dzień i noc w stacji Tarnów: z transportu kolejowego korzysta ponad 3000 osób, przejeżdża i odjeżdża we wszystkich kierunkach ponad 100 pociągów pasażerskich (osobowe, pospieszne, ekspresowe i międzynarodowe). Bieg rozpoczyna i kończy oraz przejeżdża tranzytem prawie 100 pociągów towarowych. Na Węźle PKP Tarnów jednak nie działa już samodzielnie żaden zakład kolejowy. Są tylko przedstawicielstwa spółek PKP S.A.: działy, sekcje i posterunki związane z ruchem pociągów pasażerskich i towarowych.

2011 Medialne (miejskowa prasa, radio i portale internetowe) przypomnienie o kolejowych jubileuszach w Tarnowie: 155-lecia linii Kraków - Bochnia - Tarnów - Dębica, 135-lecie linii Tarnów - Nowy Sącz - Leluchów i 105-lecie linii Tarnów – Szczucin (na niej od 2000 roku zawieszono ruch pasażerski).



2012 Tarnowski Parowóz Ol 49 72 odzyskał swój pierwotny blask. W tym roku przypada 20. rocznica postawienia parowozu - pomnika techniki w Lokomotywowni PKP w Tarnowie (PKP CARGO S.A. Południowy Zakład Spółki). Parowóz został odremontowany i pomalowany przez pracowników PKP CARGO S.A. Południowy Zakład Spółki Nowy Sącz – Sekcje w Tarnowie. Z okazji jubileuszu została wydana okolicznościowa kartka pocztowa z parowozem.



Grudzień 2015 Po prawie 5 latach dobiega końca modernizacja odcinka Podłęże – Tarnów linii kolejowej Kraków – Medyka – granica państwa. Inwestycja ta, dofinansowana znacząco środkami Unii Europejskiej (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko POIiŚ 7.1-30), realizowana była w ramach 3 kontraktów, przez trzy konsorcja. W sumie całkowicie zmodernizowano i unowocześniono na tym odcinku 58,232 km dwutorowej linii. Całkowicie przebudowano układy torowe na 5 stacjach tej linii, a częściowo na 2 stacjach. Wybudowano 30 peronów, przebudowano 7 przystanków osobowych, przebudowano 19 mostów, 66 przepustów, wybudowano 28 wiaduktów kolejowych i drogowych, 9 przejść pod torami; wybudowano też przejścia dla zwierząt. Dla usprawnienia ruchu kolejowego zlikwidowano 18 przejazdów kolejowych w poziomie szyn, a 10 gruntownie

zmodernizowano. Zainstalowano nowoczesne urządzenia sterowania ruchem kolejowym i telekomunikacji; wymieniono całkowicie sieć trakcyjną w torach stacyjnych i szlakowych. Zmodernizowany został układ zasilania poprzez budowę i modernizację podstacji oraz kabin trakcyjnych. W efekcie pociągi pasażerskie na tym odcinku będą mogły jechać z prędkością do 160 km/h, a towarowe zaś – do 120 km/h, przy zwiększonym do 221kN/oś, dopuszczalnym nacisku osiowym taboru. Dodajmy, że perony na stacjach i przystankach między Podlężem a Tarnowem podwyższono do wysokości 55 cm, co ułatwia podróżnym wsiadanie i wysiadanie z pociągów. Płyty peronowe posiadają też specjalne oznakowanie (w formie żółtych linii ostrzegawczych oraz pasów guzków) ostrzegające osoby niewidome i niedowidzące o wejściu w strefę zagrożenia.

Modernizacja linii kolejowej pomiędzy Podlężem i Tarnowem jest przedsięwzięciem bardzo złożonym i wymagającym pogodzenia ze sobą wielu zazwyczaj sprzecznych ze sobą uwarunkowań. Podczas przebudowy linii kolejowej musiała być zachowana możliwość prowadzenia nie tylko ruchu pasażerskiego (aglomeracyjnego i dalekobieżnego), ale także przewóz ładunków towarowych na kierunku wschód-zachód pomiędzy Ukrainą i Unią Europejską, a dodatkowo ze względu na układ i parametry pozostałych linii kolejowych w Małopolsce do dojazdu do największego kolejowego przejścia granicznego ze Słowacją - Muszyna/Plavec. Zapewniona musiała być również dostępność do linii kolejowej bocznic zlokalizowanych przy modernizowanych stacjach kolejowych (najważniejsze to Stalprodukt w Bochni, Wytwórnia Podkładów Kolejowych w Bogumiłowicach, GRUPA AZOTY S.A. w Tarnowie) tak, aby przedsiębiorstwa te mogły normalnie funkcjonować.

4 grudnia 2015 Parkuj i jedź. Obok dworca PKP w Tarnowie otwarto parking na 340 aut. Na tę chwilę czekali przede wszystkim mieszkańcy Tarnowa i okolic, którzy dojeżdżają do pracy m.in. w Krakowie. Swoje cztery koła można zostawić na parkingu Park&Ride i kontynuować podróż pociągiem. Trzy poziomowy parking kosztował blisko 17 mln zł (11,5 mln to dofinansowanie unijne). Jest największym publicznym postojem w Tarnowie. Dodatkowo na zewnątrz przewidziano jeszcze 20 miejsc parkingowych dla rowerów i 10 dla motocykli. Przy parkingu znajduje się zatoczka, tzw. Kiss&Ride. Dzięki temu można teraz podwieźć pasażerów (komunikacja miejska i prywatna) w pobliże peronów i tam bez problemu wysiąść, by zmienić środek komunikacji na pociąg.



13 grudnia 2015 Na tory ruszyły nowe bardziej komfortowe składy pociągów: Przewozy Regionalne i PKP Intercity. Wyższy standard i komfort w dobrej cenie – zapewnili przewoźnicy. Wraz z wprowadzeniem nowego rozkładu jazdy zwiększyła się liczba połączeń oraz częstotliwość i szybkość

przejazdu. Nowym połączeniem z Tarnowa jest Pendolino relacji: Rzeszów – Tarnów – Kraków – Warszawa – Gdynia – Warszawa – Kraków – Tarnów – Rzeszów.



2016 Dzień i noc w stacji Tarnów: z transportu kolejowego korzysta blisko 2000 osób, przejeżdża i odjeżdża we wszystkich kierunkach ponad 70 pociągów pasażerskich (Przewozy Regionalne i PKP Intercity). Bieg rozpoczyna i kończy oraz przejeżdża tranzytem prawie 95 pociągów towarowych. Na Węzle PKP Tarnów jednak nie działa już samodzielnie żaden zakład kolejowy. Są tylko przedstawicielstwa spółek PKP S.A.: działy, sekcje i posterunki związane z ruchem pociągów pasażerskich i towarowych.

Kwiecień 2016 Ostatni etap przebudowy przejścia podziemnego pod częścią torów nr 2, 4 i 6 w stacji Tarnów.



15 maja 2016 Jubileuszowe uroczystości w Tarnowie z okazji 160-lecia linii Kraków - Bochnia - Tarnów - Dębica, 140-lecie linii Tarnów - Nowy Sącz - Leluchów i 110-lecie linii Tarnów – Szczucin (na niej od 2000 roku zawieszono ruch pasażerski, później towarowy). Przejazd pociągiem retro na trasie: Kraków Główny – Tarnów – Tuchów – Tarnów – Kraków Główny. Organizatorami obchodów jubileuszy: Nowosądeckie Stowarzyszenie Miłośników Kolei w ramach projektu „Małopolskie Szlaki Turystyki Kolejowej”, Urząd Miasta Tarnowa, Miasto i Gmina Tuchów, Gmina Pleśna oraz PKP CARGO S.A. – właściciel pociągu retro. Inicjatorem jubileuszowych uroczystości: Krzysztof Jasiński z PKP CARGO S.A. Południowy Zakład Spółki – Sekcja Przewozów w Tarnowie.

26 listopada 2016 Druga część jubileuszowych uroczystości w Tarnowie z okazji 160-lecia linii Kraków - Bochnia - Tarnów - Dębica, 140-lecie linii Tarnów - Nowy Sącz - Leluchów i 110-lecie linii Tarnów – Szczucin (na niej od 2000 roku zawieszono ruch pasażerski, później towarowy). Na dworcu kolejowym w Tarnowie odbyła się Konferencja „160 LAT KOLEI W TARNOWIE”. Patronat Honorowy Roman Ciepiela Prezydent Tarnowa. Organizatorzy Konferencji: Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej Oddział w Krakowie, Muzeum Okręgowe w Tarnowie, Małopolska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa w Krakowie, Polskie Towarzystwo Historyczne Oddział w Nowym Sączu.

27 listopada 2016 W kościele kolejowym świętej Rodziny w Tarnowie z okazji Święta Kolejarza i zakończenia jubileuszu 160 Lat Kolei w Tarnowie odprawiona została uroczysta Msza święta w intencji Kolejarzy.

Opracowanie: Krzysztof Jasiński

PKP CARGO S.A.
Południowy Zakład Spółki
Sądecka Sekcja Przewozów i Eksploatacji w Tarnowie

Zdjęcia i reprodukcje: Krzysztof Jasiński e-mail: kjasinski@tlen.pl

Źródło:

Stanisław Potępa „Fiakrem po Tarnowie” Tarnów 1989r.

Juliusz Demel „Początki Kolei Żelaznej w Krakowie” Kraków 1954r.

Opracowanie zbiorowe „Tarnów Dzieje miasta i regionu” Tarnów 1983r., 1987r.

Reprodukcje kart pocztowych i biletów ze zbiorów: Muzeum Okręgowe w Tarnowie, Archiwum Państwowe w Tarnowie, Narodowe Archiwum Cyfrowe, Kolekcjoner Marek Tomaszewski i Fotopolska.eu

Okolicznościowe kartki pocztowe i stemple.

140 LAT KOLEI W TARNOWIE



1856-1996

140 LAT LINII KRAKÓW-TARNÓW-DĘBICA

1876-1996

120 LAT LINII TARNÓW-NOWY SĄCZ-LELUCHÓW

1906-1996

90 LAT LINII TARNÓW-SZCZUCIN

□ □ - □ □ □ □

V 1996 Proj. KRZYSZTOF JASIŃSKI (PKP MD TARNÓW)

150 LAT LINII - KRAKÓW- TARNÓW - DĘBICA
130 LAT LINII - TARNÓW - NOWY SĄCZ - LELUCHÓW
100 LAT LINII - TARNÓW - SZCZUCIN

1856 - 2006
150 LAT
KOLEI W TARNOWIE
POKAZ FILATELISTYCZNY

Poczta Polska

110
PAPÓWÓZ OSOBOWY O19-7

POCZTA KOLEJOWA

03.06.2006

PRZEWIEZIONO NA TRASIE
TARNÓW - TUCHÓW

Centrum Sieni Pocztowej OR w Krakowie, VI 2006, nakład 3000 Nr. CSP-32/2006
fot. Krzysztof Jasiński



Archiwum: Muzeum Oregowe w Tarnowie
 Reprodukcyjca: projekt Krzysztof Jaskółka POC CRGOS S.A. Północny Zakład Spółki Nowy Sącz. Sekcja Przewozów w Tarnowie. X. 2011. Nakład 250 sztuk.

1856 - 2011 155 lat Kolei w Tarnowie





Archiwum: Muzeum Oregowe w Tarnowie
 Reprodukcyjca: projekt Krzysztof Jaskółka POC CRGOS S.A. Północny Zakład Spółki Nowy Sącz. Sekcja Przewozów w Tarnowie. VI. 2011. Nakład 250 sztuk.

II Wojna Światowa Dworzec kolejowy w Tarnowie

28 sierpnia 1939 roku na dworcu kolejowym nastąpił wybuch bomby zegarowej. Zginęło 20 osób, a 35 zostało rannych.



14 VI 1940 roku z tarnowskiego dworca kolejowego wyruszył pierwszy transport 753 więźniów do obozu koncentracyjnego w KL Auschwitz.

Niemiecki
 transport kolejowy
 X 1939 r.



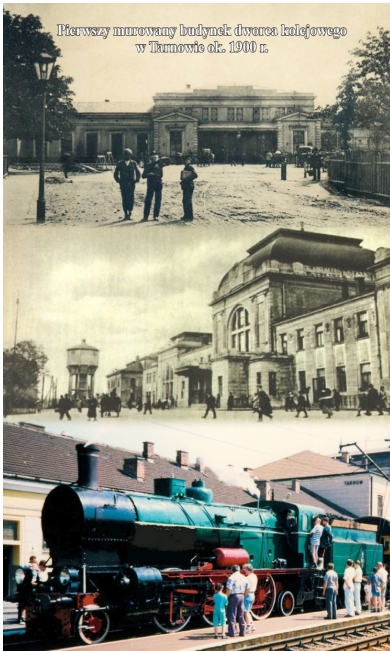
Zdjęcia i projekt Krzysztof Jaskółka POC CRGOS S.A. Północny Zakład Spółki. Sekcja Przewozów w Tarnowie. XI. 2010. Nakład 250 sztuk.

1910 - 2010 100 lat i drugie narodziny dworca kolejowego w Tarnowie



Archiwum Muzeum Okręgowego w Tarnowie
 Reprodukacja zdjęć i projekt: Krzysztof Jasicki - PKP CARGO S.A. Zakład Przewozów Towarowych w Tarnowie - VI 2006. Nakład 250 sztuk





Pierwszy murowany budynek dworca kolejowego w Tarnowie ok. 1900 r.

Archiwum Muzeum Okręgowego w Tarnowie
 Reprodukacja zdjęć i projekt: Krzysztof Jasicki - PKP Lokomotywownia Pozaklasowa w Tarnowie - VI 1996. Nakład 250 sztuk



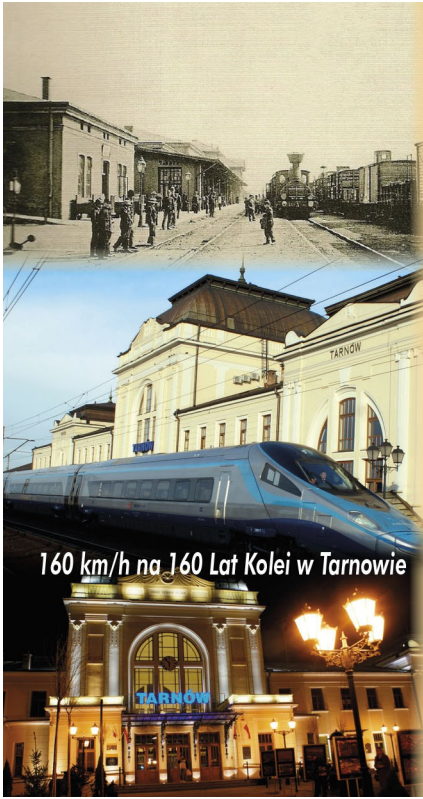
1856 – 2011 155 lat Kolei w Tarnowie



Parowóz Ol 49 72

Pomnik Techniki od 1992 r.
 Lokalizacja: Tarnów (Lokomotywownia)
 PKP CARGO S.A. Południowy Zakład Spółki
 Producent parowozu: Fabryka Lokomotyw im. Feliksa Dzierżyńskiego w Chrzanowie
 Producent kotła: Sosnowieckie Zakłady Budowy Kotłów
 Numery fabryczne: parowóz 3186, kocioł 13307
 Rok produkcji: 1953 Szerokość toru: 1435 mm

Zdjęcia i projekt: Krzysztof Jasicki - PKP CARGO S.A. - Zakład Spółki - Sekcja Przewozów w Tarnowie XI 2011. Nakład 250 sztuk



160 km/h na 160 Lat Kolei w Tarnobrzegu

Projekt, Reprodukacja i zdjecia: Krzysztof Jasinski PKP CARGO S.A. XI 2016 Naklad 500 sztuk.

