Dawid Drwal

PROLEGOMENA DO BADAŃ NAD DZIEJAMI KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ NA PRZYKŁADZIE TARNOWA

W artykule podjęto opis wstępnych badań nad komunikacją miejską na przykładzie Tarnowa. Zakres czasowy poruszanych kwestii z historii transportu obejmuje koniec XIX w. do 1990 r. Z zagadnieniem transportu miejskiego wiąże się problematyka zarówno geopolityczna, ekonomiczna, demograficzna, jak i organizacyjno-strukturalna, w tym przewoźników świadczących lokalne usługi przewozowe. Z uwagi na obszerną tematykę poniższy tekst jest próbą nakreślenia zarysu istotnej z wielu względów problematyki komunikacji publicznej.

Wprowadzenie

Tarnów, od końca XIX w., poprzez dwudziestolecie międzywojenne kojarzony był z przemysłem¹. Zanim jednak w mieście i regionie powstały zaawansowane technologicznie zakłady, od początku istnienia miasta, stale rozwijane były liczne rzemiosła zlokalizowane w kilku cechach, co w późniejszym okresie przełożyło się na znaczny rozwój handlu. Tarnowscy kupcy w owym czasie wymieniali towary między Gdańskiem i Budapesztem, docierali do Lwowa, Lipska i Norymburgii, a nawet sporadycznie do Amsterdamu. Druga połowa XIX w. przyniosła wszechstronny rozwój Tarnowa, miasto szybko wzrastało pod względem gospodarczym, a także kulturalnym i ludnościowym², co wiązało się z problemami

¹ Szczególnie istotne było powstanie Państwowej Fabryki Związków Azotowych w ramach wielkich i strategicznych inwestycji Centralnego Okręgu Przemysłowego. Szerzej: M.M. Drozdowski, *Historia Centralnego Okręgu Przemysłowego: geneza, budowa, wizja przyszłości, opinie*, Warszawa–Radom 2015.

² Por. K. Dziewoński, M. Jerczyński, *Tarnów, jego funkcje w sieci osadniczej kraju i regionu*

i wyzwaniem komunikacyjnym. Z biegiem lat, w rezultacie rozwoju Tarnowa, tradycyjne sposoby przemieszczania ludności i towarów, zarówno na bliższe, jak i odleglejsze tereny, zaczęły być niewystarczające, choć należy przy tym zwrócić uwagę, że w samym mieście, nawet długo po rozwoju i rewolucji transportu (w tym na całej na ziemi tarnowskiej), mieszkańcy preferowali pokonywanie niedalekich dystansów pieszo, o czym wspomina świadek nieco późniejszych już czasów, Jan Bielatowicz, przywołując w swoich wspomnieniach dwa słynne tarnowskie kina, główną ulicę miasta oraz ich oddziaływanie na życie ówczesnego społeczeństwa: „Apollo” i „Marzenie” łączyły Tarnów z wielkim światem duchowo, zaś pieszo i konno ulica Krakowska. „Tarnowianie najchętniej chodzili pieszo, zwłaszcza jeżeli się bardzo śpieszyli”³.

Charakterystyka i stan miasta końcem XIX w.

Pomimo, że Tarnów w 1890 r. zamieszkiwało 27 579 mieszkańców (3201 osób w obrębie murów miejskich)⁴, sytuacja komunikacyjna tegoż ośrodka miejskiego pozostawiała wiele do życzenia. Systematycznie prowadzona urbanizacja Tarnowa, skupiająca się głównie na wznoszeniu nowych obiektów i odnawianiu budynków użyteczności publicznej, nie szła w parze z modernizacją ulic, a zwłaszcza głównych ciągów komunikacyjnych. Prezentowana historia miejskiej komunikacji to w pierwszym okresie przede wszystkim historia tarnowskiej elektryczności, bowiem tramwaj miejski podlegał administracyjnie elektrowni miasta Tarnowa.

U schyłku XIX w. Tarnów był trzecim co do wielkości miastem w Galicji⁵. Tarnowianie cierpieli jednakże na kompleks prowincji, porównując się ze Lwowem czy Krakowem⁶. Lokalni działacze starali się zacierać te różni-

[w:] *Studia z geografii średnich miast w Polsce problematyka Tarnowa*, red. K. Dziewoński [et al.], *Zarys historii Miasta Tarnowa*, Instytut Geografii Polskiej Akademii Nauk, *Prace Geograficzne* 82 (1971), s. 31.

³ J. Bielatowicz, *Księżeczka*, Warszawa 1986, s. 51.

⁴ Liczba mieszkańców miasta Tarnowa na przestrzeni wieków, dane z: <http://www.it.tarnow.pl/pol/Atrakcje/TARNOW/Ciekawostki/Ludnosc-Tarnowa-i-najblizszej-okolicy/Liczba-mieszkancow-miasta-Tarnowa-na-przestrzeni-wiekow> [dostęp: 22.03.2019].

⁵ Zob. *Szematyzm Królestwa Galicji i Lodomeryi z Wielkim Księstwem Krakowskim na rok 1900*, Lwów 1900.

⁶ A. Sypek, *60 lat Zakładu Energetycznego Tarnów 1937–1997. Zarys monograficzny energetyki tarnowskiej*, Tarnów 1997, s. 18.

ce, podejmując próby wprowadzania inwestycji, które wpływały nie tylko na funkcjonowanie miasta, ale również podnosiły jego prestiż.

Zanim narodziła się idea stworzenia w mieście nowoczesnego, lokalnego transportu publicznego, tarnowianie musieli uporać się z problemami wyższej rangi. Tarnowskie ulice pod koniec XIX w. były w fatalnym stanie. Wzrastającej z roku na rok liczbie przechodniów coraz mocniej dawały się we znaki ogromne tumany kurzu powstające w konsekwencji bieżącej eksploatacji dróg publicznych. Tej trudnej sytuacji starano się zapobiegać na różne sposoby, jednak bezskutecznie, mimo sugestii ówczesnej prasy, która często poruszała omawiany problem. Warto przytoczyć w tym miejscu fragment lokalnego dwutygodnika społeczno-ekonomicznego „Unia” z 1883 r., który opisywał obraz stanu tarnowskich ulic: „Możnaby zapytać świetny Magistrat, dlaczego skoro są becзки z przyrządami do skraplania ulic, w tych dniach gorących nigdy się tego nie czyni, np. na ul. Krakowskiej, a tumany kurzu, jakby na Saharze obsypują przechodniów ile razy jaki wóz jedzie, a jadą bez końca?”⁷. Słowa te potwierdzają licznie zachowane do dzisiejszych czasów archiwalne zdjęcia i pocztówki, ukazujące fatalny stan tarnowskich dróg.

Ulicę Krakowską, główną tarnowską arterię komunikacyjną i wizytówkę miasta, rozpoczęto brukować dopiero na początku XX w., a jedynymi udogodnieniami na najbardziej obciążonych głównych odcinkach tarnowskich dróg były tzw. „przechody”, czyli wybrukowane przejścia dla pieszych prowadzące z jednej strony ulicy na drugą⁸.

Modernizacja ulic

Brukowanie ul. Krakowskiej długo wzbudzało skrajne emocje u mieszkańców, zwłaszcza, że inwestycja ta była przeciągana w czasie i wykonywano ją etapami. Tarnowska gazeta „Pogoń” z 1904 r. relacjonowała postęp prac w utwardzaniu i przystosowywaniu głównych tarnowskich ulic do wyższych standardów: „Gdy przed kilku laty rozpoczynano brukowanie ulicy Krakowskiej, cieszyli się wszyscy wzdłuż mieszkający, że ustanie wreszcie gospodarka tumanów kurzu, wciskających się nawet przez zamknięte okna, że będzie można już wreszcie przejść aż do kolei bez narażania się na zasypanie oczu i najedzenie się brudów z gościńca, lecz jakże się zawiedli! Oto do dziś nie skończono jeszcze tego brukowania, skutkiem

⁷ *Kronika miejscowa i zamiejscowa*, „Unia” 1883, r. 2, nr 12, s. 6.

⁸ Zob. S. Potępa, *Fiakrem po Tarnowie*, Tarnów 1999, s. 48.

czego cała dolna część ulicy, jak była, tak jest wystawioną na zgubne działanie kurzu niesionego ku miastu, wiatrem zachodnim, który na rozdrożu u zbiegu ulic Krakowskiej z ul. Stajenną, pl. Kościuszki i ul. Zieloną ostre tworzy wiry”⁹.

Jeżeli mowa o głównych tarnowskich traktach komunikacyjnych, nie sposób nie wspomnieć o ulicy Wałowej, która po dziś dzień, w praktycznie niezmienionym architektonicznie stanie, otacza Stare Miasto od strony północnej i łączy ul. Krakowską z ul. Lwowską. O ile ul. Wałowa doczekała się nowej nawierzchni stosunkowo późno (decyzję o jej brukowaniu podjęto w 1913 r.), to ul. Lwowska łącząca tarnowską Starówkę od Bramy Pilzneńskiej przez dzielnicę Grabówka¹⁰, była w tamtym czasie główną arterią wylotową¹¹ w kierunku wschodnim, a końcowa jej część w okolicach ówczesnej granicy miasta długo jeszcze kojarzona była z drogą wiejską.

Kłopoty komunikacyjne często były przedstawiane tarnowskim władzom, jednakże proponowane rozwiązania były zbyt kosztowne lub ze względu na tarnowskie warunki niemożliwe do wykonania. Już pod koniec lat 90. XIX w. zaczęła krążyć pogłoska o planach budowy linii tramwajowej w Tarnowie. Pierwszy oficjalny pomysł budowy takiej linii, po której miałyby poruszać się wagony ciągnięte przez konie, został przedstawiony przez radnego Arona Safiera¹². W celu weryfikacji możliwości realizacji tego projektu, jak i rozbudowy oświetlenia, miejski budowniczy, inż. Szczęsny Zaremba¹³, udał się w tej sprawie do kilku miast, by zbadać warunki takich rodzajów inwestycji. Pomimo że te w każdym przypadku okazywały się być niekorzystne, nie zaniechano myśli o tramwaju w Tarnowie. Jeszcze u schyłku XIX w., w 1897 r. rozważano wybudowanie tramwaju elektrycznego, który miałby połączyć dworzec kolejowy z Bramą Pilzneńską. Pomijając w tym miejscu problematyczną kwestię regularnego dostarczania prądu dla tej kolei (Tarnów nie dysponował w tym czasie miejską elektrownią), to ul. Wałowa ze względu na fatalny stan nawierzchni uniemożliwiała wykonanie tej inwestycji.

⁹ *Kronika miejscowa i zamiejscowa*, „Pogoń” 1904, r. 25, nr 17, s. 3.

¹⁰ Grabówka to dawna wieś, która została przyłączona do Tarnowa w 1846 r., obejmująca obszar po północno-wschodniej stronie centrum miasta. Zob. J. Kozioł, A. Niedojadło, M.K. Trusz, *Grabówka*, [w:] *Encyklopedia Tarnowa*, red. A. Niedojadło, Tarnów 2010, s. 141–142.

¹¹ Zob. A. Pachowicz, *Codzienne problemy mieszkańców Galicji na przykładzie społeczności ziemi tarnowskiej w świetle pisma „Orzeł”*, „Galicja. Studia i Materiały” 2018, nr 4, s. 76.

¹² Aron Safier – radny miasta w latach 1894–1899; właściciel fabryki cykorii.

¹³ Zob. S. Sennik, *Miejska Kolej Elektryczna w Tarnowie*, Tarnów 1984, s. 5–6.

Elektryfikacja a linia tramwajowa

Warto zaznaczyć, że końcem XIX w. w Tarnowie czyniono pierwsze próby z elektryfikacją miasta. Uprzednio oświetlenie ulic było gazowe. Doniesienia o doświadczeniach z elektrycznością publikowano w lokalnej prasie. Przykładowo wymienić można spektakularne widowisko w wykonaniu Artura Szancera, właściciela młyna parowego, który urządził próbę oświetlenia elektrycznego. O fakcie tym informował tygodnik „Pogoń” z 1897 r.: „Z wysokości kilkunastometrowego masztu umieszczonego na podwórzu piekarni wojskowej rozlewało się fioletowe światło na ulicę Marcina i okoliczne domy. Światło było równe, bez drgań i tak silne, że wygodnie przy nim czytać było można. Gazowe latarnie wobec tego światła bardzo, a bardzo skromniutko się przedstawiały”¹⁴.

Początek XX w. przyniósł kolejne plany budowy linii tramwajowej w Tarnowie. W 1901 r., inżynierowie Adam Idzikowski¹⁵ i Eugeniusz Katerla¹⁶ otrzymali od tarnowskiego samorządu zgodę na uruchomienie kolei konnej, napędzanej ewentualnie motorem mechanicznym (z wyłączeniem silnika parowego) na okres 35 lat, licząc od 1 lipca 1902 r. Do realizacji tego projektu ostatecznie nie doszło¹⁷.

Rok później, w 1902 r. miasto otrzymało propozycję realizacji bardzo ambitnego projektu budowy tramwaju elektrycznego, który miał połączyć odległe zakątki – zachodnią i wschodnią część Tarnowa, począwszy od mostu na rzece Białej przez ul. Krakowską, Wałową, Lwowską aż do mostu kolejowego w Rzędzinie. Był to projekt komercyjny, który został przedstawiony Miastu przez inż. Romana Dzieślewskiego¹⁸ reprezentującego wiedeński Union-Bank¹⁹. Do

¹⁴ *Kronika miejscowa i zamiejscowa*, „Pogoń” 1898, r. 28, nr 47, s. 5.

¹⁵ Adam Idzikowski (1839–1907) – powstaniec styczniowy, inżynier kolejowy. Zob. J. Samujłło, *Adam Idzikowski*, [w:] *Polski słownik biograficzny*, t. X, Wrocław–Warszawa–Kraków 1962–1964, s. 138.

¹⁶ Eugeniusz Katerla był skarbnikiem w Komitecie budowy pomnika Adama Mickiewicza w Tarnowie przy pl. K. Wielkiego w 1898 r.

¹⁷ Zob. S. Potępa, op.cit., s. 266.

¹⁸ Roman Dzieślewski vel Zdzisławski (1863–1924) rodowity tarnowianin, ur. w Tarnowie 18 stycznia 1863 r.; był pierwszym profesorem elektrotechniki na ziemiach polskich, wykładał na Politechnice Lwowskiej, a w latach 1901–1902 był rektorem tej uczelni; autor podręcznika elektrotechniki pt. *Encyklopedia Elektrotechniki* (Lwów 1899). Zob. J. Hickiewicz, *Roman Dzieślewski – pionier polskiego elektrotechnicznego szkolnictwa wyższego*, „Kurier Galicyjski”, 17–30.09.2013, nr 17 (189) [dostęp: 30.10.2018].

¹⁹ Bank utworzono w 1870 r. poprzez połączenie Generalnego Banku Rolnego, Austriac-

porozumienia w tej kwestii nie doszło, głównie ze względu na fakt, że Tarnów miał zagwarantować właścicielom z Wiednia zysk na poziomie 4%.

Zanim kilka lat później doszło do podjęcia ostatecznej decyzji, która sfinalizowała marzenia o budowie miejskiego tramwaju, w 1904 r., tarnowski magistrat wydał pierwszą koncesję na użytkowanie dużego samochodu z napędem benzynowym dla Michała Toty. Właściciel automobilu, który mógł pomieścić 16 osób²⁰, zamierzał nim kursować między dworcem kolejowym a Grabówką. Pomysł ten ostatecznie nie został pomyślnie sfinalizowany, choć warto zaznaczyć, że gdyby doszło do jego realizacji, historia zbiorowej komunikacji publicznej Miasta Tarnowa, mogłaby być datowana znacznie wcześniej, jak jest to obecnie przyjmowane.

Sprawa budowy elektrycznej linii tramwajowej w Tarnowie powracała bardzo często przy okazji kolejnych planów budowy miejskiej elektrowni. Przełomowym momentem dla rozwoju miasta w tamtym okresie były decyzje podejmowane przez lokalne władze z burmistrzem dr. Tadeuszem Tertilem na czele, który swój urząd zaczął pełnić od 15 stycznia 1907 r.²¹

Ciągły rozwój Tarnowa wymuszał na rządzących podejmowanie zdecydowanych kroków, w celu usprawnienia komunikacji i budowy nowych budynków użyteczności publicznej. O ile kwestia budowy tramwaju w Tarnowie była istotnym przedsięwzięciem, o tyle tarnowski magistrat musiał uporać się z problemem wagi najpilniejszej, modernizacją systemów wodociągowych. W tym okresie woda do miasta była dostarczana przez stary drewniany rurociąg, który miał swój początek w Krzyżu²². Lekarze alarmujący o fatalnym stanie zdrowia Tarnowian, jak i ogólnie o złym stanie sanitarnym miasta, musieli na tarnowskich rajcach działania, które doprowadziły do przygotowania

kiego Banku Dyskontowego, Banku Austriacko-Holenderskiego i Banku Wiedeńskiego. Por. K. Auch, *Als die Banken fielen*, Wien–Frankfurt–Zürich 1968, s. 261–269.

²⁰ Zob. A. Sypek, *60 lat Zakładu Energetycznego Tarnów...*, s. 18.

²¹ Tadeusz Tertil (1864–1925) – dr praw, adwokat, długoletni burmistrz Tarnowa, poseł do Rady Państwa w Wiedniu i Sejmu Krajowego Galicji. Por. K. Bańburski, *Tadeusz Tertil – tarnowski burmistrz czasu przełomu (przyczynek do biografii)*, [w:] *Tarnów w czasach burmistrza Tadeusza Tertila. Osiągnięcia miasta w okresie autonomii galicyjskiej i początkach II Rzeczypospolitej*, red. P. Juško, Tarnów 2007, s. 41–48.

²² Krzyż to dzielnica w północnej części obszaru administracyjnego Tarnowa, obejmuje teren dawnej wsi, która została włączona do granic administracyjnych miasta w 1958 r. Zob. A. Niedojadło, J. Koziół, *Krzyż*, [w:] *Encyklopedia Tarnowa*, op.cit., s. 221–222.

projektu nowoczesnego wodociągu, który miał być napędzany prądem elektrycznym pozyskiwanym z miejskiej elektrowni²³.

W dniu 7 sierpnia 1907 r., Rada Miejska rozpatrywała projekt budowy sądu obwodowego. Nowoczesny budynek miał być zlokalizowany przy ul. Lwowskiej, a odległość od dworca kolejowego była znacząca. W tej sytuacji zaproponowano również budowę elektrycznej linii tramwajowej, która miałaby usprawnić ruch petentów do tej instytucji. Był to kolejny argument dla powstania w Tarnowie siłowni elektrycznej²⁴.

Już we wrześniu 1907 r. Rada Miejska debatowała nad wnioskiem w sprawie budowy miejskiej elektrowni: „Pragnąc temu złemu zaradzić znalazła komisja inicjatywy, jak i magistrat jedyne wyjście w założeniu w Tarnowie elektrowni, która by służyła nie tylko do wytwarzania światła potrzebnego dla miasta i prywatnej konsumpcji, ale także jako motoru do wodociągu miejskiego, jako siły napędowej dla fabryk, większych warsztatów, a co najważniejsze i do urządzenia tramwaju elektrycznego”²⁵. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że eksperci i rządzący Tarnowem zdawali sobie sprawę, iż ulokowanie tego typu inwestycji jest konieczne ze względu na postępujący rozwój elektryczności na terenie kraju, a także na możliwe dodatkowe wpływy finansowe do kasy Miasta: „Ponieważ wszystkie gościńce, którymi przewody elektryczne doprowadzone byłyby, należą do administracji rządowej, przeto doradza się pośpiech z wniesieniem prośby o koncesję, aby kto inny nie ubiegł miasta w tym względzie i w konkluzji stawia magistrat wniosek: „Rada miejska uchwali przez komisję inicjatywy i magistrat przedstawione wnioski, jako też upoważni magistrat do przedsięwzięcia kroków celem wprowadzenia w życie tego pożytecznego przedsiębiorstwa”²⁶. Tarnowska Rada Miejska ostatecznie zatwierdziła ten wniosek, dając tym samym zielone światło dla realizacji wielkich inwestycji uzależnionych od nowej siły napędowej.

Na początku 1908 r. Rada Miejska zleciła opracowanie projektu elektrowni zlecała znanemu lwowskiemu elektrotechnikowi inż. Adolfowi Włodzimierzowi Schleyenowi²⁷. Od tej chwili podejmowano liczne rozmowy oraz organizowano

²³ Szerzej: T. Rzepecki, *Historia Tarnowskich Wodociągów i kanalizacji od drugiej połowy XV wieku do 2010 roku (w stulecie powstania nowoczesnego wodociągu)*, Tarnów 2010.

²⁴ Zob. A. Sypek, *60 lat Zakładu Energetycznego Tarnów*, s. 22.

²⁵ *Sprawy powiatowe i gminne. Z Rady Miejskiej*, „Pogoń” 1907, r. 27, nr 37, s. 2.

²⁶ Ibidem, s. 2.

²⁷ Szleyen właśc. Schleyen Adolf Włodzimierz (1868–1926) – działacz socjalistyczny, elektrotechnik. <https://www.ipsb.nina.gov.pl/a/biografia/adolf-wlodzimierz-szleyen> [dostęp: 12.08.2019].

spotkania w sprawie przyszłej działalności nowego zakładu elektrycznego, a także wypracowania optymalnej koncepcji budowy linii tramwajowej. Do Tarnowa zostali zaproszeni eksperci z dziedziny elektrotechniki. 10 czerwca 1908 r. prof. Karol Nowak z Pragi i dyrektor elektrowni krakowskiej Kazimierz Gajczak, po zapoznaniu się z topografią Tarnowa oraz projektem elektrowni i linii tramwajowej, przedstawili swoją ekspertyzę i podzielili się swoimi spostrzeżeniami z Radą Miejską²⁸. „Prof. Nowak przywiązuje większe nadzieje do działania elektrowni jako produkcji światła i siły popędowej dla wodociągów i dla przemysłu miejscowego, natomiast co się tyczy tramwaju zauważa, że kosztu budowy tegoż mogą dojść do 700 tys. koron, na pokrycie zaś tej inwestycji potrzeba by, aby rocznie co najmniej 840 tys. kart jazdy po 10 halerzy sprzedanych zostało. Ponieważ zaś na podstawie statystyki sprzedaży biletów kolejowych najwyżej 1200 osób korzystałoby dziennie z tramwaju, co czyni ogółem 438 tys. biletów, przeto wskazują same cyfry, że nawet wobec większej frekwencji niż 1200 pasażerów dziennie, instytucja tramwaju elektrycznego w pierwszych latach istnienia chromać by miała. (...). Dyrektor elektrowni z Krakowa p. Gajczak rozwijał dalej orzeczenie poprzedniego mówcy, powołując się na doświadczenie innych miast i wykazując, że w podobnych warunkach tramwaje elektryczne nigdzie się szczególnie nie rentują, że atoli w Tarnowie, przy szczęśliwej kombinacji z popędem dla pomp wodociągowych, może być w niedługim czasie osiągnięcie takiego sukcesu, że straty tramwaju pokryją inne działy elektrowni”²⁹. Podczas spotkania nie zabrakło przeciwników owej inwestycji, powołujących się na fakt, że w przeciwieństwie do mieszkańców bardziej cywilizowanych państw, zafocani tarnowianie sceptycznie będą nastawieni do postępu elektrycznego, a miejska elektrownia będzie przynosiła tylko straty. Zarzuty te odparł dyrektor krakowskiej elektrowni: „Na to z werwą i wśród oklasków rady odpowiedział dyrektor Gajczak, jak się lękano w Krakowie, gdzie nie ma takiego drobnego przemysłu jak w Tarnowie, że nie znajdą się odbiorcy na siłę motorową, jak się potem przyjemnie rozczarowano, gdy zewsząd wpływały zamówienia, tak że dziś Kraków musi rozszerzać elektrownię, że nie leży to w celach polityki miejskiej ograniczać się tylko do polityki spekulacyjnej, i że jest obowiązkiem gminy tworzyć warunki dla postępu i rozwoju w dziedzinie przemysłu”³⁰.

²⁸ A. Sypek, op.cit., s. 24.

²⁹ Ibidem, s. 24–25.

³⁰ Ibidem, s. 25.

Powyższe wypowiedzi zostały przytoczone, aby dosadnie podkreślić, że w inicjatywę budowy elektrowni, jak i linii tramwajowej zaangażowany był tarnowski samorząd, a już na etapie planów zakładano, że administracyjnie organem prowadzącym omawiane podmioty będzie gmina, co w tamtym czasie nie było takie oczywiste, analizując analogiczną sytuację większych miast galicyjskich. Przykładowo, uruchomione we Lwowie tramwaje elektryczne w 1894 r. były przedsiębiorstwem prywatnym, które dopiero później zostało wykupione przez miasto³¹. W Krakowie elektryczne tramwaje funkcjonowały od 1901 r., a początkowo znajdowały się one w zarządzie towarzystwa akcyjnego pod nazwą Krakowska Spółka Tramwajowa³².

Po zapoznaniu się z opiniami ekspertów i przeanalizowaniu przez tarnowski samorząd słuszności budowy siłowni elektrycznej i miejskiej kolei, 20 września 1909 r. miasto zaciągnęło pożyczkę w wysokości 1 200 000 koron, która miała pokryć koszty realizacji zamierzonych inwestycji. Część długu, tj. 60% zaciągniętej pożyczki w 4,5% obligacjach tegoż banku miała być spłacana przez okres 51 lat w ratach półrocznych, każdego 1 kwietnia i 1 października, aż do końca 1961 r., w stosunku proporcjonalnym do wydatków na budowę elektrowni i tramwaju³³.

Tramwaj tarnowski, podobnie jak inne nowości techniczne wprowadzane w mieście i regionie, wzbudzał początkowo skrajne emocje wśród mieszkańców, jednak szybko wpisał się w krajobraz Tarnowa.

Wysoka frekwencja w tramwajach zależała w dużej mierze od ruchu kolejowego. Kupcy przyjeżdżający do miasta wykorzystywali ten środek transportu przemieszczając się w stronę wschodniej Grabówki, która była główną dzielnicą handlową.

Transport autobusowy

Opisując wzmożony ruch na ulicach miasta Zdzisław Simche odnotował: „(...) Ruch pieszy na ulicach miasta w dni powszednie, poza ranną porą dość słaby – dopiero w dni targowe ożywia się on silnie, w szczególności na placach

³¹ D. Hołuj, *Samorząd miejski Krakowa i Lwowa w okresie autonomii galicyjskiej*, „Zeszyty Naukowe UEK Kraków” 2013, nr 917, s. 102.

³² Ibidem.

³³ J. Studniarski, *Elektrownia Miasta Tarnowa, jej pierwszy okres rozwoju od 1910–1913*, Tarnów 1914, s. 39.

targowych. Znaczny ruch odbywa się w handlowej dzielnicy Tarnowa, tj. we wschodnim Zawalu i Grabówce. Osobowy ruch kołowy przejawia się w kilku środkach komunikacji, jak dorożkach, miejskim tramwaju elektrycznym, samochodach prywatnych i „taksówkach” – oraz autobusach miejskich. Ruch dorożkarski przed rokiem 1914 dość silny (93 dorożki), dzisiaj podupadł – liczba dorożek zmniejszyła się o 1/3 w skutek konkurencji tramwaju, a przede wszystkim gęstej sieci autobusowej”³⁴.

W początkowym okresie funkcjonowania Miejskiej Kolei Elektrycznej w Tarnowie, trakcja ta była wystarczającym środkiem publicznego transportu, jednak z biegiem lat i ciągle poszerzaną miejską zabudową, istniejąca linia nie była w stanie sprostać wzrastającym potrzebom życia społecznego. W tym miejscu warto zaznaczyć, że już w dwudziestoleciu międzywojennym Tarnów posiadał sporo połączeń autobusowych. Zgodnie z prezentowanym zestawieniem w książce adresowej województwa krakowskiego bezpośrednio z tarnowskiego dworca autobusowego można było dojechać do Borusowej, Dąbrowy, Gorlic, Jasła, Krakowa, Krynicy, Mielca, Pilzna, Radomyśla, Ryglia, Sandomierza, Wielopola, Wojnicza, Zakliczyna czy Żmigrodu³⁵. Zaznaczyć należy, że wspomniane połączenia nie były podległe tarnowskiemu samorządowi.

Historia pierwszych miejskich autobusów podległych administracyjnie magistratowi sięga 1927 r. i wiąże się z pracami przy wznoszeniu Państwowej Fabryki Związków Azotowych (PFZA) zlokalizowanej na terenie wsi Świerczków i Dąbrówka Infulacka³⁶. Widząc zwiększający się w mieście ruch robotników, zaczęto zastanawiać się nad rozbudową linii tramwajowej, jednak ze względu na znaczne koszty takiej inwestycji, tarnowski samorząd postanowił w latach 1928–1929 zakupić trzy autobusy, które kursowały na dwóch liniach, wspomagając ruch fabrycznych autobusów z PFZA. Największy, 42-miejscowy pojazd kursował na trasie Tarnów–Mościce, a dwa pozostałe pokonywały trasę ulicami: Lwowska–Tertila–Kraśnińskiego–Krakowska–most na rzece Białej, pokonując w drodze powrotnej ul. Bandrowskiego–Narutowicza św. Marcina–Kołłątaja–Warzywną–Lwowską do ul. Orkana³⁷. Okres funkcjonowania miejskiej komunikacji autobusowej przed II wojną światową jest bardzo

³⁴ Z. Simche, *Tarnów i jego okolice*, Tarnów 1930, s. 223–224.

³⁵ A. Żumański, *Księga Adresowa Miasta Krakowa i województwa krakowskiego z informatorem m. st. Warszawy, woj. Kieleckiego i śląskiego, rocznik 1933/34*, Kraków 1933, Dział IX, s. 6.

³⁶ Zob. L. Błaszkievicz, R. Lichwała, *Mościce*, [w:] *Encyklopedia Tarnowa*, op.cit., s. 267.

³⁷ Por. Z. Koper, S. Skolarczyk, *75 lat WPK w Tarnowie*, Tarnów 1986, s. 8–9.

krótki, ze względu na problemy finansowe Tarnowa. Miasto nie było w stanie dopłacać do deficytowej komunikacji, dlatego w 1931 r. postanowiono zlikwidować funkcjonujące w mieście jedyne dwie linie autobusowe.

Oszczędności szukano nawet przy okazji pobierania należnych środków pieniężnych za korzystanie z oferowanych przez miejskie przedsiębiorstwa dobrodziejstw. Dnia 5 grudnia 1932 r., tarnowski magistrat wydał zawiadomienie o połączeniu Kasy i Rachuby Przedsiębiorstw Miejskich, czyli Elektrowni, Gazowni, Wodociągu i Tramwaju oraz nadaniu jej nowej nazwy Rachuba Przedsiębiorstw Miejskich, mieszczącej się przy ul. Wałowej 22³⁸.

Likwidacja komunikacji tramwajowej

Historia tarnowskiego tramwaju zakończyła się w trakcie II wojny światowej. Niemiecki okupant najpierw zdemontował sieć trakcyjną, a następnie wszystkie wagony tramwajowe bezpowrotnie wywiózł z Tarnowa³⁹.

Dowodem potwierdzającym funkcjonowanie tarnowskiego tramwaju w czasie okupacji jest zachowany dokument – zamknięcie rachunkowe oraz sprawozdanie z wykonania budżetu Miejskiej Kolei Elektrycznej za rok 1942/1943, który na kolejnych kartach wykazuje funkcjonowanie tego środka komunikacji⁴⁰.

Elektrownia Miejska funkcjonowała podczas okupacji a następnie do 1948 r. jako zakład administracyjnie należący do miasta. Po wojnie, w 1948 r., została przejęta wraz z inwentarzem i pracownikami przez Okręgowy Zakład Elektryczny Tarnów (OZET)⁴¹.

Po zakończeniu II wojny światowej przystąpiono do odbudowy miasta, w tym wielu zakładów przemysłowych. Po wywozie wozów tramwajowych z Tarnowa łudzono się, że transport szynowy wróci ponownie na miejskie ulice. Rozważano rozbudowę linii tramwajowej i modernizację istniejących jeszcze szyn, jednak ogromne problemy finansowe miasta po wojnie przekreśliły plany i nadzieje na przywrócenie tego środka transportu. Warto zaznaczyć, że torowisko po tarnowskich tramwajach długo jeszcze po likwidacji

³⁸ Archiwum Muzeum Okręgowego w Tarnowie, *Zawiadomienie tarnowskiego magistratu w sprawie połączenia Kasy i Rachuby Przedsiębiorstw Miejskich w 1932 roku*, b. sygn.

³⁹ Z. Koper, S. Skolarczyk, op.cit., s. 11.

⁴⁰ *Zamknięcie rachunkowe oraz sprawozdanie z wykonania budżetu Miejskiej Kolei Elektrycznej za rok 1942/43*, Tarnów 31.03.1943 [w zbiorach autora].

⁴¹ A. Sypek, *100 lat energetyki tarnowskiej 1910–2010*, Tarnów 2010, s. 52.

linii, w praktycznie niezmienionym stanie, wmontowane było na ulicy Krakowskiej, Wałowej i Lwowskiej. Świadczą o tym wspomnienia tarnowian oraz liczne zachowane fotografie.

Sytuacja po 1945 r.

Po zakończeniu II wojny światowej, pierwszymi środkami komunikacji na terenie Tarnowa były stare pojazdy z demobilu, które zostały przerobione na autobusy⁴². Trasy pierwszych powojennych linii komunikacyjnych wyznaczyły odbudowywane w tym czasie zakłady przemysłowe, ustalając następujące warianty przejazdu autobusów:

1. Północny zachód – Azoty
2. Zachód – Zakłady Mechaniczne,
3. Północ – Zakłady M7,

a także modernizujące się wówczas Zakłady Mięsne oraz Niedomickie Zakłady Celulozy⁴³.

Rozwijający się w Tarnowie w tym okresie wielki przemysł wymagał usprawnienia dojazdów do pracy dla wielu tysięcy pracowników, co przyczyniło się do formalnego utworzenia w 1951 r. przy Miejskim Przedsiębiorstwie Gospodarki Komunalnej (MPGK) – Miejskiej Komunikacji Samochodowej (MKS)⁴⁴. W tym samym roku uruchomiono w mieście dwie linie autobusowe – jedną z Rzędzina do ul. Czerwonej oraz drugą z ul. Krakowskiej spod kina „Krakus” do Zakładów Azotowych⁴⁵. Dwa lata później utworzono trzecią linię kursującą pod Zakłady M-7⁴⁶. W 1951 r. w czasie utworzenia MKS zatrudnionych było tylko sześciu kierowców, którzy przewozili pasażerów czterema starymi autobusami⁴⁷.

Kolejne lata przyniosły miastu spore ożywienie gospodarcze. Tarnów urastał do znaczącego ośrodka przemysłowego, który wymagał jeszcze lepiej rozwiniętej miejskiej komunikacji. Poprawiał się poziom życia, lepszemu skomunikowania wymagały również szkoły i urzędy. Miejska Komunikacja Samochodowa działająca przy MPGK nie była w stanie sprostać gwałtownym zmia-

⁴² P. Filip (red.), *100 lat komunikacji miejskiej w Tarnowie*, Tarnów 2011 s. 24–25.

⁴³ W. Feleksy, Z. Koper, *10 lat MPK w Tarnowie*, Tarnów 1968, s. 11.

⁴⁴ Ibidem, s. 12.

⁴⁵ Ibidem.

⁴⁶ Z. Koper, S. Skolarczyk, op.cit., s. 11.

⁴⁷ Ibidem, s. 12.

nom zachodzącym w przestrzeni miejskiej. Rok 1957 przyniósł uchwalenie istotnych aktów prawnych – uchwały Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Tarnowie z 7 kwietnia 1957 r. i Wojewódzkiej Rady Narodowej w Krakowie z 12 grudnia 1957 r. przesądzających o reorganizacji tarnowskiego Miejskiego Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej i utworzeniu od 1 stycznia 1958 r. Miejskiego Przedsiębiorstwa Autobusowego (MPA)⁴⁸. Wspomniana zmiana nastąpiła nagle. Od tej pory przewoźnik miejski w świetle administracyjnym nabył samodzielności w działaniach, co było dosyć problematyczne ze względu na przekazanie nowemu podmiotowi starego i zniszczonego gospodarstwa popołowarcznego księcia Sanguszki w Gumniskach, które miało zostać zmodernizowane, stanowiąc nową bazę dla powstałego Miejskiego Przedsiębiorstwa Autobusowego⁴⁹. Niezwłocznie z chwilą działania nowego podmiotu przystąpiono do prac adaptacyjnych uszkodzonej zabudowy przyszłej zajezdni, a stare wozy zastępowane były nowymi pojazdami. W 1958 r. MPA posiadało już 21 autobusów. W tym samym czasie sieć linii komunikacyjnych objęła już całe miasto oraz przedmieścia i wynosiła łącznie 44 km. Warto zaznaczyć, że bardzo narzekano na braki kadrowe. Pisano, że „występowały trudności z kadrami, brakowało kierowców i konduktorów. Nierzadko dyrektor i kierownik techniczny sami prowadzili autobusy. Nowozatrudnionych trzeba było przysposabiać do nieznanego im zawodu”⁵⁰.

Dwa lata później, w 1960 r., udało się połączyć z Tarnowem już wszystkie osiedla podmiejskie, co również miało wpływ na zwiększenie zainteresowania miejską komunikacją: „Dynamiczny był wzrost liczby przewożonych pasażerów. Od 6,4 milionów w 1958 roku wzrósł do 10,7 milionów w 1960 roku. W tymże roku przedsiębiorstwo pożegnało się z ostatnim „mavagiem”⁵¹, na miejsce których otrzymało 16 „sanów”. Stan posiadania wzrósł do 30 autobusów”⁵².

Rok 1962 wiązał się z ważnym wydarzeniem dla miejskiego przewoźnika, które jak warto zaznaczyć, funkcjonowało już pod nazwą Miejskie Przedsię-

⁴⁸ W. Feleksy, Z. Koper, op.cit., s. 13.

⁴⁹ Ibidem, s. 13.

⁵⁰ Ibidem, s. 15.

⁵¹ Chodzi o „Mavag” TR5 – autobus miejski, produkowany przez węgierską firmę Mavag. Po II wojnie światowej ten model zakupiła Warszawa (dla uzupełnienia stołecznego taboru, w którym używano wówczas francuskich Chausson) i inne polskie miasta.

⁵² W. Feleksy, Z. Koper, op.cit., s. 15.

biorstwo Komunikacyjne (MPK). Uchwałą Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Krakowie z 24 kwietnia 1962 r. nadano mu statut przedsiębiorstwa patronackiego, które miało wspierać i inicjować wspólne przedsięwzięcia z podopiecznymi – MPK w Jaworznie i Oświęcimiu i MPA w Nowym Sączu. Wspomnianymi czynnościami patronackimi obarczono cały tarnowski pion kierowniczy. „W pionie działalności wiodącej przewidziano wspólne zamierzenia socjalne, organizację szkoleń i kontroli pomiarów oraz usprawnienie zaopatrzenia”⁵³. W tym samym czasie, przy wsparciu głównych tarnowskich zakładów przemysłowych, do których dziennie do pracy miejskimi autobusami dojeżdżało tysiące pasażerów-pracowników, rozpoczęto budowę nowej zajezdni.

Każdy kolejny rok przynosił pozytywne zmiany w przedsiębiorstwie. W 1964 r. stworzono oddział zamiejscowy tarnowskiego MPK w Brzesku, a mieszkańcy tego miasta doczekali się pierwszych dwóch linii autobusowych. W tym samym czasie tarnowski przewoźnik wzbogacił się o kolejne autobusy, a z usług przedsiębiorstwa korzystało już 21 milionów pasażerów⁵⁴. W 1965 r. do Tarnowa trafiły 22 nowe wozy – 14 „Sanów” i 8 „Jelczów”, które zasilając dotychczasowy tabor zwiększyły jego ilość do 59⁵⁵.

Oddanie do użytku w 1966 r. remontowanej ulicy Krakowskiej, wprowadziło duże zmiany w topografii miasta, które w praktyce pozwoliło na stabilny rozwój i planowanie przestrzenne Tarnowa z uwzględnieniem wytyczania nowych linii autobusowych. W tym czasie udało się połączyć krańcowe części miasta, czyli dzielnicę Rzędzin z ul. Czerwoną i Świerczkowem, a także wyznaczyć nowe oraz wydłużyć istniejące linie.

Dalsze dzieje Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Tarnowie

Pomimo ciągłych trudności finansowych i logistycznych udało się dopiero w 1968 r. wznieść budynek nowej zajezdni, który już w czasie uroczystego otwarcia był niewystarczający dla stale zwiększającej się floty autobusowej. W tym samym roku świętowano 10 lat funkcjonowania Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Tarnowie: „To nie sen, to dzień dzisiejszy Tar-

⁵³ Ibidem, s. 18.

⁵⁴ P. Filip, op.cit., s. 34.

⁵⁵ Ibidem.

nowskiego MPK. Jest rok 1968. Prowadzona latami przy współudziale tarnowskich zakładów pracy budowa zajezdni została wreszcie zakończona. Załoga otrzymała odpowiednie warunki do pracy. Pozwoli to na dalsze usprawnienie komunikacji miejskiej, która coraz bardziej wychodzi poza granice grodu⁵⁶.

W jubileuszowej publikacji zawarto również opis działalności tarnowskiego MPK oraz stan zatrudnienia w 1968 r. Zapisano: „Oddział ruchu dysponuje na dwie zmiany 133 kierowcami i 107 konduktorami, czyli prawie 2/3 ogółu zatrudnionych. Cała załoga liczy 406 osób, w tym 147 kobiet. Pracowników umysłowych zatrudnia się zaledwie 57. Średnia wieku wynosi 34 lata. Dopływ wykwalifikowanej kadry robotniczej przedsiębiorstwo zapewnia sobie we własnym zakresie. MPK prowadzi naukę zawodu, zaś na zajęcia teoretyczne uczniowie uczęszczają do Międzyzakładowej Szkoły Zawodowej już drugi rok. 25 młodych ludzi zdobywa kwalifikacje w warsztacie”⁵⁷.

Kolejne lata równie owocnie zapisały się w historii Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Tarnowie. Oprócz wytyczania nowych linii i dostarczanych nowych pojazdów, opracowana została perspektywa rozwojowa miasta. Określenie należytego modelu sieci autobusowej w regionie powierzono wybitnym znawcom z Instytutu Gospodarki Komunalnej w Warszawie. Pod kierunkiem prof. dr. Jana Podoskiego i dr. Mariana Rataja zespół naukowców opracował „Studium układu komunikacji zbiorowej dla Tarnowa”, który zawierał koncepcje potrzeb przewozowych miasta do 1980 r.⁵⁸ W 1969 r. do tarnowskiego MPK trafiły pierwsze wysoko pojemne pojazdy przegubowe marki „Jelcz”, a nowo powstałe przedsiębiorstwo komunikacyjne w Limanowej zostało podporządkowane tarnowskiemu patronatowi. W dniu 1 kwietnia 1970 r. przy MPK w Tarnowie powstał Oddział Przewozu Ciężarowego, który liczył 25 pojazdów⁵⁹. W 1972 r. uruchomiono kolejną już placówkę terenową w Bochni. Ośrodek ten otrzymał siedem nowych autobusów, które kursowały po czterech liniach⁶⁰. Warto w tym miejscu przytoczyć informacje, podające dane eksploatacyjne pojazdów tarnowskiego MPK. Pisano, że „czerwone autobusy w Tarnowie przewiozły w 1973 r. 43,2 mln pasażerów, obsługując 25 linii o łącznej długości 256 km, których przed 3 laty było 19 o długości 164 km.

⁵⁶ W. Feleksy, Z. Koper, op.cit., s. 30.

⁵⁷ Ibidem, s. 30.

⁵⁸ Z. Koper, S. Skolarczyk, op.cit., s. 24.

⁵⁹ Ibidem, s. 25.

⁶⁰ Ibidem, s. 27.

Jeśli wskaźnik wykorzystania taboru wyniósł w kraju średnio 77,6 proc. to w Tarnowie osiągnął 80,5 proc. Jeden autobus tarnowskiego MPK przejeżdżał średnio w roku bez zasadniczego remontu 64 tys. km⁶¹.

Zarówno w historii tarnowskiej komunikacji, jak i dziejów grodu pod Górą św. Marcina, przełomową chwilą był 1975 r., kiedy Tarnów został miastem wojewódzkim. Oznaczało to przekształcenie decyzją wojewody Jana Sokołowskiego Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Tarnowie (WPK)⁶². Nowe przedsiębiorstwo swoim zasięgiem objęło nie tylko funkcjonujące oddziały w Brzesku i Bochni, ale również Dębickie MKS. Z tą chwilą miasto i jego struktura musiała sprostać nowej rzeczywistości, funkcjonując w bardziej globalnej skali. W pierwszym roku funkcjonowania nowego województwa, tarnowskie WPK zatrudniało 828 pracowników, posiadało 147 autobusów, które przewiozły 52 mln pasażerów⁶³. Tarnowskie przedsiębiorstwo zmieniło również swoją przynależność administracyjną, wchodząc w strukturę nowo powstałego Wojewódzkiego Zjednoczenia Przedsiębiorstw Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej.

Pomimo pozytywnych zmian prestiżowych, tarnowskie WPK musiało sprostać wielu przeciwnościom. Przedsiębiorstwo zobowiązane było zapewnić spójne połączenia z miejscowościami nowo powstałego województwa. Narzekano na braki kadrowe, a przede wszystkim na niewystarczającą ilość autobusów, które i tak z trudem mieściły się w bazie postojowej.

Mimo licznych przeciwności, ciągle rozwijające się przedsiębiorstwo z każdym kolejnym rokiem poszerzało zakres połączeń w nowo powstałym województwie. Istotnym z punktu widzenia WPK w Tarnowie, jak i samych pasażerów był 1978 r., kiedy do Tarnowa trafiły pierwsze autobusy marki „Berliet”⁶⁴. Pojazdy te były symbolem nowoczesności i wygody, dające pozorną nadzieję na lepsze zmiany w trudnych czasach komunizmu⁶⁵. Pierwsze trzy wozy wykorzystano do uruchomienia linii pospiesznej łączącej wschodnią i zachodnią część miasta. Ten sam rok przyniósł tarnowskiemu przewoźnikowi nowy, potężny plac manewrowy w Rzędzinie, gdzie mieściła się pętla autobusowa i parking na 40 pojazdów. Ważne zmiany administracyjne nastąpiły w tarnowskim

⁶¹ Ibidem, s. 29.

⁶² P. Filip, *op.cit.*, s. 48.

⁶³ Z. Koper, S. Skolarczyk, *op.cit.*, s. 32–33.

⁶⁴ P. Filip, *op.cit.*, s. 49.

⁶⁵ Ostatni pojazd tego typu został wycofany z eksploatacji w Tarnowie w 2018 r.

WPK w 1980 r. Dotychczasowy, wieloletni dyrektor przedsiębiorstwa, Eugeniusz Niedojadło został awansowany i przeniesiony do Wojewódzkiego Zjednoczenia Przedsiębiorstw Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej. Przed nowym dyrektorem czekało ważne zadanie – połączenie siatką komunikacji miejskiej dwóch nowych, potężnych osiedli mieszkaniowych („Leśnego” i „Jasna”), a także, jak się kilka miesięcy później okazało, zażegnanie pierwszego strajku komunikacyjnego w Tarnowie⁶⁶. Dane statystyczne za 1980 r. przedstawiały się następująco: Oddział w Tarnowie zatrudniał wówczas 677 pracowników, w tym 244 kierowców autobusowych. W eksploatacji znajdowało się 55 „berlietów”. Ostatecznie zakończyły jazdę wysłużone „sany”⁶⁷. Przez kolejne lata systematycznie tworzone kolejne linie autobusowe, zwiększając przy tym ilość pojazdów. Najlepsze czasy świetności miejskiego przewoźnika pokrywają się z okresem 75-lecia funkcjonowania w Tarnowie komunikacji miejskiej. W roku jubileuszowym WPK dysponował 160 autobusami marki „berliet”, z czego 101 obsługiwało 43 linie, przewożąc rocznie 64 mln pasażerów i przejeżdżając 8,5 mln km. Długość linii autobusowych wynosiła wówczas 680 km, z tego w Tarnowie 116 km. Dziennie autobusy pokonywały odległość 24 tys. km, zatrzymując się na 1300 przystankach, z których 201 miało zadaszenia. Autobusy przewoziły dziennie ponad 200 tys. pasażerów ze średnią prędkością 21,8 km na godzinę. Tarnów liczył w okresie 115 tys. mieszkańców⁶⁸. W tym samym czasie WPK w Tarnowie posiadające placówki terenowe w Bochni, Brzesku i Dębicy zapewniało połączenia z Dąbrową Tarnowską, Tuchowem, Żabnem i Pilznem. Obraz zarządzania w administracji przedsiębiorstwa oraz strategii rozwoju przewoźnika najlepiej opisuje fragment, zamieszczony w jubileuszowej publikacji z okazji 75-lecia WPK w Tarnowie: „Przedsiębiorstwo zostało powołane do świadczenia usług przewozowych w obrębie miast. Funkcja ta obciąża WPK do zaspokojenia w pierwszym rzędzie potrzeb przewozowych samych miast, a w dalszej kolejności terenów podmiejskich. W praktyce jednak strefa podmiejska obsługiwana przez WPK poszerza się z roku na rok. W pewnych środowiskach są wywierane naciski na uruchomienie połączeń międzymiastowych, gmina-miasto wojewódzkie, a nawet o charakterze lokalnym – poszczególne wsie-siedziba gminy. Jest to typowy teren działania dla PKS. Większość linii podmiejskich jest identyczna z komunikacją PKS i czę-

⁶⁶ P. Filip, *op.cit.*, s. 49.

⁶⁷ Z. Koper, S. Skolarczyk, *op.cit.*, s. 40.

⁶⁸ *Ibidem*, s. 47.

ściowo z PKP”⁶⁹. Kolejne lata zapisały się pod znakiem wielu modernizacji i napraw zaplecza technicznego oraz dalszego rozwoju przedsiębiorstwa.

Niezwyczajnie ciekawym ewenementem w skali całego kraju jest fakt, że w jednym z miast byłego województwa tarnowskiego istniała sieć trolejbusowa o długości 5 kilometrów. Komunikacja ta funkcjonowała w Dębicy od listopada 1988 r. i łączyła północną część miasta ze Straszęcinem. Co istotne, sieć ta nie podlegała administracyjnie WPK w Tarnowie, a stanowiła odrębną własność prywatną Kombinatu Przemysłowo-Rolnego (KRP) „Igloopol”⁷⁰. Linia trolejbusowa funkcjonująca głównie na obrzeżach Dębicy stanowiła w praktyce linię międzyzakładową, której głównym celem był transport pracowników. Krótka historia dębickich trolejbusów zakończyła się już w październiku 1990 r., w związku z upadkiem KRP „Igloopol”⁷¹. Tym samym Dębica była najmniejszym miastem w historii polskich sieci trolejbusowych, w którym kursowały tego typu pojazdy.

U progu nowej epoki, po upadku komunizmu, w 1990 r. tarnowskie WPK dysponowało 209 pojazdami, z których 152 przewoziły pasażerów⁷².

W następnych latach III RP notowano kolejne transformacje i zmiany w zakresie miejskiej komunikacji publicznej.

Podsumowanie

Celem niniejszego opracowania było wstępne przedstawienie kierunków rozwojowych lokalnej komunikacji publicznej na przykładzie miasta Tarnowa i jego najbliższej okolicy w XIX i w XX w. Omawiane formy zbiorowej komunikacji rozwijały się w trudnych czasach, ale dzięki społecznemu zaangażowaniu, w szczególności uwzględniając starania lokalnych władz w różnych minionych okresach, wykorzystując sposobności rozwoju, jakie dawała autonomia w Galicji. Tarnów mógł już początkiem XX w. poszczycić się mianem jednego z najlepiej rozwiniętych miast obok Lwowa i Krakowa przed wybuchem II wojny światowej, również pod względem zaspokajania stale wzrastających potrzeb przewozowych. Istotne zmiany w komunikacji na tym terenie nastą-

⁶⁹ Ibidem, s. 48.

⁷⁰ A. Powalka, M. Tkocz, *Zlikwidowane sieci trolejbusowe w Polsce*, „Acta Geographica Silesiana” 2010, t. 7, s. 56.

⁷¹ Ibidem.

⁷² P. Filip, op.cit., s. 77.

piły również w okresie, kiedy Tarnów pełnił funkcje miasta wojewódzkiego, od 1975 r. Od tego czasu prężnie rozwijający się ośrodek gospodarczy, stojący na wysokim stopniu, w hierarchii ówczesnego podziału administracyjnego Polski, musiał sprostać stale zwiększającym się potrzebom życia społecznego.

Przedstawione fakty oraz zapisy pozyskane z licznych źródeł pozwalają zrozumieć motywacje i podejmowane próby rozwoju komunikacji publicznej w Subregionie Tarnowskim. Co istotne, w Tarnowie i jego bliskiej okolicy w omawianym okresie występowało wiele rodzajów środków publicznego transportu zbiorowego. Obok ruchu autobusowego w samym Tarnowie przewóz osób odbywał się dodatkowo z wykorzystaniem trakcji tramwajowej, a w Dębicy trolejbusowej.

Na szczególną uwagę zasługuje fakt, że omawiane środki transportu, pomimo upływu wielu lat, obok pełnienia oczywistych funkcji przewozowych, wywarły pozytywny wpływ na lokalne społeczeństwo. Współcześnie komunikacja publiczna powinna czerpać inspiracje z minionych doświadczeń i jak najlepiej służyć przyszłym pokoleniom.

Bibliografia

- Archiwum Muzeum Okręgowego w Tarnowie, *Zawiadomienie tarnowskiego magistratu w sprawie połączenia Kasy i Rachuby Przedsiębiorstw Miejskich w 1932 roku*, b. sygn.
- Ausch K., *Als die Banken fielen*, Wien–Frankfurt–Zürich 1968.
- Bańburski K., *Tadeusz Tertil – tarnowski burmistrz czasu przełomu (przyczynek do biografii)*, [w:] *Tarnów w czasach burmistrza Tadeusza Tertila. Osiągnięcia miasta w okresie autonomii galicyjskiej i początkach II Rzeczypospolitej*, red. P. Juško, Tarnów 2007.
- Bielatowicz J., *Książeczka*, Warszawa 1986.
- Drozdowski M.M., *Historia Centralnego Okręgu Przemysłowego: geneza, budowa, wizja przyszłości, opinie*, Warszawa–Radom 2015.
- Feleksy W., Koper Z., *10 lat MPK w Tarnowie*, Tarnów 1968.
- Filip P. (red.), *100 lat komunikacji miejskiej w Tarnowie*, Tarnów 2011.
- Hołuj D., *Samorząd miejski Krakowa i Lwowa w okresie autonomii galicyjskiej*, „Zeszyty Naukowe UEK Kraków” 2013, nr 917.
- Koper Z., Skolarczyk S., *75 lat WPK w Tarnowie*, Tarnów 1986.

- „Kurier Galicyjski” 2013, nr 17 (189).
- Niedojadło A. (red.), *Encyklopedia Tarnowa*, Tarnów 2010.
- Pachowicz A., *Codzienne problemy mieszkańców Galicji na przykładzie społeczności ziemi tarnowskiej w świetle pisma „Orzeł”, „Galicja. Studia i materiały”* 2018, nr 4 (2018).
- „Pogoń” 1898–1907.
- Polski słownik biograficzny*, t. X, Wrocław–Warszawa–Kraków 1962–1964.
- Potępa S., *Fiakrem po Tarnowie*, Tarnów 1999.
- Powalka A., Tkocz M., *Zlikwidowane sieci trolejbusowe w Polsce*, „Acta Geographica Silesiana” 2010, nr 7.
- Rzepecki T., *Historia Tarnowskich Wodociągów i kanalizacji od drugiej połowy XV wieku do 2010 roku (w stulecie powstania nowoczesnego wodociągu)*, Tarnów 2010.
- Sennik S., *Miejska Kolej Elektryczna w Tarnowie*, Tarnów 1984.
- Simche Z., *Tarnów i jego okolica*, Tarnów 1930.
- Studniarski J., *Elektrownia Miasta Tarnowa, jej pierwszy okres rozwoju od 1910–1913*, Tarnów 1914.
- Sypek A., *100 lat energetyki tarnowskiej 1910–2010*, Tarnów 2010.
- Sypek A., *60 lat Zakładu Energetycznego Tarnów 1937–1997. Zarys monograficzny energetyki tarnowskiej*, Tarnów 1997.
- Szematyzm Królestwa Galicji i Lodomerji z Wielkim Księstwem Krakowskim na rok 1900*, Lwów 1900.
- „Unia” 1883, nr 2.
- Zamknięcie rachunkowe oraz sprawozdanie z wykonania budżetu Miejskiej Kolei Elektrycznej za rok 1942/43*, Tarnów, 31.03.1943.
- Żumański A., *Księga Adresowa Miasta Krakowa i województwa krakowskiego z informatorem m. st. Warszawy, woj. Kieleckiego i Śląskiego, rocznik 1933/34*, Kraków 1933.

Źródła internetowe

- <https://www.ipsb.nina.gov.pl/a/biografia/adolf-wlodzimierz-szleyen>.
- <http://www.it.tarnow.pl/pol/Atrakcje/TARNOW/Ciekawostki/Ludnosc-Tarnowa-i-najblizszej-okolicy/Liczba-mieszkancow-miasta-Tarnowa-na-prze-strzeni-wiekow>.

SUMMARY

The work contains a historical outline of the beginnings of collective public transport in Tarnów and its region. It deals with issues related to the functioning of the tram line, which existed in Tarnów from 1911 to the Second World War. This also included city buses, which with the passage of years went further and further outside the city limits. The work also focuses on what impact these means of transport had on local society. This study contains information and comparisons of the of Tarnów roads and urban infrastructure, which had a direct impact on the introduction of the first forms of public transport in this area. The next pages in the article contain the direction in which public transport developed in the Tarnów sub-region, with particular emphasis on the period from the end of World War II to the political changes that followed the fall of communism in 1990. The following extensive themes is an attempt to outline in various ways which is the important issue of public transport.

Keywords: Tarnów, history, urban transport, tram, municipal transport companies, 19th and 20th century