

# WIADOMOŚCI TARNOWSKIE



Ilustrowany tygodnik polityczny, gospodarczy, społeczny i informacyjny.

Rok VII.

Tarnów, wrzesień 2011 r.

Nr. 27

Redakcja i Administracja: Urząd Miasta Tarnowa, Wydział Marki Miasta, ul. Rynek 7, 33-100 Tarnów

## 100 lat komunikacji miejskiej w Tarnowie



Tarnów. Dworzec i Hotel Polski.  
Bahnhof u. Hotel Polski.

### „Pogoń” 1911: Z Rady miejskiej

We wtorek dn. 7-go bm. odbyło się pod przewodnictwem burmistrza Dra Tertila pierwsze powakacyjne posiedzenie Rady miejskiej, ale z tak znacznym opóźnieniem, że zachodziła obawa, iż nie zbierze się komplet radnych, którzy mimo zapowiedzianego początku posiedzenia na godzinę 5 ½ popoł., zeszli się zaledwie o godz. 6 ½ wieczór.

Po załatwieniu protokołu z ostatniego posiedzenia przystąpiono do porządku dziennego. Dyrektor elektrowni miejskiej, Dr Studniarski jako

**referent spraw, dotyczących tramwaju,** przedstawił obecny stan tej inwestycji, a mianowicie:

Budowa całej linii jest już wykończona, jedynie w remizie prowadzone są jeszcze roboty murarskie, ruch próbny jednak, przedsiębrany

dla wyszkolenia personelu tramwajowego, odbywa się już stale od dni kilku.

#### Sprawę przyjęcia personelu

załatwił Magistrat, a czas próby wykaże, którzy z przyjętych nadają się do pełnienia służby, określonej ścisłymi rozporządzeniami ministerstwa kolejowego, a którzy muszą być usunięci jako niezdolni.

Nad kwestyą

#### cen jazdy tramwajem

zastanawiał się Magistrat bardzo szczegółowo, roztrząsając projekt cen jednolitych i dwustrefowych. Ostatecznie postanowiono przyjąć podział na dwie strefy, z cenami: 18 h. za bilety kl. I-iej na 2 strefy i 10 h. na jedną strefę; za jazdę kl II-gą 14 h. za 2 strefy i 8 h. za jedną. Nadto dla młodzieży szkolnej postanowiono wydawać bilety po 8 i 6 hal.

#### Co do ruchu wozów

to tramwaj będzie kursował od godz. 6 rano do godz.10 wieczór i to w ten sposób, że w miarę potrzeby przy silniejszym ruchu w którejkolwiek porze dnia, będzie użyta większa ilość wozów.

Komisja ministeryalna zjechać ma do Tarnowa 15 b. m., zaś do publicznego użytku oddany zostanie tramwaj z końcem tego miesiąca.

#### Sprawę aktu koncesji na tramwaj

przedstawił burmistrz Dr Tertil, odczytując niektóre ustępy projektu ustawy, - przyczem prosił o upoważnienie do podpisania dotyczącego aktu imieniem gminy m. Tarnowa.

Następny punkt porządku dziennego stanowiła **sprawa nabycia gruntu od pp. Rauchwergów**

Pogoń nr 37/1911  
10 września 1911

# Od MPA do spółki z o.o.

Historia przedsiębiorstwa komunikacyjnego w Tarnowie rozpoczęła się w roku 1958, gdy powołano Miejskie Przedsiębiorstwo Autobusowe. Firma ta później nazywała się Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne, Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne, a od blisko 20 lat - MPK spółka z o.o. W latach 1958 – 1993 kierowało przedsiębiorstwem czterech dyrektorów.

W grudniu 1957 roku zapadła decyzja o powołaniu do życia od 1 stycznia 1958 roku Miejskiego Przedsiębiorstwa Autobusowego w Tarnowie, które wydzielono ze zreorganizowanego Miejskiego Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej.

Pierwszym dyrektorem MPA mianowano Eugeniusza Niedojadłę, młodego, liczącego 28

lat technika - mechanika, wcześniej pracującego w aparacie partyjnym.

Firma miała do dyspozycji 21 pojazdów – 13 węgierskich „mavagów” i 8 polskich „starów”, obsługujących pięć linii autobusowych. Zatrudniała łącznie 101 pracowników.

Łączna długość linii autobusowych w mieście w roku 1958 wynosiła 44 kilometry. W krótkim jednak czasie Tarnów i okoliczne miejscowości obsługiwane były już przez dziewięć linii: Rzędzin – ulica Czerwona, kino „Krakus” - Zakłady Azotowe, Plac Bohaterów Getta – Klikowa, Tarnów – Skrzyszów, kino „Krakus” - Kapro, Tarnów - „Krzyż”, Tarnów – Lisia Góra, Tarnów – Nowodworze oraz ulica Kaczkowskiego – Czerwona – Zakłady Azotowe.

Dopiero w roku 1960 udało się połączyć z Tarnowem wszystkie podmiejskie osiedla. Stało się tak po uruchomieniu kolejnych trzech linii autobusowych - z Tarnowa do Woli Rzędzińskiej, Pogórskiej Woli i Niedomic. W roku 1960 przedsiębiorstwo otrzymało 16 nowych autobusów „San”, a łączna liczba autobusów w MPA wzrosła do 30. Wzrosła również znacznie liczba pasażerów korzystających z miejskich autobusów. W roku 1958 było ich 6,4 mln, w roku 1960 już ponad 10 milionów.

Kiedy w 1962 roku rozpoczynano budowę zajezdni MPK zakładano, że zostanie ona oddana do użytku po czterech latach. Czas ten wydłużył się jednak o kolejne dwa lata i ostatecznie zajezdnia otwarta została dopiero w sierpniu 1968 roku.

W 1965 roku do Tarnowa trafiły 22 nowe pojazdy – 14 sanów i 8 jeliczów. Pozwoliło to zwiększyć liczbę autobusów w ruchu z 48 do 59.

W roku 1966 uruchomiono linie Tarnów – Lisia Góra (nr „17”) i Gumniska – Tarnowiec („18”). Przedłużono też trasy autobusowe linii do Zgłobici i Poręby Radlnej. Na koniec 1966 roku Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne



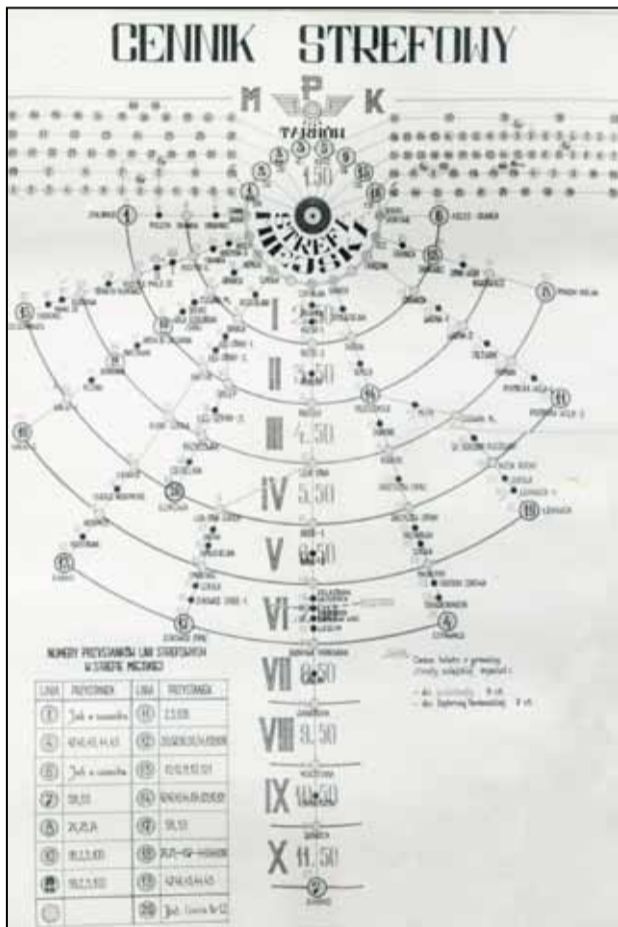
w Tarnowie obsługiwało 18 linii autobusowych, z czego dziewięć to były trasy podmiejskie.

Dwa lata później stan posiadania przedsiębiorstwa był następujący: 18 linii autobusowych, połączenia Tarnowa ze Skrzyszowem, Zgłobicami, Lisia Góra, Brniem, Poręba Radlną, Wałkami, Pogórską Wołą, Niedomicami, Żabnem, Tarnowcem, Wołą Rzędzińską i Nowodworzem. Do tego dodać należy dwie linie szczytowe, linie zamknięte prowadzące dowóz pracowników do zakładów oraz „zielone” - nad Dunajec i na Górę Świętego Marcina. Codziennie na ulice wyjeżdżało 60 autobusów, kursujących na dwie zmiany. W przedsiębiorstwie pracowało 133 kierowców i 107 konduktorów.

W 1973 roku czerwone autobusy przewiozły ponad 43 miliony pasażerów, obsługiwały 25 linii o łącznej długości 256 kilometrów. Każdy autobus MPK przejeżdżał średnio 64 tysiące kilometrów rocznie.

W tym czasie z tarnowskich autobusów zniknęli definitywnie konduktorzy. W roku 1974 prasa donosiła, że na wszystkich liniach wprowadzona została samoobsługa. W tym samym roku uruchomiona została linia nr „24” prowadząca z Placu Bohaterów Getta do Zbylitowskiej Góry i linia nr „25” z placu Bema do Rzuchowej.

W 1976 roku już pod szyldem Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego pojawiła się w Tarnowie linia „27” okrążająca całe miasto. Rok później uruchomiono linię „28”



## Piórem Jana Bielatowicza

Wyjeżdżać mógł nasz tramwaj spod dworca kolejowego dopiero wtedy, gdy na drugie ramie widet rozjazdu wjechał wóz pędzący z strony przeciwnej i kiedy już motorniczy z celebrą i wśród zachwytych widzów przetożył dyszel na dachu wozu do tyłu. Działo się to wszystko tak wolno, że zanim wóz ruszył potowa podróżnych, narozkoszowawszy się wewnątrz tramwaju, wybiegata niby to urażona na ulicę, by potem ścigać się z tramwajem w górę ulicy Krakowskiej, przeciąwszy przedtem na przelaj planty kolejowe.

Wjeżdżając na Krakowską zgrzytały piskliwie, jakby w przewidywaniu niezmiernej fatygi. Jeszcze gładka przestrzeń pod kościołem misjonarzy i browarem Sanguszki nie sprawiała



im trudu, ale już od pierwszej rozjezdni u wylotu ulicy Krasieńskiego zaczynała się wyczerpująca wspinaczka. Od tego już miejsca ci, którzy wybrali się pieszo zy-

skiwali przewagę nad tramwajem. Pod „Apollo” szło jeszcze jako tako, aliści od „Marzenia” wyglądało, że tramwaj nieuchronnie zacznie się staczać do tyłu. Ale wozy z herbem Leliwa nigdy się nie cofały. Na plac Sobieskiego, pod starostwo wjeżdżały rozgrzane zwycięstwem nad przestrzenią blisko tysiąca metrów. Nic dziwnego, że stąd już tanecznie, w płasach, gęsto dzwoniąc i wesóło sypiąc iskry spod kół i z nad drutów, rwały czerwone tramwaje półkolem wokół Śródmieścia, przez ulice Wałową do Piłzniańskiej Bramy, aby z górki na pazurki stoczyć się w dół ulicy Lwowskiej ku Grabówce.

Jan Bielatowicz „Książeczka”  
Londyn 1961

z Mościc do Bobrownik Małych, i „29” z Tarnowa do Radłowa.

Na początku 1978 roku do Tarnowa trafiły trzy nowe autobusy marki „berliet”. Do końca roku pojawiło się ich na tarnowskich ulicach jeszcze kilka. Nowe autobusy wykorzystano do uruchomienia pierwszej linii pośpiesznej „A” z Rzędzina do Mościc, która szybko została zlikwidowana ze względu na zbyt małą liczbę pasażerów.

W 1980 roku Eugeniusz Niedojadło przestał być dyrektorem WPK, jego miejsce zajął na niespełna rok Wilhelm Pyrek. 3 września 1980 roku rozpoczął się pierwszy strajk komunikacji miejskiej w Tarnowie. Jednym ze skutków tego wydarzenia była kolejna zmiana na stanowisku dyrektora przedsiębiorstwa. Dotychczasowego dyrektora zastąpił w marcu 1981 roku Kazimierz Warzyca,

W 1986 roku obchodzono uroczyste jubileusz 75-lecia komunikacji miejskiej w Tarnowie. WPK dysponowało wówczas 160 pojazdami marki „berliet”, zatrudniało 1044 pracowników, obsługiwało 43 linie autobusowe, rocznie

przewożąc 64 miliony pasażerów. Długość linii autobusowych wynosiła 680 kilometrów, z czego 116 kilometrów na terenie Tarnowa. Placówki terenowe zlokalizowane były w Dębicy, Bochni i Brzesku. Przedsiębiorstwo obsługiwało także Dąbrowę Tarnowską, Żabno, Pilzno i Tuchów.

Decyzją wojewody pełniącym obowiązki dyrektora WPK został w 1989 roku Zbigniew Żmuda. Dwa lata później wygrał on konkurs na stanowisko dyrektora i został nim już formalnie.

W 1991 roku obchodzono kolejny jubileusz – osiemdziesięciolecie tarnowskiej komunikacji. Tym razem nie było już optymistycznych wizji – w okolicznościowym wydawnictwie otwarcie pisano o braku pieniędzy, konieczności pod-



noszenia cen biletów i planowanych zmianach własnościowych.

Na te ostatnie trzeba było jeszcze poczekać. 28 grudnia 1993 roku powołane zostało Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Spółka z o. o. w Tarnowie. 100 % udziałów spółki objęła Gmina Miasta Tarnowa. Pierwszym prezesem spółki został Zbigniew Żmuda.

## Tramwaj elektryczny w Tarnowie

Ściśle wedle ogłoszenia Magistratu odbyło się w poniedziałek d. 25 bm. popołudniu poświęcenie remizy na Kapłonówce i urządzeń tramwajowych w Tarnowie.

Jako uczestnicy tego aktu jawili się: Radca dworu Reiner z gronem urzędników Starostwa i wicemarszałek powiatu Dr Ringelheim, oraz niemal wszyscy urzędnicy miejscy i licznie zebrana służba miejska.

Zaznaczyć należy, że przy inauguracji ruchu tramwajowego zachowano skromny charakter uroczystości domowej – nie urządzono żadnego przyjęcia reprezentacyjnego i nie zaproszono oficjalnie żadnych władz, z wyjątkiem przełożonych powiatu.

Aktu poświęcenia dokonał ks. Inf. Stan. Walczyński poczem przemówił do zebranych, podnosząc wagę błogosławieństwa Bożego dla nowego przedsięwzięcia i wyraził słowa uznania Radzie miejskiej, a osobliwie burmistrzowi, który w krótkim czasie pokierował szczęśliwie dokonaniem tylu ważnych dla miasta inwestycji



i przełamał tyle trudności, nawet w łonie samej Rady.

Następnie zabrał głos burmistrz Dr Tertil, podnosząc wagę chwili tej dla przyszłości miasta i wyrażając wiarę w powodzenie i rozwój przedsiębiorstwa.

Normalny ruch tej miejskiej kolei elektrycznej otworzyła Rada miejska gremialnym przejazdem wraz z gośćmi na dworzec kolejowy, poczem o godz. 5-tej popołudniu oddano tramwaj do użytku publicznego.

Obie strony całego, 2 ½ klm długiego toru kolejowego zaległy tłumy mieszkańców Tarnowa, witających owacyjnie przejeżdżające, a suto zieloną, kwiatami i wstęgami przystrojone wozy, które to niebawem coraz to nowymi masami jadących zapełnione, kursowały do godz. 9. wieczór.

We wtorek przez cały dzień był również ruch nadzwyczajny, a choć nie można się spodziewać, aby tak było zawsze, to jednak byt tramwaju tarnowskiego jest zupełnie pewnym, już choćby z tego powodu, na który położyła nacisk komisja ministeryalna, a mianowicie: że jednolita długość linii przez środowisko tak silnie uprzemysłowione i handlowe, daje gwarancję nie tylko utrwalenia bytu tramwaju w Tarnowie, ale i jego rozwoju.

Z przyjemnością tedy konstatujemy, że przez wprowadzenie tej inwestycji, jak niemniej przez wspaniałe oświetlenie miasta nowymi lampami wiszącymi systemu „Graetzin”, wyprzedził Tarnów wszystkie miasta prowincjonalne w Galicyi, co gospodarce miejskiej i burmistrzowi Dr. Tertilowi wielką przynosi chlubę.

W dniu poświęcenia inwestycji tramwajowej, a więc opatrzone datą 25 bm., pojawiło się na rogach ulic obwieszczenie Magistratu, zawierające szereg uwag ostrzegawczych, dotyczących bezpieczeństwa publicznego, jakoteż ceny biletów jazdy tramwajem, które ujęto w następującą normę:

Przestrzeń od Dworca kolejowego do Grabówki podzielono na 2 strefy.

Granica strefy jest przystanek ul. Seminarska

Cena biletu I kl. na jedną strefę 10 halerzy

Cena biletu I kl. na obie strefy 18 halerzy

Cena biletu II kl. na jedną strefę 8 halerzy

Cena biletu II kl. na obie strefy 14 halerzy

Dla dzieci do 1 metra wzrostu, bez względu na ilość stref:

bilet I kl. 8 hal

bilet II kl. 6 ha

Bilety abonamentowe i dla studentów zaprowadzone będą w najbliższym czasie.

Pogoń nr 40/1911  
1 października 1911

# Z rozmachem w XX wiek

Tramwaje pojawiły się na tarnowskich ulicach we wrześniu 1911 roku. Nie było to pierwsze „podejście” do budowy linii, która marzyła się tarnowianom już pod koniec XIX wieku. Stworzenie komunikacji miejskiej stało się bowiem na przełomie wieków XIX i XX cywilizacyjną koniecznością. Tarnów stawał się coraz większym miastem, europeizował się, jak mówiono.



Tarnów. Ulica Krakowska.  
Krakauergasse.

Ambicją mieszkańców i władz Tarnowa było równanie do Lwowa, stolicy Galicji. W ostatnich latach XIX wieku liczba mieszkańców Tarnowa przekroczyła 30 tysięcy. W roku

1890 było ich 27 579, dziesięć lat później już 31 691. Niedługo później rozpoczęła się „złota era Tarnowa”, związana z osobą Tadeusza Tertila, który zasiadał na fotelu burmistrza w latach 1907 – 1923.

Czas urzędowania Tertila to okres realizacji wielu istotnych dla Tarnowa przedsięwzięć. Najważniejsze to: wodociąg, elektrownia i nowy, bardzo na ówczesne czasy nowoczesny, budynek dworca kolejowego. Wszystkie wymienione inwestycje oddano do użytku w roku 1910.

Mimo kłopotów finansowych powstały w tamtym czasie w Tarnowie: siedziba Banku Austro - Węgierskiego przy ulicy Mickiewicza, poczta główna, Szkoła im T. Czackiego, wreszcie synagoga na rogu dzisiejszych ulic Nowej i Waryńskiego.

Pierwsze informacje o planowanej w Tarnowie budowie linii tramwajowej pojawiły się w prasie w maju 1897 roku. Elektryczny tramwaj łączyć miał dworzec kolejowy z centrum miasta, czyli rejonem Bramy Pilzneńskiej, a całe przedsięwzięcie miało być inwestycją prywatnego przedsiębiorcy. Więcej jednak było w tych informacjach pobożnych życzeń i krążących po mieście plotek, niż faktów. Zastanawiano się przy tym, czy ulica Wałowa w ogó-

le nadaje się do poprowadzenia nią komunikacji tramwajowej ze względu na swój owalny kształt. Kilka lat później projekt zbudowania linii tramwajowej pojawił się ponownie, już w bardziej realnym kształcie. Tygodnik „Pogoń” w lipcu 1901 roku poinformował, iż inżynierowie Idzikowski i Katerla przygotowali projekt kolejki, a tarnowski samorząd udzielił im prawa jej użytkowania na okres 35 lat, licząc od 1 lipca 1902 roku. I ten projekt nigdy jednak nie został zrealizowany.

W roku 1902 propozycję budowy tramwaju elektrycznego złożył w magistracie Union Bank z Wiednia. Przedsięwzięcie miało mieć charakter jak najbardziej komercyjny, stąd projekt, aby miasto zagwarantowało właścicielom zysk na poziomie 4 %. Wiedeńczycy mieli również nieco inny pomysł poprowadzenia trasy przyszłego tramwaju - od mostu na Białej ulicami Krakowską, Wałową, Lwowską, do mostu kolejowego na Rzędzinie. Do porozumienia znowu jednak nie doszło, a w magistracie podjęto ostatecznie decyzję o budowie tramwaju własnym kosztem. Na początku 1911 roku specjalna komisja wydała pozwolenie na budowę linii i rozpoczęto kłaść tory. W sierpniu 1911 roku ukończono budowę linii liczącej 2 580 metrów, która rozpoczynała się od dworca kolejowego. Zajeżdżnia znajdowała się przy placu Kapłonówka, w pobliżu młyna Szancerów, tam też mieścił się warsztat naprawczy wozów tramwajowych. W tarnowskich tramwajach zatrudnionych było w pierwszym okresie ich istnienia 35 osób.

Miasto wkraczało w wiek XX z rozmachem - z nowymi inwestycjami i przy dźwiękach tramwajowych dzwonek.

## Ostatnie lata

Początek lat dziewięćdziesiątych przyniósł zmiany gospodarcze, wzrost bezrobocia i – co dla spółki nie bez znaczenia – rozwój transportu indywidualnego. Spadek zapotrzebowania na komunikację zbiorową, a co za tym idzie coraz mniejsza liczba pasażerów wymusiła konieczność ograniczeń również na liniach komunikacji miejskiej.

W 1997 roku przy współudziale Gminy Miasta Tarnowa zakupiono 29 autobusów z automatyczną skrzynią biegów, autokomputerem i ekologicznym silnikiem. W tym samym roku rozpoczęto wymianę ogumienia na bezdętkowe i dokonano kompleksowej komputeryzacji wraz z zakupem specjalistycznych programów. Komputeryzację kontynuowano w następnym roku, poszerzając sieć o zaplecze techniczne, magazyn i zajeżdżnię eksploatacyjną przy ulicy Lwowskiej, a w 1999 roku połączono obie zajeżdżnie linią światłowodową.

W roku 2000 zakupione zostały dwa niskopojemne autobusy Jelcz L100 i jednocześnie podjęto decyzję o stopniowym przechodzeniu na ekologiczne zasilanie autobusów sprężonym gazem ziemnym CNG.

Od 1 stycznia 2001 roku organizację komunikacji w mieście, w tym m.in. opracowywanie rozkładów jazdy, dystrybucję biletów

czy infrastrukturę przystankową przejął Zarząd Komunikacji Miejskiej w Tarnowie. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne wykonywało przewozy pasażerskie na zlecenie ZKM, początkowo w drodze przetargu z wolnej ręki, a następnie w drodze przetargów nieograniczonych.

Lata 2002 – 2004 przyniosły modernizację konstrukcyjne 18 autobusów Jelcz PR, z których cztery, przystosowane do zasilania gazem CNG, pod koniec 2004 roku wyjechały na ulice. W tym samym roku w spółce pojawiły się trzy kolejne autobusy niskopodłogowe Jelcz M101.

Kolejne dwa lata to czas kolejnych zakupów. Pojawiło się 12 autobusów na gaz marki Volvo, zakupiono także cztery nowe, niskopojemne autobusy IVECO. Równocześnie trwał proces przystosowywania posiadanych pojazdów do zasilania gazem CNG. W 2007 roku eksploatowano już 20 autobusów na gaz.

Zbigniew Żmuda, pierwszy prezes zarządu pełnił tę funkcję przez 19 miesięcy – od 1 stycznia 1994 roku do 31 lipca roku 1995. Jego następcą został Wiesław Klisiewicz. Był on prezesem spółki przez dwa lata – do marca 1997 roku. Zastąpił go na tym stanowisku Robert Potępa – prezes MPK do czerwca 2001 roku. Kolejnym prezesem zarządu został Henryk Łabno,



a w 2007 roku funkcję tę objął pełniący ją do dzisiaj Jerzy Wiatr.

W okresie 2007-2008 Spółka przeszła Program Restrukturyzacji Finansów „Podniesienie konkurencyjności przedsiębiorstwa”. Jednym z jego głównych elementów była restrukturyzacja zatrudnienia, wprowadzono także inne zmiany organizacyjne oraz przeprowadzono restrukturyzację majątku przedsiębiorstwa. W rezultacie Spółka MPK w Tarnowie w roku 2009 osiągnęła pierwszy raz od założenia zysk.

W chwili obecnej stan posiadania MPK to 260 pracowników, połowa mniej, niż 18 lat wcześniej, gdy utworzono spółkę. Spółka obsługuje 21 stałych linii autobusowych o łącznej długości 252 kilometry. Po ulicach Tarnowa i sąsiednich gmin kursuje 89 autobusów należących do przedsiębiorstwa.