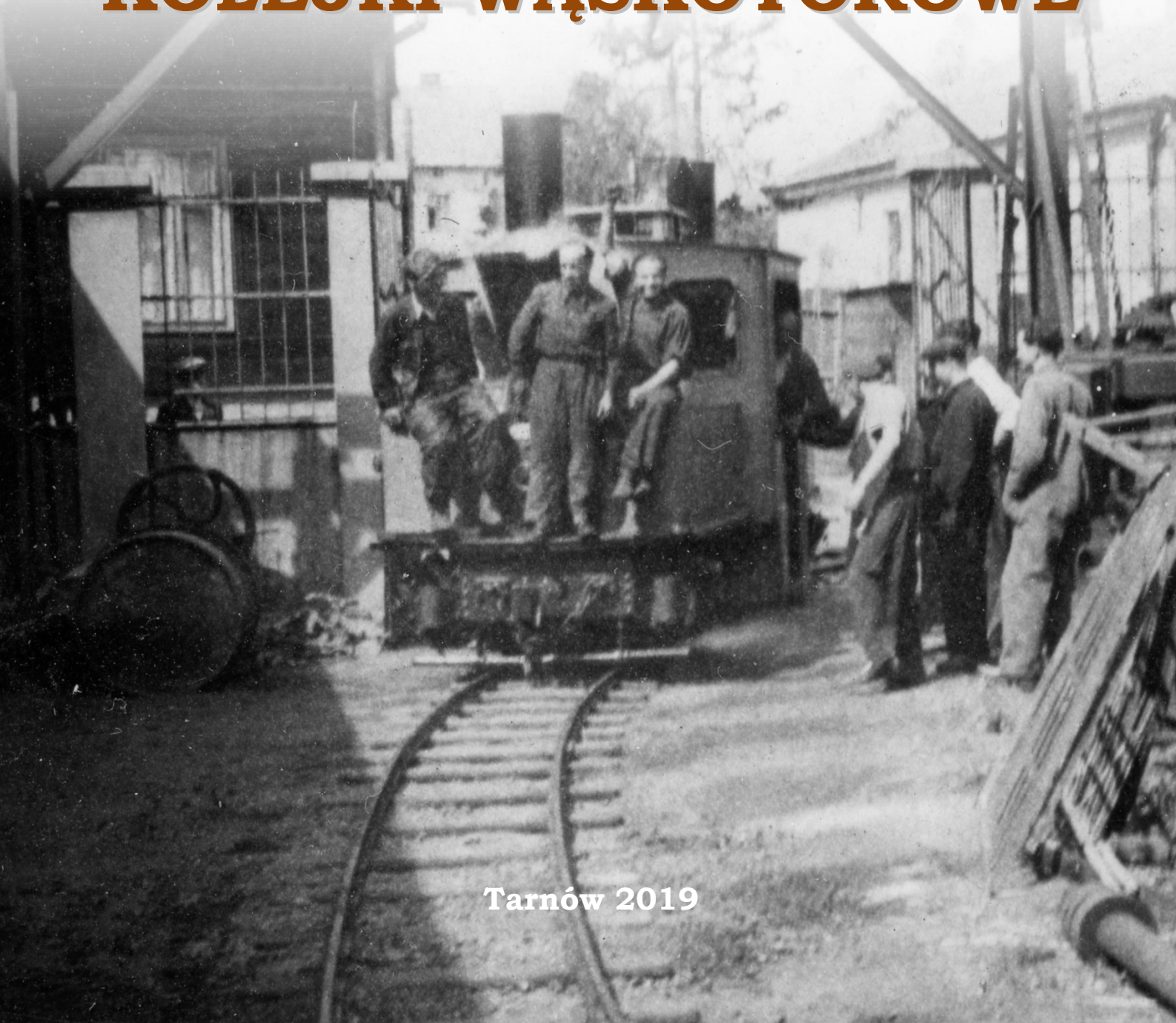




Krzysztof Galas

TARNOWSKIE KOLEJKI WĄSKOTOROWE



Tarnów 2019

SPIS TREŚCI

WSTĘP	5
MIEJSKA KOLEJ ELEKTRYCZNA	9
PRZEMYSŁOWA KOLEJKA WĄSKOTOROWA PFZA	94
PRZEMYSŁOWA KOLEJKA WĄSKOTOROWA CEGIELNI <i>MIESZCZANKA I KONSTANCJA</i>	99
KOLEJKA WĄSKOTOROWA NA GRABÓWCE	107
WĄSKOTORÓWKI BUDOWLANE W OKRESIE PRZEBUDOWY UKŁADU KOLEJOWEGO	108
WOJSKOWE KOLEJKI WĄSKOTOROWE W REJONIE TARNOWA	109
SYSTEM WĄSKOTOROWY CEGIELNI <i>TARNOWIANKA</i>	111
SYSTEM WĄSKOTOROWY CEGIELNI I TARTATKU <i>RUDY</i>	112
SYSTEM WĄSKOTOROWY TARTAKU I ZAKŁADÓW DRZEWNYCH	113
SYSTEM WĄSKOTOROWY CEGIELNI <i>KANTORIA</i>	113
SYSTEM WĄSKOTOROWY W REJONIE ULICY ŚLUSARSKIEJ	114
POZOSTAŁE SYSTEMY WĄSKOTOROWE	114
BIBLIOGRAFIA	116

TARNOWSKIE KOLEJKI WĄSKOTOROWE

Krzysztof Galas
Wydanie II elektroniczne
Tarnów czerwiec 2019 r.



KRZYSZTOF GALAS

Od urodzenia mieszka w Tarnowie.
Absolwent I Liceum Ogólnokształcącego w Tarnowie,
Małopolskiej Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Tarnowie
oraz Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie.
Od ponad dziesięciu lat gromadzi informacje o tarnowskich
kolejach wąskotorowych
a w szczególności Miejskiej Kolei Elektrycznej.
Autor książki *Historia komunikacji tramwajowej w Tarnowie 1911-2011*.

MATERIAŁY GRAFICZNE POCHODZĄ Z ZBIORÓW: Marek Tomaszewski, Muzeum Okręgowe w Tarnowie, Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie, Archiwum Narodowe w Krakowie (Oddział w Tarnowie), Archiwum Narodowe w Rzeszowie (Oddział w Sanoku), Narodowe Archiwum Cyfrowe, MGGP Aero Spółka z o.o. (tarnow.retromapy.pl), Grupa Azoty S.A. oraz innych osób i instytucji. Wykorzystano również fotografie oraz pocztówki archiwalne ogólnodostępne w sieci Internet, które z uwagi na swój wiek oraz wykorzystanie w wielu stronach internetowych nie zostały opisane w zakresie konkretnego źródła pochodzenia.

NA OKŁADCE (przód): Archiwalna fotografia przedstawiająca parowóz wąskotorowy na terenie dz.Grabówka (zbiory: M. Tomaszewski) oraz tarnowski tramwaj na ul.Krakowskiej

NA OKŁADCE (tył): Górna fotografia to fragment koloryzowanej pocztówki z początkowego okresu istnienia linii tramwajowej. Środkowe fotografia to kolorowe zdjęcie z okresu II wojny światowej. Na dole współcześnie koloryzowana fotografia tramwaju na pl.Dworcowym. Druga, trzecia i czwarta fotografia pochodzi ze zbiorów M.Tomaszewskiego.

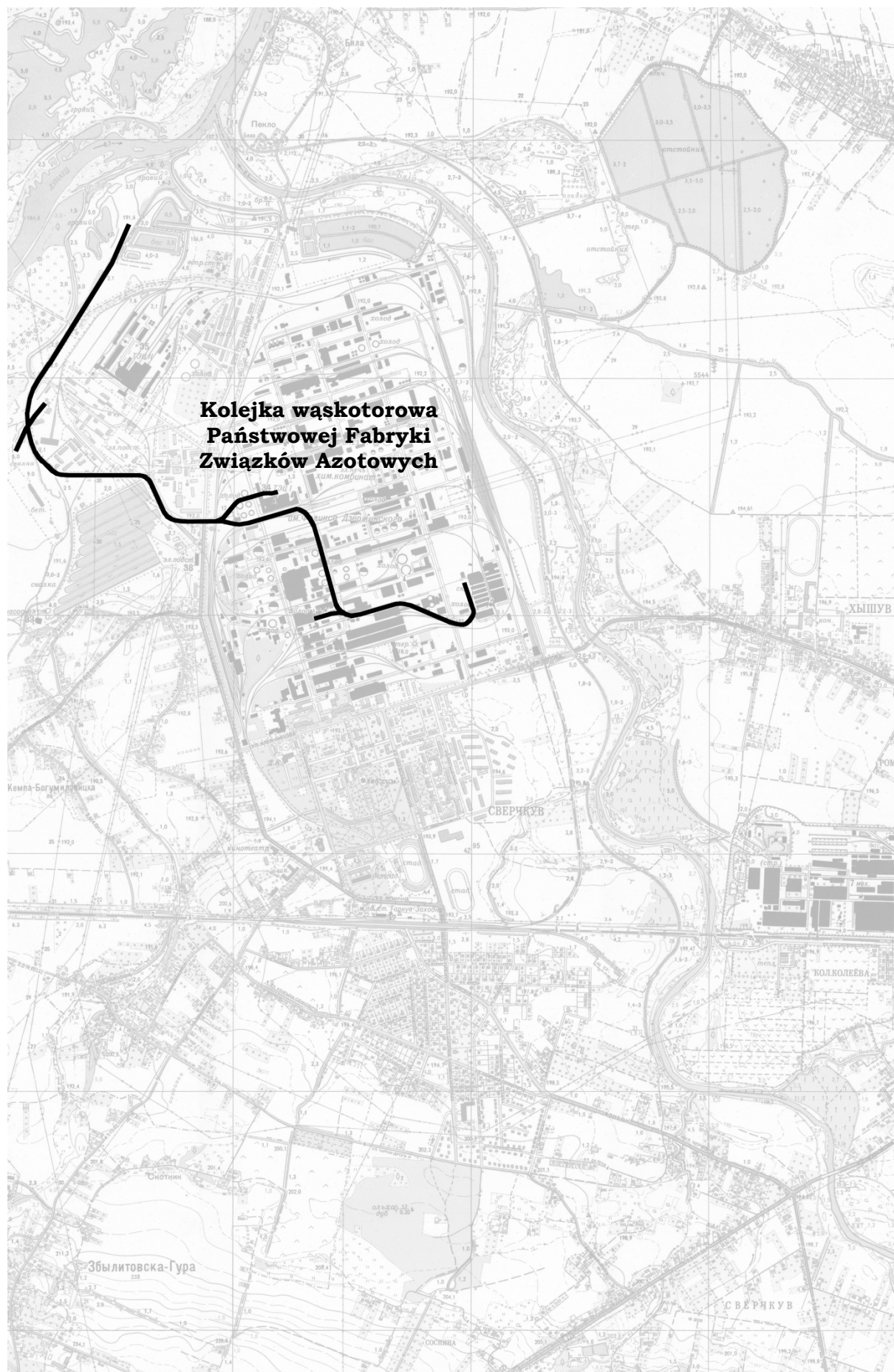
WSTĘP

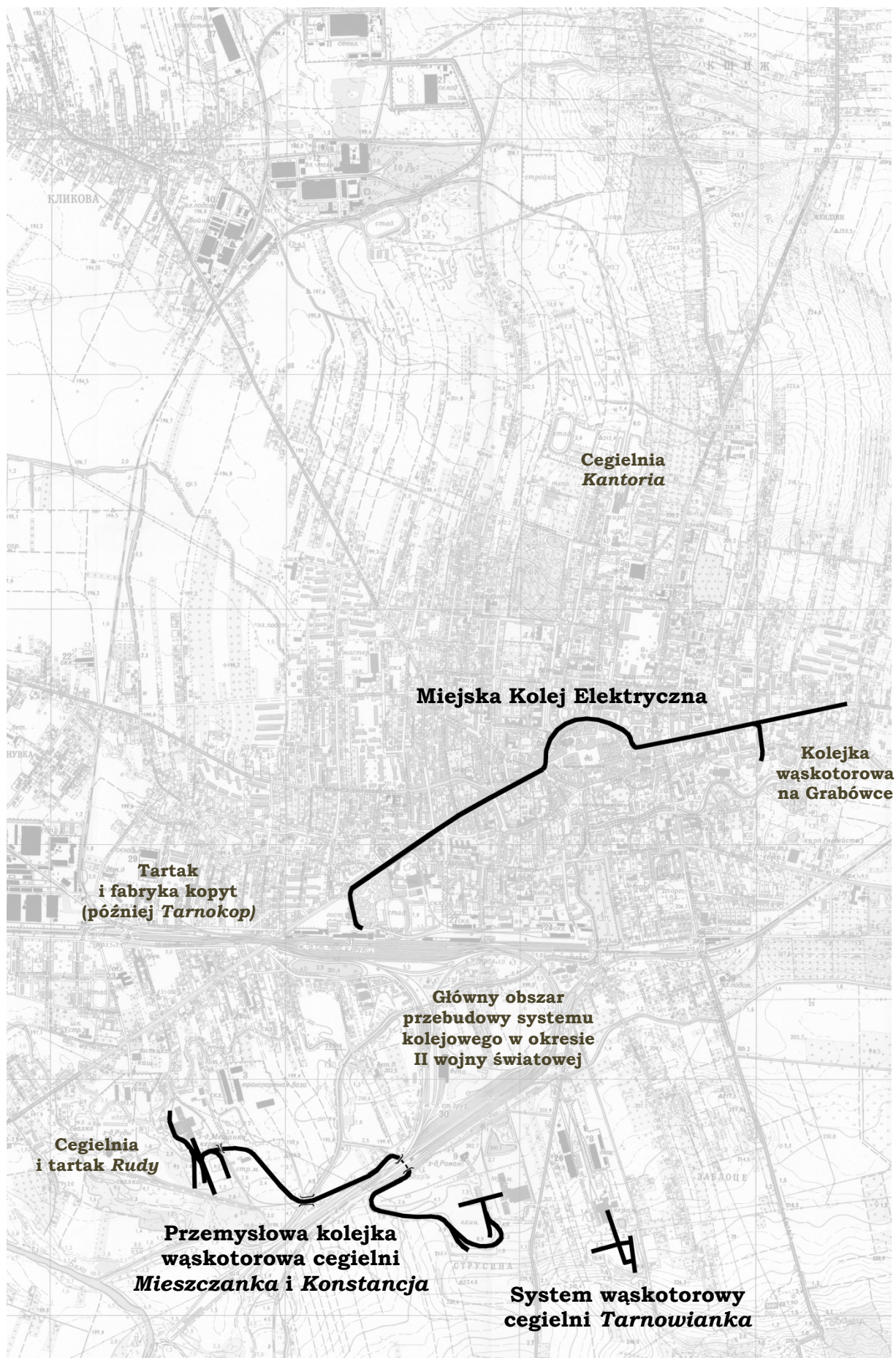
Obecnie na terenie Tarnowa trudno dostrzec pozostałości po torowiskach wąskotorowych a przez to trudno sobie wyobrazić, że przez około sto lat były one wykorzystywane na terenie miasta. Najbardziej znaną z nich była Miejska Kolej Elektryczna – tarnowski tramwaj, który widoczny jest na dziesiątkach starych pocztówek i fotografii z I połowy XX wieku. Wprawdzie to ta kolejka zapisała się wyraźnie w historii miasta, jednak nie była ani największą ani najdłuższą istniejącą siecią wąskotorową w mieście. Pozostałe dwie kolejki miały charakter typowo przemysłowy. Pierwsza z nich była jednym z głównych środków transportu przy budowie jednej z największych w Polsce inwestycji w okresie międzywojennym – budowie Państwowej Fabryki Związków Azotowych w Mościcach a następnie stała się jej wewnętrznym środkiem transportu. Druga z kolejek przemysłowych zapewniała transport surowca z wyrobiska do dwóch z tarnowskich cegielni i jeszcze pod koniec XX wieku nadal była wykorzystywana.

Dzięki niższym kosztom budowy oraz możliwości wykonywania ostrzejszych łuków i podjazdów torowiska wąskotorowe były optymalnym rozwiązaniem w okresie gdy transport samochodowy dopiero się rozwijał a budowa układów normalnotorowych była nieopłacalna. Stąd powstawały nawet torowiska wąskotorowe, których okres istnienia był powiązany z realizacją konkretnych inwestycji (np. większych prac ziemnych, wydobywania kopalin). Takie systemy torowisk widoczne są na zachowanych fotografiach archiwalnym m.in. z przebudowy torowisk normalnotorowych czy budowy nowej parowozowni w Tarnowie. Przynajmniej kilka tarnowskich zakładów posiadało własne systemy wąskotorowe. W Tarnowie podstawową gałęzią przemysłu wykorzystującą kolejki wąskotorowe były cegielnie. Lokowano je bezpośrednio przy wyrobiskach gliny a kolejki spełniały funkcję wewnętrznego transportu. Z czasem gdy miejsca wybierania surowca były przesuwane następował rozwój poszczególnych systemów wąskotorowych.

Na przełomie XIX i XX wieku Tarnów miał powierzchnię ok. 17,6 km² i liczył około 30 tysięcy mieszkańców, należąc tym samym do największych miast Galicji, stanowiącej część Cesarstwa Austro-Węgierskiego. Liczbę mieszkańców powiększały oddziały wojskowe stacjonujące na stałe w mieście (1792 żołnierzy w 1910 r.). Największą dzielnicą była w 1910 r. *Strusina* (10,35 km², 783 domy, 11 268 mieszkańców). Pozostała część miasta dzieliła się na *Grabówkę* (3,08 km², 345 domów, 6 312 mieszkańców), *Śródmieście z Zawalem i Pogwizdowem* (2,3 km², 546 domów, 14 078 mieszkańców) oraz *Zabłocie z Terlikówką* (1,88 km², 195 domów, 3 281 mieszkańców). Występowało znaczne zróżnicowanie pod względem wyznania oraz mniejsze pod względem narodowości mieszkańców.

W ciągu kilkudziesięciu lat Tarnów bardzo się zmienił. Od końcowego okresu zaboru austriackiego, poprzez okres I wojny światowej, ogłoszenie niepodległości, jako pierwszego polskiego miasta, aż do II wojny światowej Tarnów był miastem gdzie mieszała się kultura chrześcijańska z kulturą żydowską. Tragiczny okres okupacji hitlerowskiej nieodwracalnie zmienił ten obraz. Po zakończeniu wojny i wprowadzeniu zmian ustrojowych rozpoczął się okres dynamicznego rozwoju miasta m.in. poprzez włączenie do jego terenu okolicznych miejscowości. Systematycznie powojenna zabudowa zaczęła dominować nad starszą częścią miasta, choć na szczęście ta ostatnia przetrwała szczęśliwie obie wojny światowej. Obecnie Stare Miasto oraz obszar wokół ul. Krakowskiej najlepiej przypominają dawny wygląd Tarnowa.





Na terenie miasta zachowało się obecnie niewiele pamiątek po Miejskiej Kolei Elektrycznej. Znaczne odcinki torowiska istniały jeszcze w latach 50-tych i 60-tych. Obecnie przynajmniej jeden fragment znajduje się pod nawierzchnią chodnika na wschodnim rogu ulic Lwowskiej i Warzywniej. Budynek remizy tramwajowej wykorzystywany był jeszcze w latach 80-tych przez Spółdzielnię „Autoruch”, w charakterze hali warsztatowej. W późniejszym okresie został wyburzony. Na ścianach kamienic zachowało się 25 rozetek oraz przynajmniej 32 haki dawnej sieci tramwajowej. Do czerwca 2012 r. na skwerze przy zbiegu ulic Krasińskiego i Chopina stał oryginalny słup trakcji tramwajowej, przebudowany na latarnię uliczną. W 2004 r. ustawiony został na ul. Wałowej symboliczny przystanek z atrapą szyn a w latach 2010-2012 podobne atrapy zostały umieszczone w nowej nawierzchni części pl.Dworcowego oraz ul. Krakowskiej. W 2012 r. z prywatnej inicjatywy została uruchomiona kawiarenka na pl. Sobieskiego w replice wozu tramwajowego, wykonanego z wykorzystaniem zabytkowego podwozia (obiekt jest szerszy od wozów SW-1). Został on ustawiony na oryginalnych fragmentach szyn pozyskanych z kładki w Tuchowie-Kielanowicach. Po kolejce łączącej cegielnię do czasów współczesnych zachował się tunel pod stacją Tarnów Filia oraz konstrukcja mostu nad sztucznym korytem pot. Wątok. Na terenie zabudowań dawnych cegielni znajdują się krótkie odcinki dawnego torowiska 600 mm. Po kolejce Państwowej Fabryki Związków Azotowych w praktyce nie pozostały widoczne pamiątki. Tym bardziej więc warto uchronić od zapomnienia ten wycinek kolejowej historii miasta.

We Lwowie znajduje się zachowany egzemplarz wozu tramwajowego SW-1, wykorzystywany uprzednio w Tarnowie. W okolicy Tarnowa zachowało się kilka nieczynnych wąskotorowych lokomotyw spalinowych, typowych dla okresu powojennego.



Szyny wąskotorowe wykorzystywane wtórnie na terenie Tarnowa. Po lewej stronie na ul. Sowińskiego a po prawej stronie w okolicy Kantorii.

[ŹRÓDŁO: fotografie własne autora]



Wls50 na terenie Skansenu Kolei Leśnej w Janowie Lubelskim. Po wojnie wyprodukowano w Polsce ponad 2 tysiące lokomotyw Wls40 i Wls50 (różniły się zastosowanym silnikiem). Przez kilkadziesiąt lat były podstawowym modelem wąskotorowej lokomotywy przemysłowej w Polsce.

[ŹRÓDŁO: fotografia własna autora]

MIEJSKA KOLEJ ELEKTRYCZNA

Przed I wojną światową kolej pozostawała głównym środkiem lokalnego i międzymiastowego transportu pasażerskiego. Ruch pasażerski generowała ówczesnie już tylko stacja *Tarnów*, gdyż po upaństwowieniu linii Karola Ludwika (trasa Kraków-Lwów), znaczenie stacji *Tarnów Vorbanhof* (położonej w rejonie ul. Tuchowskiej, przy obecnej ul. Dojazd) znacznie spadło. Część z pasażerów stanowili kupcy, dojeżdżających do placów targowych w mieście, z których głównym była *Targowica* położona w dzielnicy *Grabówka* (ok. 2 km od dworca kolejowego). W 1904 r. za kwotę 190 tys. koron miasto nabyło od Pawła Kapłona plac w tej samej dzielnicy (późniejszy pl. Kapłonówka). W kolejnych latach zakupiono kolejne działki w celu utworzenia połączenia z ul. Lwowską.

W Tarnowie początkowo próbowano zbudować linię tramwajową w oparciu o kapitał prywatny, jednak poszczególne projekty nie doczekały się realizacji. 12.09.1907 r. w czasie obrad Rady Miejskiej zaakceptowano zakres inwestycji przewidzianych dla miasta Tarnowa, obejmujący budowę elektrowni, wodociągu, oświetlenia ulicznego oraz tramwaju elektrycznego. Pierwotny projekt torowiska w pewnym stopniu różnił się od ostatecznie zrealizowanej inwestycji. Pierwotnie remiza tramwajowa miała znajdować się na rogu ul. Siennej i obecnej ul. Kołłątaja, co wynikało z braku uregulowanych spraw połączenia drogowego pl. Kapłonówka z ul. Lwowską (inwestycja realizowana równolegle).



**Wóz tramwajowy nr 5
na ul. Krakowskiej.**

[ŹRÓDŁO: zbiory
M.Tomaszewski]

Na zachowanym planie elektryfikacji miasta wskazany został również plan torowiska tramwajowego. Przebieg głównego torowiska odpowiada zrealizowanemu w rzeczywistości. Na pl.Dworcowym zakończenie torowiska ma postać zgodną ze zrealizowaną. Analogiczną postać miał mieć wschodni przystanek końcowy. Tor główny na całej długości przebiega jednak po przeciwnej stronie jezdni niż miało to miejsce w rzeczywistości a wszystkie przystanki pośrednie miały mieć postać mijanek. Występują różnice w lokalizacji przystanków. Zamiast przystanku *Plac Sobieskiego* wskazany jest przystanek na ul.Wałowej przy wylocie ul.Katedralnej, przez co kolejne dwa przystanki miały mieć również położenie przesunięte na wschód w stosunku do później wyznaczonych. Zamiast przystanków *Plac pod Dębem* oraz *Przecznica Lwowska* wskazany był jeden przystanek na ul.Wałowej przy wylocie ul.Brama Pilźnieńska. Przystanek *Warzywna* wskazany jest po zachodniej stronie przyszłego

wylotu ul. Warzywnej. Remiza tramwajowa oznaczona jest na rogu ul. Siennej i obecnej ul. Kołłątaja, co wynikało z braku uregulowanych spraw połączenia drogowego pl. Kapłonówka z ul. Lwowską (inwestycja realizowana równolegle). Połączenie pomiędzy remizą a głównym torowiskiem miało być przeprowadzone przez ul. Sienną.



**Wóz tramwajowy nr 2
przy przystanku
na Placu Sobieskiego.**

[ŹRÓDŁO: zbiory
M. Tomaszewski]

Analiza rentowności przyszłej linii tramwajowej dokonana w 1908 r. pozwoliła oszacować koszt budowy całej infrastruktury wraz z taborem na ok. 700 000 koron, przy progu rentowności ok. 84 000 koron przychodu rocznego i realnym przychodzie rocznym na poziomie 43 800 koron, oszacowanym dla 1 200 pasażerów dziennie, w oparciu o poziom ruchu kolejowego. Od początku istniało więc zagrożenie, iż przedsiębiorstwo będzie deficytowe. Całkowity koszt wszystkich inwestycji szacowano na 1 135 000 koron (w tym 170 000 koron na budynki). Wartość ta przekraczała możliwości finansowe miasta. W tej sytuacji Rada Miejska zdecydowała 20.09.1909 r. o skorzystaniu z pożyczki w Banku Krajowym o wartości 1,2 mln koron (w obligacjach własnych, oprocentowanie 4,5%, płatność w dwóch rata 1 IV i 1 X każdego roku, spłata w ciągu 51 lat do 1961 r.). Rozliczenie funduszu budowy elektrowni i tramwaju zamknęło się w 1911 r. kwotą ok. 1,1 mln koron, obciążając elektrownię i tramwaj w stosunku 6:4 (660 000 : 440 000 koron).



**Uroczystość
uruchomienia linii
tramwajowej na
pl. Dworcowym.**

[ŹRÓDŁO: fotografia
archiwalna]



***Ul. Krakowska
na wysokości wylotu
ul. Urszulańskiej.***

[ŹRÓDŁO: fotografia
archiwalna]



***Ul. Lwowska
prawdopodobnie
w okresie II wojny
światowej.
Widoczny stan
nawierzchni ulicy.***

[ŹRÓDŁO: zbiory
M. Tomaszewski]

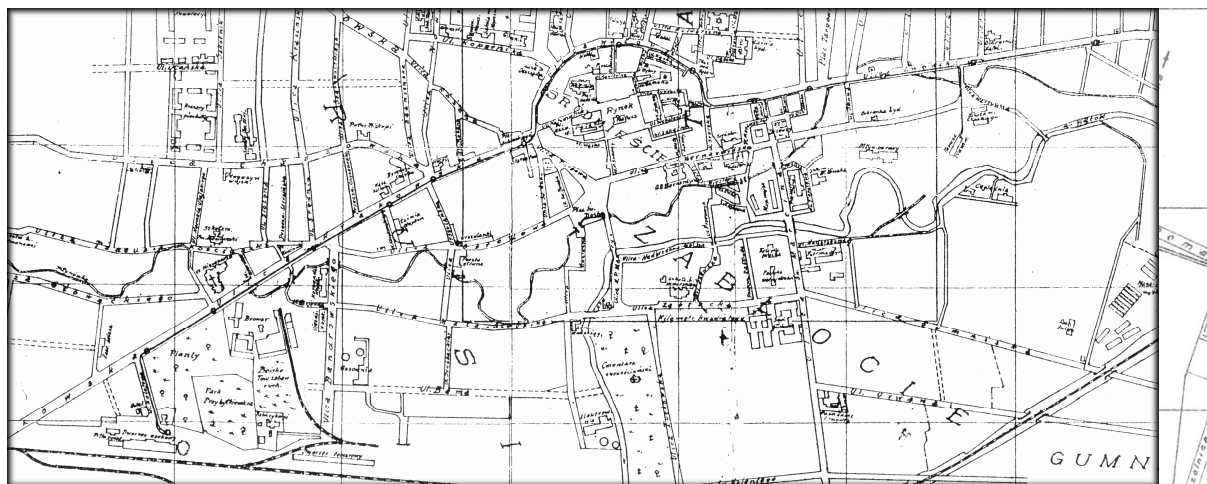


***Wóz tramwajowy na
ul. Wałowej
na wysokości
Placu pod Dębem.***

[ŹRÓDŁO: fotografia
archiwalna]



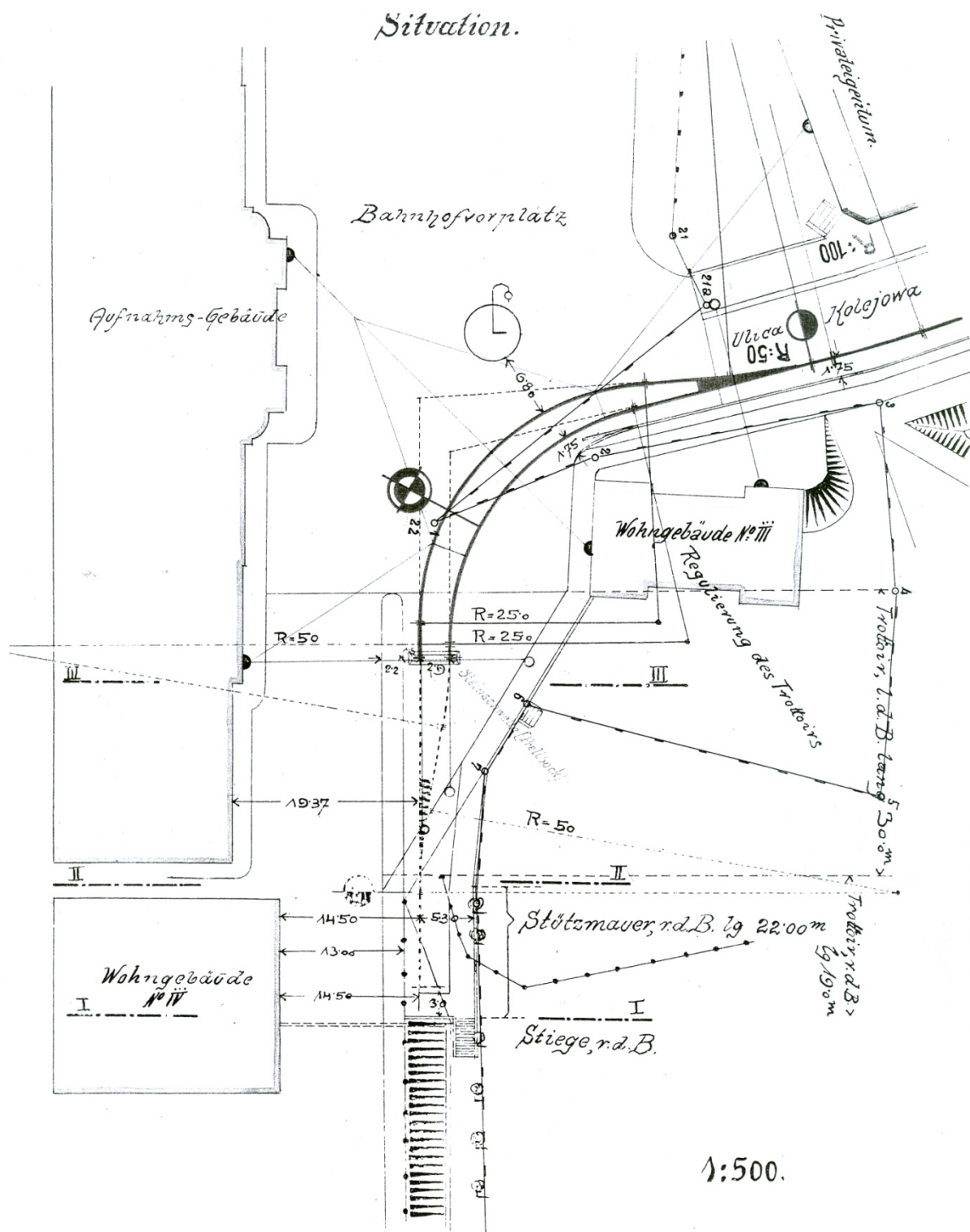
Mapa elektryfikacji miasta z oznaczonym pierwotnym projektem torowiska tramwajowego i lokalizacją remizy tramwajowej. [ŹRÓDŁO: zbiory Archiwum Głównego Akt Dawnych w Warszawie]



Plan miasta Tarnowa z oznaczoną linią tramwajową z podstawowym układem przystanków dla okresu międzywojennego. W górnej części fragment starszego wydania tego samego planu z układem przystanków sprzed wybuchu I wojny światowej, w tym przystanków warunkowych.

[ŹRÓDŁO: Orientacyjny Plan Miasta Tarnowa, wydania 1914 i 1928]



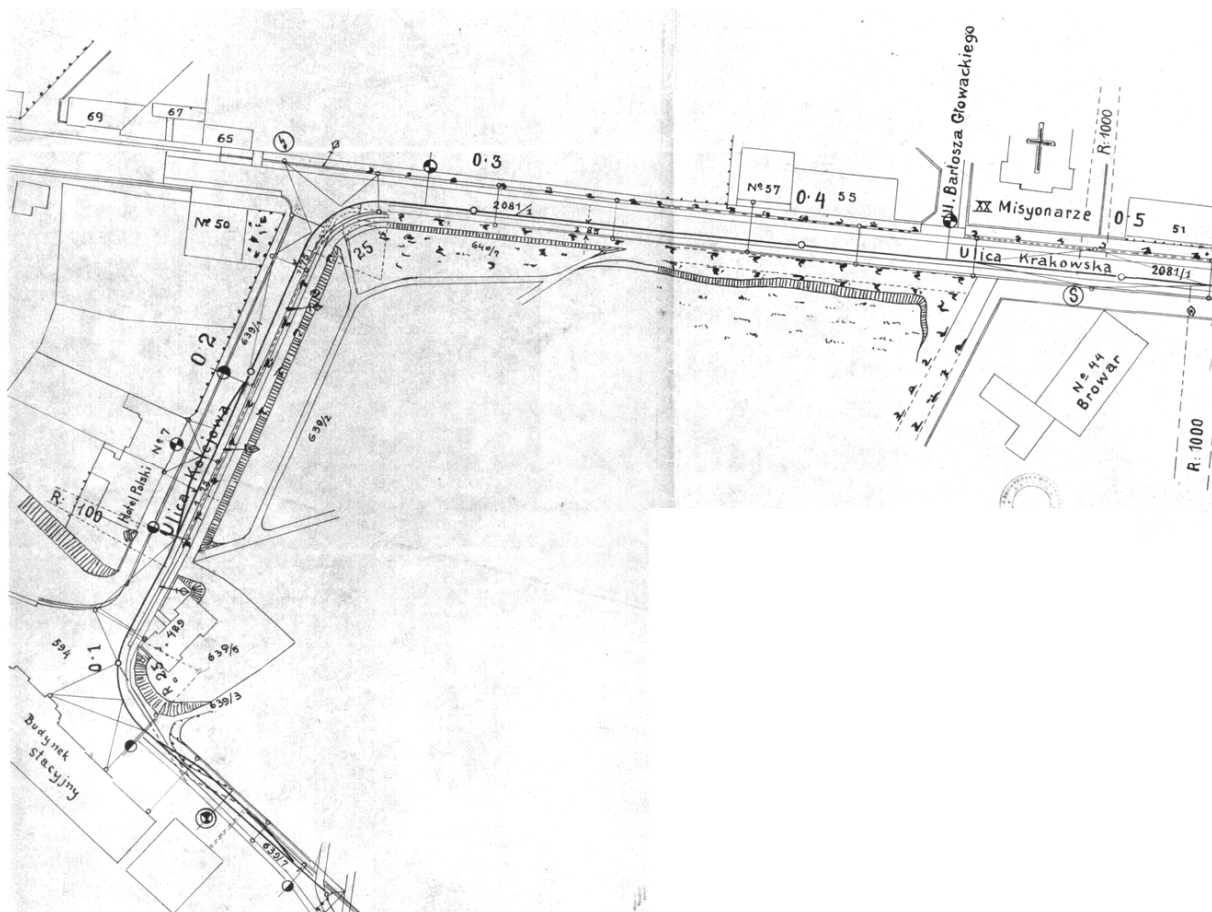


Zeichenerklärung

— Oberbau	⊙ Rosette
— Drahtleitung	○ Säule
— Bahngrenze	— Bahngelände
— Privatgebäude	

Plan techniczny linii tramwajowej w rejonie pl.Dworcowego z naniesioną alternatywną możliwością przebudowy podwójnej bocznicy do standardu mijanki zakończonej pojedynczą bocznicą.

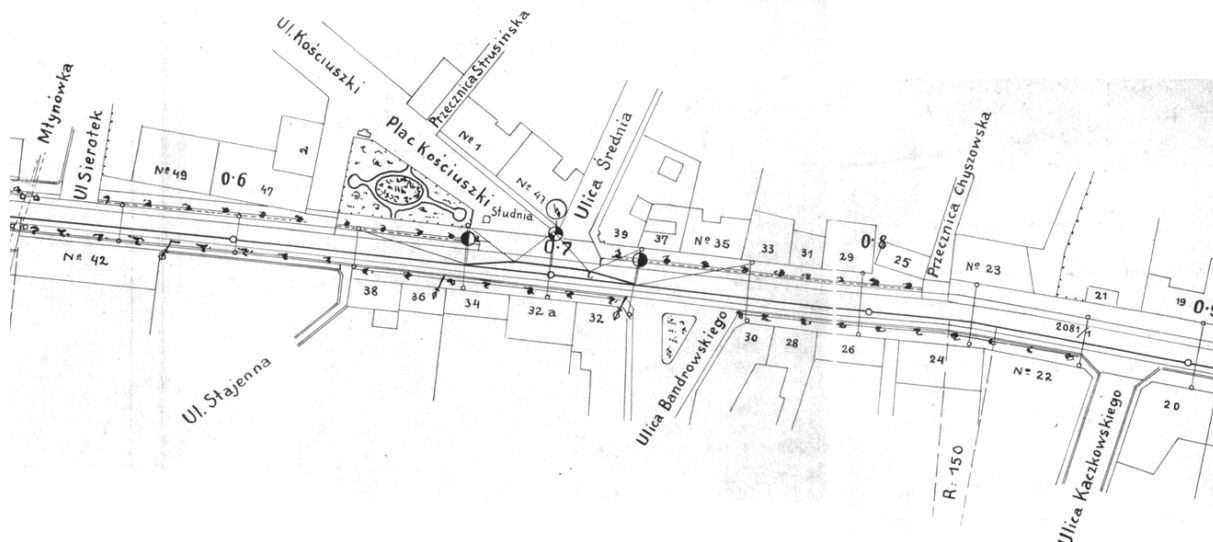
[ŹRÓDŁO: zbiory Archiwum Narodowego w Krakowie, Oddział w Tarnowie]



Pierwotny projekt trasy tramwajowej w zachodniej części linii tramwajowej.

[ŹRÓDŁO: zbiory Archiwum Narodowego w Krakowie, Oddział w Tarnowie]

Praktycznie równoległe z działaniami zmierzającymi do zapewnienia źródła finansowania inwestycji, prowadzono postępowanie mające wyłonić przyszłego wykonawcę całości planowanych zadań. Na dwóch kolejnych posiedzeniach Rady Miejskiej 20.09.1909 r. oraz 27.09.1909 r. rozpatrywano siedem przedłożonych ofert (A. E. G. Union, Bartelmus, Ganz, Kolben, Krizik, Siemens-Schuckert i Sokolnicki i Wiśniewski oraz Vereinigte E. A. G.). Wartość ofert wahała się od 870 052 koron (A.E.G. Union z dostawą wozów tramwajowych z firmy Ringhoffer) do 983 898 koron (Krizik). Zgodnie z wyceną wartość ofert nie powinna przekroczyć 965 000 koron na całość zadań. Firma Siemens i Schuckert dwukrotnie obniżała swoją ofertę już po jej złożeniu, co zostało jednak odrzucone, jako działanie niezgodne z prowadzonym postępowaniem ofertowym. W toku postępowania obniżona została również cena wozów tramwajowych z Sanoka do 18 700 koron za pojazd, co zostało zaakceptowane. Ostatecznie umowę zawarto dnia 15.03.1910 r. z Towarzystwem Elektrycznym AEG Union we Wiedniu oraz Elektrycznym Towarzystwem Akcyjnym przedtem Kolben i Ska w Pradze-Wysocznicy. Udział w realizacji inwestycji zapewnił sobie również Bartelmus. Umowa przewidywała ukończenie linii tramwajowej za kwotę 210 707 koron (bez wozów tramwajowych i budynku remizy) do dnia 31.10.1910 r., przy czym budynek remizy miał zostać przekazany wykonawcy do dnia 01.08.1910 r. Zlecenia na realizację obiektów budowlanych otrzymały firmy lokalne (Michała Mikosia oraz Maksymiliana Einchhorna). Miasto odrzuciło jednocześnie propozycję głównego wykonawcy na dwuletnią dzierżawę linii tramwajowej. Inwestycje miejskie (elektrownia, oświetlenie uliczne, wodociąg) zostały zrealizowane w czasie umożliwiającym ich uroczyste oddanie do użytkowania 24.11.1910 r. W tym samym dniu oficjalnie otwarto również budynek nowego dworca pasażerskiego stacji Tarnów. W zakresie linii tramwajowej rozpoczęto jedynie budowę budynku remizy na Placu Kapłonówka. Realizacja pozostałej części inwestycji utknęła na etapie postępowania administracyjnego (w II połowie 1910 r. w tej sprawie interweniował w Wiedniu burmistrz T. Tertil oraz inż. Wł. Schleyen).

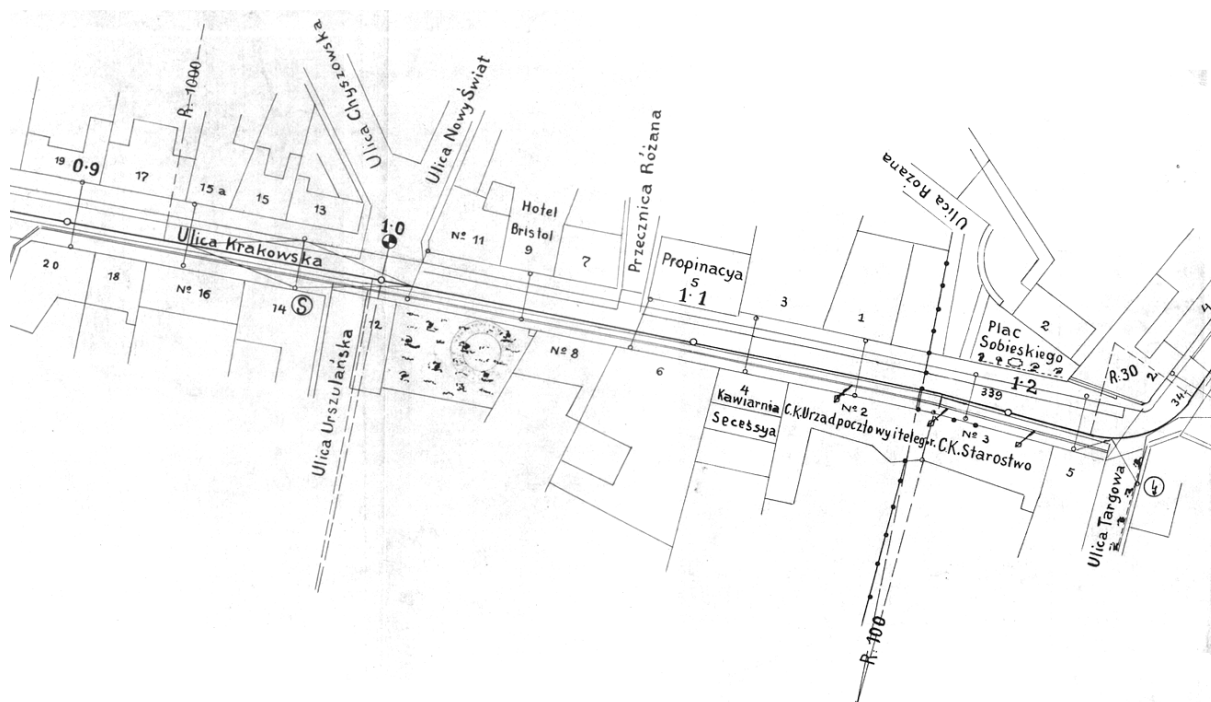


Kalkulacja dokonana przez Wykonawcę w 1909 r. wskazuje, iż pierwotnie na linii miało znajdować się 12 przystanków. W lokalnym czasopiśmie *Pogoń* z 1910 r. wymieniono następujące miejsca zatrzymywania się tramwajów poza okolicą dworca kolejowego: „*Kościół Misyjonarzy, ul. Bandrowskiego, ul. Chyszowską, ul. Katedralną, ul. Seminarską, ul. Zdrojową, Bramę Pilzneńską, ul. Szpitalną, przed ul. Warzywną, punkt końcowy*”. W toku postępowanie złożono przynajmniej jeden projekt zamienny. Ostatecznie zrealizowana inwestycja stanowiła pośredni układ pomiędzy projektem pierwotnym a projektem zamiennym. Zrezygnowano z przyczyn ekonomicznych z układu dwóch mijanek na ostatnich przystankach po stronie zachodniej, zastępując je jednym przystankiem *Dworzec* na rogu ul. Kolejowej (obecnie ul. Dworcowa) i pl. Dworcowego mającego układ dwóch ślepo zakończonych torów, z możliwością rozbudowy tego układu do postaci mijanki w przypadku konieczności wprowadzenia wagonów doczepnych. Zachodnie zakończenie torowiska głównego zachowało postać dwóch mijanek na ostatnich przystankach, jednak zmieniono ich położenie. Pozostałe mijanki zostały zrealizowane zgodnie z pierwotnych założeniem. Nie zrealizowano zamiennego układu mijanek dla przystanków *Bartosza Głowackiego* oraz *Urszulańska* (pierwotnie *Ulica Urszulańska*), kosztem likwidacji mijanki *Plac Kościuszki*. Zmieniono również układ przystanków, co spowodowało wykreślenie z projektu dwóch z nich (*Ulica Pocztowa* oraz *Ulica Zdrojowa*), które zastąpił przystanek *Basztowa* (pierwotnie *Ulica Basztowa*).

01.04.1911 r. uruchomiono przedsiębiorstwo w sensie ekonomicznym, choć nie rozpoczęła się jeszcze wówczas budowa infrastruktury tramwajowej (z wyjątkiem zaawansowanej budowy remizy). Miejska Kolej Elektryczna nie stanowiła wprawdzie samodzielnego podmiotu gospodarczego, jednak z uwagi na odmienną prowadzoną działalność była rozliczana samodzielnie z uzyskiwanego wyniku finansowego. Opóźnienie w budowie torowiska wraz z trakcją doprowadziło do paradoksalnej sytuacji. Na terenie miasta znajdowały się wozy tramwajowe a nie istniało jeszcze torowisko. Nieukończona była również budowa remizy tramwajowej (brak przynajmniej specjalistycznego wyposażenia), co wymusiło odpłatne składowanie wozów na terenach kolejowych. Jeden z nich wykorzystano w kwietniu 1911 r. w celu publicznej prezentacji na terenie posesji przy ul. Wałowej zajmowanej przez policję.

Faktyczna budowa torowiska ruszyła (według zmodyfikowanego projektu), na podstawie uzyskanego zezwolenia, dopiero w maju 1911 r. po przybyciu do miasta pierwszego transportu materiałów oraz grupy monterów i inżynierów. Jeszcze tego samego miesiąca do miasta miał dotrzeć kolejny transport materiałów. Wykorzystanie znacznej liczby pracowników fizycznych pozwoliło na wybudowanie ok. 2 km torowiska w ciągu zaledwie dwóch tygodni czerwca 1911 r. Równolegle trwał montaż sieci trakcyjnej oraz wykańczanie budynku remizy tramwajowej wraz z montażem wyposażenia specjalistycznego. Prace nadzorowali z ramienia miasta inżynierowie Sz. Zaręba oraz Wł. Schleyen. W ramach prowadzonych prac przebudowana została za kwotę 1 000 koron sieć gazowa

w rejonie pl.Dworcowego. Szybka realizacja budowy torowiska wraz z trakcją umożliwiła w dniu 18.08.1911 r. próbny przejazd wozów nr 1 i 2 na odcinku pl.Kapłonówka – pl.Dworcowy, któremu przyglądali się przedstawiciele władz miasta i wykonawcy oraz liczni mieszkańcy. Pozytywny wynik testu umożliwił prowadzenie w sierpniu i wrześniu jazd szkoleniowych.



Ponad roczne opóźnienie w realizacji budowy doprowadziło do dążenia władz miasta do jak najszybszego uruchomienia linii. Pierwotnie zakładano nawet, iż uda się tego dokonać bezpośrednio w ostatnim dniu prac komisji przeprowadzającej odbiór techniczny, której prace zaplanowano na 21-23.09.1911 r. lub w dniu kolejnym. Termin ten jednak okazał się niemożliwym do zrealizowania. W pracach komisji, oprócz pracowników instytucji państwowych, uczestniczyli również przedstawiciele miasta i wykonawcy. 25.09.1911 r. odbyły się stosunkowo skromne uroczystości związane z uruchomieniem linii tramwajowej. Rozpoczęły się one ok. godziny 15:00 na terenie zajezdni. Poświęcenia linii dokonał tam ks. Infułat St.Walczyński, w obecności m.in. radcy dworu, wicemarszałka powiatu oraz przedstawicieli władz miasta i przedsiębiorstw miejskich, na czele z burmistrzem T.Tertilem. Po okolicznościowych przemówieniach grupa udekorowanych pojazdów przejechała na pl.Dworcowy. Pierwszy z wozów prowadził dyrektor Miejskich Zakładów Elektrycznych - J.Studniarski. Przejazdowi przyglądali się liczni mieszkańcy. Po zakończonych oficjalnych uroczystościach pojazdy skierowano na powrót do remizy. Uruchomienie linii tramwajowej cieszyło się bardzo dużym zainteresowaniem ze strony mieszkańców, którzy tego dnia mogli korzystać z linii pasażerskiej w godzinach od 17:00 do 21:00. Informacje o linii tramwajowej wraz z cennikiem znalazły się na afiszach rozwieszonych na terenie miasta. Prawdopodobnie w dniach 25-26.09.1911 r. przejazd linią tramwajową był bezpłatny. Ostatecznie wprowadzone opłaty za przejazd jednorazowy w niewielkim stopniu różniły się do przewidywanych kilka tygodni wcześniej. Przede wszystkim zdecydowano, iż przejazd ulgowy będzie przysługiwał dzieciom do 1 metra wzrostu (granica wzrostu została określona za pomocą specjalnej tabliczki z kreską przy wejściu do wozu) a nie jak wcześniej zakładano młodzieży szkolnej. Dodatkowo w sprzedaży miały znajdować się karty abonamentowe (bilety okresowe) oraz bilety dla studentów. Dystrybucją pierwszych z nich miała zajmować się księgarnia J.Pisza. W październiku 1911 r. tramwaje przewiozły 117 280 pasażerów.

Konzessions-Bedingnisse

für die

Schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe im Gebiete der Stadtgemeinde Tarnów.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projektierte Kleinbahn im Gebiete der Stadtgemeinde Tarnów ist eingleisig und mit einer Spurweite von 1'0 Meter für den elektrischen Betrieb herzustellen.

Die größte zulässige Fahrgewindigkeit auf der gegenständlichen Bahn wird vorläufig mit 15 Kilometer in der Stunde festgesetzt.

Das k. k. Eisenbahnministerium behält sich vor, erforderlichenfalls besondere Bestimmungen über die Verminderung dieser Fahrgewindigkeit in einzelnen Teilstrecken, insbesondere für die erste Betriebsperiode und bei allfälligem Nachtverkehr nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und des Ergebnisses der feinerzeitigen technisch-polizeilichen Prüfung der Bahn zu treffen.

Das k. k. Eisenbahnministerium wird anderseits nach Ablauf einer angemessenen Betriebsperiode über ein etwaiges Ansuchen der Konzessionärin auch keinen Anstand nehmen, eine Erhöhung der vorbezeichneten vorläufigen Höchstgeschwindigkeit innerhalb jener Grenzen zu gestatten, welche durch die Anlageweise der Bahn und die auf derselben mittlerweile gesammelten Betriebserfahrungen gegeben sind.

Die Bauausführung und Betriebseinrichtung der Bahn hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingungen auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojekte und sonstigen Baupläne sowie in Gemäßheit der vom k. k. Eisenbahnministerium etwa noch weiters ergehenden Vorschriften zu erfolgen.

Die gemäß der nachfolgenden Bestimmungen vorbehaltenen besonderen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig, noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Konzessionärin hat sich während des Baues und der Betriebsführung nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen

und den seitens des k. k. Eisenbahnministeriums zu stellenden Anforderungen sowie den seitens anderer staatlicher Behörden innerhalb ihrer gesetzlichen Kompetenz zu erlassenden Anordnungen Folge zu leisten.

In betreff der beim Baue der gegenständlichen Bahn verwendeten Arbeiter hat die Konzessionärin, abgesehen von den ihr obliegenden gesetzlichen Verpflichtungen, insbesondere in Absicht auf die Kranken- und Unfallversicherung usw. auch alle jene Verpflichtungen und Maßnahmen in analoger Weise zu erfüllen, welche in den von der k. k. Staatseisenbahnverwaltung aufgestellten Bedingungen für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten rücksichtlich der Regelung der Arbeitsverhältnisse sowie zum Schutze und Wohle der Arbeiter jeweilig vorgeesehen sind.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, bei Abschluß von Bauverträgen für die gegenständliche Bahn, beziehungsweise bei den diesbezüglichen Baubedingungen die obbezeichneten Verpflichtungen auch den Bauunternehmern aufzuerlegen.

Der von der Konzessionärin, beziehungsweise von der Bauunternehmung bestellte Bauleiter sowie die für den maschinellen und elektrotechnischen Teil der Bahnanlage eventuell im besonderen bestellten Fachorgane sind dem k. k. Eisenbahnministerium namhaft zu machen, welches sich das Recht vorbehält, erforderlichenfalls innerhalb eines Zeitraumes von vier Wochen nach erfolgter Anzeige gegen die Person derselben Einsprache zu erheben.

Dagegen bleibt die Bestätigung des von der Konzessionärin für den Betrieb der Bahn zu stellenden verantwortlichen Fachorganes (Betriebsleiters) dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Der Betriebsleiter hat für die entsprechende Einschulung und Prüfung des beim Betriebe der gegenständlichen Bahn verwendeten Personals vorzusehen und ist hiefür den Behörden gegenüber verantwortlich.

2. Trasse.

Die zu erbauende, ungefähr 2,7 Kilometer lange Bahn beginnt am Vorplaze des Bahnhofes in Tarnów, führt unter Mitbenützung der bestehenden Eisenbahnzufahrtsstraße in das Stadtgebiet von Tarnów und durchzieht in demselben die Krakauer-, Wall- und Lembergerstraße, woselbst sie in der Ausweiche und Haltestelle „Grabówka“ ihren Endpunkt erreicht.

Im Anschlusse an die vorgenannte Hauptlinie ist ein vor der Ausweiche „Warpownagasse“ abzweigendes, ungefähr 200 Meter langes Betriebsgleis bis zu der auf der Parzelle Kat. 3. 13/1 zu errichtenden Wagenremise herzustellen.

Änderungen der im vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

3. Anschluß von neuen Bahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Konzeßionärin ist verpflichtet, die Einmündung von neuen Bahnen niederer Ordnung, dann von Schleppbahnen, auf die für den Betrieb der gegenständlichen Bahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der gegenständlichen Bahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Übergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständnis zwischen den beteiligten Unternehmungen nicht zustande kommen sollte, bleibt die Festlegung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

4. Grunderwerb.

Die für die Bahn erforderlichen Grundflächen sind, insofern nicht bestehende öffentliche Straßen, Wege und Plätze benützt werden sollen, in dem erforderlichen Ausmaße definitiv zu erwerben.

Eine Ausnahme hievon bildet die Inanspruchnahme von Bahngrund auf dem Vorplaze der Station Tarnów, dessen Benützung auf die Dauer der Konzeßion vertragsmäßig sicherzustellen ist.

5. Unterbau.

Die Halbmesser der Bogen in der freien Bahn dürfen in der Regel nicht weniger als 25 Meter betragen.

Ausnahmen hievon sind nur in einzelnen, durch besondere Umstände begründeten Fällen zulässig und unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Als größte Neigung der Bahn wird 65 Promille festgesetzt.

Die Ausweichen sind tunlichst in einheitlichen und möglichst geringen Neigungen anzulegen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Das bei Ausführung der Bahn einzuhaltende Normalprofil des lichten Raumes, in das auch die Umgrenzungslinie der in Aussicht genommenen

Fahrbetriebsmittel einzuzichnen ist, wird dem k. k. Eisenbahnministerium rechtzeitig zur Genehmigung vorzulegen sein.

Der Abstand der Gleise in den Ausweichen — von Mitte zu Mitte der Gleise gemessen — ist derart zu wählen, daß zwischen den Umgrenzungslinien der Fahrbetriebsmittel ein Zwischenraum von mindestens 0,8 Meter verbleibt; bei eventuell zwischen den Gleisen befindlichen Leitungsmasten ist die Gleis-entfernung entsprechend zu vergrößern.

Die Anwendung von Tragwerken aus Eisenbeton (Tragwerke, bei welchen Stampfbeton mit Eisen in eine derartige Verbindung gebracht wird, daß beide Baustoffe hinsichtlich der Lastenaufnahme zu gemeinsamer statischer Wirkung gelangen) ist grundsätzlich zulässig; doch wird hiezu fallweise unter Anführung des in Aussicht genommenen Konstruktions-systems und der wichtigsten generellen Daten der geplanten Objekte — vor Verfassung der bezüglichlichen Detailpläne — die Zustimmung des k. k. Eisenbahnministeriums einzuholen sein.

6. Straßenbenützung.

Die Feststellung der Bedingungen, unter welchen die Benützung der Reichsstraße zur Bahnanlage zulässig ist, erfolgt über Antrag der k. k. Statthalterei in Lemberg vom k. k. Ministerium des Innern im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium für öffentliche Arbeiten, dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. u. k. Kriegsministerium.

Betreffs Benützung des Stationsvorplatzes in Tarnów sowie sonstiger bahnnärrischer Grundstücke ist mit der k. k. Staatsbahndirektion in Krakau ein Übereinkommen abzuschließen, welches der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums unterliegt.

Hinsichtlich der Detailbestimmungen für die Benützung sonstiger öffentlicher Straßen zur Anlage der Bahn ist die Zustimmung der berufenen Straßenverwaltung einzuholen und dem k. k. Eisenbahnministerium nachzuweisen; die diesbezüglichen Vereinbarungen unterliegen bezüglich der Punkte, welche den ununterbrochenen Bestand und Betrieb der Bahn für die Dauer der Konzeßion sicherstellen, der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Die Anlage der Bahn hat stets derart zu erfolgen, daß im Bedarfsfalle die ganze bisher vorhandene Straßenbreite von den Straßenfuhrwerken benützt werden kann.

Bei bestehenden und von der Bahn mitzubenußenden Straßenobjekten ist der Nachweis ihrer Tragfähigkeit für Bahnzwecke, unter Beachtung der Bestimmungen des § 8, Punkt 3 und 4, der Verordnung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 28. August 1904, R. G. Bl. Nr. 97 (Brückenverordnung), zu liefern. Als Verkehrslast ist hiebei ein auf 8 Tonnen erhöhtes Achsgewicht der in Aussicht genommenen Fahrbetriebsmittel der Berechnung der Tragwerke zugrunde zu legen.

Für die im Einvernehmen mit den betreffenden Straßenverwaltungen aus diesem Anlasse projektierten Änderungen, beziehungsweise Verstärkungen wird die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums einzuholen sein; ferner ist in Ansehung solcher Straßenobjekte darauf Rücksicht zu nehmen, daß zwischen der Umgrenzungslinie der Fahrbetriebsmittel der Bahn und den Geländern oder Parapetmauern der mitzubenußenden Brücken in der Regel ein Zwischenraum von mindestens 0,7 Meter verbleibt.

Die gleiche Entfernung ist in der Regel auch bei sonstigen längeren Hindernissen, als Mauern, Einfriedungen u. dgl. einzuhalten.

Zwischen der Umgrenzungsklinie der Fahrbetriebsmittel und kurzen Hindernissen, als Haussecken, Bäumen, Pfosten, Behrsteinen u. dgl. ist in der Regel ein Zwischenraum von mindestens 0,5 Meter einzuhalten.

Ausnahmen von den vorbezeichneten Maßen sind nur unter zwingenden Umständen zulässig und unterliegen stets der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Wenn Räume entlang der mitbenützten Straßen stehen, sind erforderlichenfalls die überragenden Äste zu entfernen.

7. Oberbau.

In allen von der Bahn benützten Strecken ist ein Kissenbahnenoberbau mit Flußstahlschienen von mindestens 43,9 Kilogramm Normalgewicht für das laufende Meter (Profil 160/120 Millimeter) unter Anwendung von eisernen Spurstangen auszuführen.

Im Bereiche des Remisenplateaus kann der Oberbau mit Holzquerschwellen im System des schwebenden Stoßes mit Flußstahlschienen von mindestens 22,05 Kilogramm Normalgewicht für das laufende Meter nach der Oberbauform „E“ der k. k. Staatsbahnen angewendet werden.

Die Inanspruchnahme der Schienen darf in keinem Falle 1000 Kilogramm pro Quadratmeter der Querschnittsfläche übersteigen.

Die Schwellen müssen mindestens 1,8 Meter Länge, 0,14 Meter obere, 0,20 Meter untere Breite und 0,14 Meter Höhe besitzen.

Tannen- und Fichtenholz sind von der Verwendung für Schwellen überhaupt ausgeschlossen; im übrigen ist betreffs der für die Schwellen zu verwendenden Holzgattung rechtzeitig die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums einzuholen.

Die Detailkonstruktion des Kissenbahnen- und Querschwellenoberbaues unterliegt der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums. Gleichzeitig mit den Plänen für den Oberbau der freien Bahn sind auch die Konstruktionspläne für die Gleisverbindungen, die Detailpläne der Weichen und Planfiggen für den Fahrpark in Vorlage zu bringen, welche letztere auch eine Zeichnung des Spurfalles der Wagen enthalten müssen.

Insofern der Querschwellenoberbau zur Ausführung gelangt, hat der Schotterkörper eine Breite von mindestens 2,4 Meter, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten. Die Stärke des Schotterbettes hat unterhalb der Schienenunterkante mindestens 0,25 Meter zu betragen; dieses Maß gilt in Bogen vom Fuße der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Die durch das tatsächliche Verkehrsbedürfnis gebotenen Hochbauten sind in dem hierfür entsprechenden Ausmaße unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung herzustellen.

Wartehallen und sonstige für den Betrieb bestimmte Gebäude haben bei jeder Ausführungsweise eine Untermauerung zu erhalten.

Bei der Berechnung und Ausführung von eisernen und hölzernen Konstruktionen für Hochbauten

sind die diesbezüglich mit dem Erlasse des k. k. Eisenbahnministeriums vom 28. Februar 1907, Z. 9419, eingeführten und vom Druckortendepot der k. k. Staatsbahnen beziehbaren Vorschriften genau einzuhalten.

Die Ausweichen und Haltestellen sind mindestens durch Säulen mit Aufschriften oder in einer anderen entsprechenden Weise als solche zu kennzeichnen.

9. Maschinelle und elektrotechnische Betriebs-einrichtungen.

Bezüglich der maschinellen und elektrotechnischen Einrichtung der Bahn sind folgende Vorschriften zu beachten:

I. Das Kraftwerk ist zur Vermeidung jeder Belästigung der Anrainer tunlichst in allseitig freistehenden Gebäuden unterzubringen.

Die maschinellen und elektrotechnischen Einrichtungen des Kraftwerkes sind unter Bedachtnahme auf entsprechende Reserven für eine derartige Leistungsfähigkeit zu bemessen, daß die verfügbare Energiemenge für sämtliche Anforderungen des Betriebes (Kraft und Licht) ausreicht und Betriebsunterbrechungen ausgeschlossen bleiben. Um die Maschinen in kaltem Zustande bewegen zu können, sind dieselben mit geeigneten Anhubvorrichtungen zu versehen.

Für den sicheren Betrieb sind die nötigen Reserveanlagengefäße und Maschinenreserveteile stets vorrätig zu halten.

Schmiervorrichtungen, deren Bedienung im Betriebe ein Gefahrmoment bildet, müssen automatisch wirken.

Kann das erforderliche Kühlwasser von einer Wasserleitung (städtische oder anderweitige Wasserleitung) nicht in ausreichender Menge bezogen werden, dann muß das Kühlwasser entweder stets gehoben oder bei ungünstigen Wasserverhältnissen eine richtig zu bemessende Rückkühlanlage errichtet werden.

Zur Bestimmung der erforderlichen Kühlwassermenge ist bei stets frisch zugebrachtem Wasser pro effektiver Pferdekraftstunde circa 20 Liter Bedarf anzunehmen.

Muß das Wasser geschöpft werden, dann ist eine sicher funktionierende Pumpenanlage und ein Wasserreservoir vorzusehen.

Bei Aufstellung von zwei oder mehreren Dieseldynamos, bei welchen die Einschaltung der Dynamos für den Parallelbetrieb nötig ist oder diese Bedingung künftig erfüllt werden soll, muß der Regulator des Dieselmotors so konstruiert sein, daß der Parallelbetrieb anstandslos eingeleitet und erhalten werden kann und kein Pendeln der Generatoren auftritt.

Im Maschinenraum (bemessen für die schwersten Teile der Maschine) ist ein Laufträn anzuordnen.

Obige Betriebseinrichtungen müssen gemäß den vom Elektrotechnischen Verein in Wien herausgegebenen Sicherheitsvorschriften für Starkstromanlagen (neueste Ausgabe) ausgeführt werden.

II. Oberirdische Kontaktleitungen und Speiseleitungen sind in der Regel in einer Höhe von mindestens 5,5 Meter über Schienenoberkante, beziehungsweise Planum zu führen. Ausnahmen hiervon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

III. Speiseleitungen und Kontaktleitungen, welche als Freileitungen ausgeführt werden, sind in derartiger Entfernung von bestehenden Gebäuden, sonstigen bestehenden Objekten, Bäumen oder dergleichen anzulegen und mit einer derart entsprechenden Isolation auszurüsten, daß die neue Anlage durch Unberufene nicht erreicht werden kann und durch dieselbe weder die Anrainer irgendwie belästigt, noch bereits bestehende elektrotechnische Anlagen in ihrem Betriebe gestört werden, ferner sind auch alle an bewohnten Gebäuden angebrachten Mauerhaken oder sonstigen Befestigungsmittel mit Schalldämpfern zu versehen.

Anferdrähte müssen entweder vollkommen isoliert oder mit den Schienen gut leitend verbunden sein.

Der Durchhang und die Spannweite der Freileitungen müssen so bemessen werden, daß sich sowohl bei -20 Grad Celsius ohne zusätzliche Belastung, als auch bei -5 Grad Celsius und einer Belastung durch Eis für hartgezogenes Metall eine dreifache und für weiches Metall eine fünffache Sicherheit gegen Zerreißen ergibt. Gestänge aus Holz müssen mindestens eine siebenfache, solche aus Eisen und das Tragwerk der Kontaktleitungen eine vierfache Sicherheit gewährleisten. Dabei ist der Winddruck mit 125 Kilogramm pro Quadratmeter senkrecht getroffener Fläche in Rechnung zu bringen.

IV. Werden für Speiseleitungen in die Erde gelegte Kabel benützt, so müssen dieselben gut isoliert und mit Blei und Eisen armiert oder in anderer Weise geschützt sein; auch muß zwischen derartigen Kabeln und den Grundmauern der Gebäude oder sonstigen Objekten ein Abstand von mindestens 10 Meter verbleiben, damit bei Vornahme von Reparaturen an den Gebäuden oder an den Kabeln keine Beschädigungen derselben vorkommen.

Alle abnormalen Anlagen (bei Kanälen, Brücken usw.) unterliegen einer besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

V. Bei Anwendung einer vom Erdboden nicht isolierten Rückleitung (Eisenbahnschienen usw.) muß für die Kontinuität dieser metallischen Rückleitung durch entsprechende elektrische Überbrückung aller Unterbrechungen, als Schienenstöße usw. gesorgt werden. In dieser Rückleitung ist der Gesamtwiderstand bedeutend geringer als in der Hinleitung zu bemessen, um die Entstehung vagabundierender Ströme tunlichst zu verhindern.

Weiters ist auch für die vollkommene Kontinuität der Rückleitung durch die Räder und Schienen mittels entsprechender Reinhaltung der letzteren vorzusehen.

VI. Die Querschnitte aller Leitungen sind mit Rücksichtnahme auf die größte voraussichtliche Beanspruchung zu bemessen und dürfen hierbei die in den Sicherheitsvorschriften des Elektrotechnischen Vereines in Wien (neueste Ausgabe) angegebenen Strombelastungen keinesfalls überschritten werden. Die genannten Sicherheitsvorschriften sind im übrigen auch auf alle sonstigen elektrotechnischen Einrichtungen sinngemäß anzuwenden.

VII. In den Fahrleitungen darf die Spannungsdifferenz zwischen den Leitungen und der Erde die Grenze von 550 Volt nicht übersteigen.

Für Speiseleitungen (mit Ausschluß der Fahrleitungen) sowie für alle Stromerzeugungsmaschinen, Schaltapparate, Meßvorrichtungen usw. sind höhere

Spannungen als die oben festgesetzte zulässig, doch muß für eine entsprechende Isolation sowie durch Anbringung wirksamer Schutzvorrichtungen dafür gesorgt werden, daß sowohl die Sicherheit des Personals als auch Unberufener nicht gefährdet werden kann.

Alle Leitungen sind derart anzulegen, daß Induktions- sowie elektrolytische Wirkungen tunlichst vermieden werden.

Wenn elektrische Leitungen parallel mit den zu erstellenden Bahnleitungen verlaufen oder sie kreuzen, ist die Führung der ersteren so einzurichten oder es sind solche Vorkehrungen zu treffen, daß eine Berührung von beiden Arten von Leitungen miteinander auch im Falle eines Drahtbruchs verhütet oder ungefährlich gemacht wird.

VIII. Die ganze Anlage sowie die Motortwagen beziehungsweise die elektrischen Lokomotiven sind mit entsprechenden Blitzschutzvorrichtungen zu versehen.

IX. Die elektrische und motorische Einrichtung der Motortwagen und Anhängewagen ist tunlichst außerhalb des Wagenkastens, jedenfalls aber derart anzubringen, daß die Fahrgäste mit stromführenden Teilen nicht in Berührung kommen können.

Die für die Leitung der Bewegungen des Wagens zu konstruierenden Schaltkurbeln, ferner die Notauschalter sowie alle übrigen Apparate und Leitungen sollen derart eingerichtet sein, daß sowohl Hebelgriffe durch das Bedienungspersonal als auch eine Betätigung durch Unberufene soviel als tunlich ausgeschlossen bleiben.

Insbesondere sollen die zu handhabenden Kurbeln, Hebel, Griffe usw. nur dann aufgesteckt oder abgenommen werden können, wenn die Einrichtung stromlos gestellt ist.

X. Die elektromotorisch ausgerüsteten Fahrbetriebsmittel müssen auch auf rein elektrischem Wege mittels eines einzigen Griffes rasch und sicher gebremst werden können.

Die elektrische Bremsvorrichtung ist mit hinreichend vielen, entsprechend abgestuften Schaltstellen auszurüsten, damit dieselbe als Gebrauchsbremse benützt werden kann. Dieselbe darf in ihrem Stromwege weder Abschmelzsicherungen noch automatische Maximalauschalter haben und muß das ganze Gewicht des Motortwagens als Adhäsionsgewicht ausnützen.

Werden auch Anhängewagen verwendet, so sind alle Radachsen in die elektrische Bremsung miteinbeziehen.

XI. Für die telephonische Verständigung der notwendigen Betriebsdienststellen untereinander und mit dem Kraftwerke, beziehungsweise mit den Unterstationen ist sichere Vorkehrung zu treffen.

10. Schutz bestehender Schwachstromleitungen.

Es ist in entsprechender Weise dafür vorzusehen, daß einerseits störende Einwirkungen der Starkstromleitungen der Bahnanlage auf bestehende Telegraphen- und Telephonanlagen und andererseits auch jene Gefahren möglichst vermieden bleiben, welche sich ergeben, wenn gerissene Schwachstromdrähte auf eine Starkstromleitung fallen.

Zu diesem Behufe ist in erster Reihe die Verlegung der betreffenden Schwachstromleitungen aus dem Gefahrenbereiche, eventuell die unterirdische

Führung derselben — insbesondere in verkehrsreichen Straßen — in Betracht zu ziehen.

Sodern jedoch die Verlegung der Schwachstromleitungen aus dem Gefahrenbereiche mit unverhältnismäßigen Kosten verbunden sein sollte, können dieselben — namentlich in Straßen mit geringerem Verkehr — im Gefahrenbereiche dann belassen werden, wenn den vorerwähnten Nachteilen und Gefahren durch anderweitige Schutzmaßnahmen mit entsprechender Sicherheit vorgebeugt wird.

Im allgemeinen wird die Gestattung der Verlegung von Schwachstromleitungen im Gefahrenbereiche — unbeschadet der vom k. k. Eisenbahnministerium fallweise zu treffenden Verfügungen — an folgende Voraussetzungen geknüpft:

I. Die im Gefahrenbereiche liegenden Schwachstromleitungen aus Eisendraht müssen gegen solche aus Kupfer, Siliziumbronze oder einem anderen entsprechenden Material von nicht mehr als 2 Millimeter Dicke ausgetauscht werden und haben alle in Betracht kommenden Schwachstromleitungen eine die Induktion durch den Starkstrom der Bahnanlage ausschließende Führung zu erhalten.

Einfache Telefonleitungen sind erforderlichenfalls in Doppelleitungen umzuwandeln. Kreuzungen sind dabei möglichst rechtwinklig und in einem senkrechten Abstände von mindestens 1,0 Meter durchzuführen. Durch Zusammenfassung der kreuzenden Schwachstromleitungen zu Strängen soll die Zahl der Kreuzungsstellen tunlichst reduziert werden.

Alle im Gefahrenbereiche liegenden Schwachstromleitungen sind mit Abschmelzsicherungen zu versehen, deren Konstruktion von den zuständigen Behörden festgesetzt wird.

II. An den beiderseits der Starkstromleitung zunächst liegenden Isolatoreuträgern der Schwachstromleitungen sind kupferne Erdschienen oder Erdschlingen anzubringen und mit den Fahrerschienen metallisch, gut leitend zu verbinden. Die Erdschienen, beziehungsweise Erdschlingen sollen aus 4 Millimeter dickem Bronzedraht bestehen, 17 Zentimeter Ausladung haben und 4 Zentimeter unter den Schwachstromleitungen liegen.

Die Schwachstromleitungen müssen an jenen Stellen, an welchen sie im Falle eines Bruches vorwiegend mit den Erdschienen (Schlingen) in Berührung kommen können, auf beiläufig 20 Zentimeter Länge mit Kupferdraht umwickelt oder mit Kupferblech umhüllt werden.

III. Auf der Kontaktleitung müssen an allen Stellen, wo Kreuzungen mit Schwachstromleitungen stattfinden, entsprechend profilierte Deckleisten nebst Fanghaken angebracht werden. Das Profil der Deckleisten ist derart zu wählen, daß der auffallende Schnee leicht abgelenkt und die Berührung gerissener Schwachstromdrähte mit den Kontaktleitungen möglichst erschwert wird, wenn die erwähnten Drähte unter die Starkstromleitung gezogen werden.

IV. Durch die entsprechende Form und Beschaffenheit der Stromabnehmer muß für den Fall des Vorüberfahrens eines Motorwagens unterhalb eines gerissenen, auf der hölzernen Schutzleiste liegenden Schwachstromdrahtes, der metallische Kontakt zwischen diesem und dem Stromabnehmer gesichert sein, zu welchem Behufe auch die seitlichen Schenkel der Bügel metallisch blank gehalten sein, beziehungsweise die Kontaktrollen die Oberkante der Deckleiste um mindestens 5 Millimeter überragen sollen.

V. Ausnahmeweise können (an Stelle der sub I bis III erwähnten Schutzvorkehrungen) die Schwachstromleitungen durch umhüllte Drähte (Hooperdraht, Gackethalbraht, Luftkabel), welche sorgfältig überwacht und zeitweise ausgewechselt werden müssen, ersetzt oder unmittelbar durch geeignete Schutznetze gesichert werden.

VI. Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt es vorbehalten, nach Maßgabe der weiteren Erfahrungen und bei eintretenden geänderten Verhältnissen neben oder statt der vorbezeichneten Schutzmaßnahmen andere Vorkehrungen aufzutragen.

VII. Die Konzessionärin ist verpflichtet, die Kosten der durch die Einrichtung und durch den Betrieb der Bahnlinie bedingten Vorkehrungen zur Hintanhaltung von Beschädigungen und zur Sicherung des störungsfreien Betriebes der im Zeitpunkt der Baukonzessionserteilung, beziehungsweise des Inkrafttretens des Baukonzessionses für diese Bahnlinie bereits bestehenden staatlichen Telegraphen- und Telefonleitungen sowie anderer Schwachstromleitungen, insbesondere auch die Kosten einer eventuellen Verlegung dieser Leitungen zu tragen.

11. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens anzuschaffen:

8 zweiaxlige Motorwagen mit je 2 Motoren von mindestens je 15 Pferdekraften Dauerleistung und von mindestens je 29 Pferdekraften Stundenleistung und mit mindestens 18 Sitzplätzen;

1 Montagewagen.

Alle Fahrbetriebsmittel haben derart kräftige Handbremsen zu erhalten, daß diese letzteren allein bei einer Geschwindigkeit von 12 Kilometer pro Stunde den Stillstand eines allein verkehrenden Fahrbetriebsmittels in geraden, bis zum konzessionsmäßigen Maximum geeigneten Strecken auf 10 Meter Länge bewirken können.

Ferner muß es bei den Motorwagen möglich sein, die Wirkungen der elektrischen Bremse und der Handbremse gleichzeitig ausüben zu können.

Damit auch bei ungünstigen Reibungsverhältnissen eine günstige Bremswirkung ermöglicht werde, ist an den Motorwagen eine gut wirkende Sandstreuvorrichtung anzubringen und ist für entsprechende Sanddepots längs der Strecke vorzusehen.

Zur tunlichsten Hintanhaltung einer Gefährdung von Personen durch fahrende Motorwagen sind an diesen Fahrbetriebsmitteln Schutzvorrichtungen anzubringen, deren spezielle Genehmigung dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten bleibt.

Die Konstruktion der Schutzvorrichtung hat im allgemeinen dem Grundsatz Rechnung zu tragen, daß der Rahmenvorderteil im Gefahrenfalle selbsttätig bis auf das Bahnplanum herabfallen muß.

Die Pläne für sämtliche Fahrbetriebsmittel sowie die Pläne für die maschinellen und elektrotechnischen Einrichtungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Bei Verfassung der Pläne für die Fahrbetriebsmittel ist jenen Bestimmungen des Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums vom 12. Februar 1900, Z. 5030 (Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt Nr. 25 ex 1900), Rechnung zu tragen, welche auch für die Fahrbetriebsmittel der gegenständlichen Bahn sinngemäß anwendbar sind.

12. Berücksichtigung der inländischen Erwerbszweige.

Alle für den Bau und die betriebsfähige Ausrüstung der Bahn erforderlichen Industrieerzeugnisse, insbesondere die Oberbaumaterialien und die eisernen Tragwerke von Brücken, sowie sämtliche maschinellen und elektrotechnischen Ausrüstungen und Einrichtungen, ferner die Fahrbetriebmittel sind ausschließlich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Es obliegt der Konzessionärin, sich wegen deren Beschaffung derart frühzeitig an die in Betracht kommenden inländischen Lieferanten zu wenden, als es einerseits mit Rücksicht auf die Verhältnisse des betreffenden inländischen Erzeugungszweiges und andererseits im Hinblick auf einen unbehinderten Fortschritt des Bahnbaues erforderlich erscheint.

Bei der Vergebung der obbezeichneten Lieferungen ist auch darauf Bedacht zu nehmen, daß die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandteile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann seitens des k. k. Eisenbahnministeriums nur dann zugestanden werden, wenn die in Betracht kommenden Gegenstände im Inlande nicht erzeugt werden oder wenn von der Konzessionärin nachgewiesen wird, daß inländische Werke oder Fabriken die bezüglichen Lieferungen nicht in der mit Rücksicht auf den Zweck der Lieferung und Arbeit unbedingt erforderlichen Zeit und Qualität oder nur zu erheblich höheren Preisen, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, herzustellen können.

Sofern also ein diesbezügliches Ansuchen lediglich mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es der Konzessionärin obliegen, den Nachweis zu erbringen, daß dieselbe sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an inländische Lieferanten gewendet hat.

Beim Abschlusse von Bauverträgen für die gegenständliche Bahn, welche auch die bezeichneten Lieferungen ganz oder teilweise umfassen, sind die vorgenannten Verpflichtungen den Bauunternehmern aufzuerlegen.

Die Vergebung einer Arbeit an einen im Auslande ansässigen Unternehmer ist nur dann und insoweit zulässig, als von demselben gegenüber den

sonst gleichwertigen inländischen Angeboten erheblich niederere Forderungen gestellt werden, unterliegt aber auch in diesem Falle der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Auf die tunlichst ausschließliche Verwendung von inländischen Arbeitern beim Bahnbau ist Bedacht zu nehmen.

13. Wahrung der Sicherheit des Bahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflösung von Teichen.

Die Konzessionärin hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13130 (Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

14. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind — ohne Unterschied, ob dieselben transportabel sind oder nicht — sofort der k. k. Zentralkommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien und dem seitens dieser Kommission der Konzessionärin bekanntgegebenen Konservator anzuzeigen.

Die Konzessionärin ist — unbeschadet der dritten Personen etwa zustehenden Rechte — verpflichtet, transportable archäologische und kunsthistorische Funde nach Maßgabe einer diesbezüglichen Aufforderung der genannten k. k. Zentralkommission derselben oder einem von ihr bezeichneten Vertreter zunächst zur Ansicht und zum wissenschaftlichen Gebrauche zu überlassen, sodann auf Verlangen einem von derselben zu bezeichnenden öffentlichen Museum unentgeltlich ins Eigentum zu übergeben.

Im übrigen hat die Konzessionärin den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18032, und vom 7. September 1894, Z. 48166 (Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt Nr. 60 ex 1889, beziehungsweise Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Zentralkommission gewissenhaft Folge zu leisten.

Wien, am 31. März 1912.

Der k. k. Eisenbahnminister:

Forster m. p.



Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei.

Collationirt und mit dem Originale
wörtlich gleichlautend befunden.

Wien, am 31. März 1912.

Von der Hilfsämterdirection des
k. k. Eisenbahnministeriums:

[Handwritten signature]



**Wóz tramwajowy nr 2
przy przystanku
na Placu Sobieskiego.**

[ŹRÓDŁO: fotografia
archiwalna]



**Torowisko
tramwajowe
na ul. Krakowskiej
na wysokości Plant**

[ŹRÓDŁO: fotografia
archiwalna]



**Ul. Krakowska
na wysokości Kościoła
XX. Misjonarzy
w okresie I wojny
światowej. Widoczne
nieczynne torowisko
tramwajowe.**

[ŹRÓDŁO: fotografia
archiwalna]

Fundusz budowy elektrowni i tramwaju

	OPIS	1910 r.	1911 r.
I.	Stan kasy z początkiem roku 1911		23 318,04
II.	Wpływy do kasy		905 293,73
2.	Pobrano gotówką z pożyczki w Banku krajowym		835 913,22
3.	Zwrócone przez dr Studniarskiego zaliczki do wyrachowania		1 800,00
4.	Procenta od kapitału w Banku krajowym na rachunek bieżący ulokowanego		28 460,35
5.	Różne zwroty		37 369,26
a.	A.E.G. Union za wykupione frachty		567,42
b.	Fundusz budowy wodociągów za dostarczone uzbrojenie elektr. W hali maszyn w Świerczkowie, dostarczenie motorów, wykonanie tablic rozdzielczych, przeprowadzenie kabla elektrycznego do Świerczkowa i urządzenie dla wysokiego napięcia w Elektrowni		36 726,36
c.	inne małe zwroty		48,68
d.	za wykonanie złączenia ze stronami prywatnymi		1 750,90
III.	Wydatki z kasy		815 029,04
6.	Za kupno placu		5 300,00
a.	Vortrefflichowi cena kupna za plac		5 000,00
b.	Brandowi faktorne		300,00
7.	Kierownictwo budowy		3 200,00
	zapłacono inż.. Schleyenowi za czynności około nadzoru nad budową Elektrowni		
8.	Koszta komisji		1 519,06
	Wyplacono		0,00
a.	Koszta Komisji Wydziałowi krajowemu, Namiestnictwu, centralnej Kasie kolejowej i innym		513,02
b.	za ugoszczenie Komisji		294,52
c.	za odpisy protokołów Komisji		247,52
d.	za kopie planów Schleyenowi		274,32
e.	za drobne wydatki per dr Studniarski		142,87
f.	za fiakry per Zaremba		7,00
9.	Urządzenie biur i warsztatów oraz wyposażenie magazynów		15 982,56
a.	na meble i sprzęty		5 850,52
b.	na narzędzia		5 863,54
c.	na druki i papiery		205,93
d.	na przybory biurowe		348,60
e.	na aparat do oczyszczania oliwy		842,00
f.	na rękawiczki i dywany gumowe		643,57
g.	na aparat <i>Pogoń</i>		61,35
h.	na kasę wertheimowską		439,80
i.	na płyty marmurowe z napisem		175,00
j.	na trzcinę		92,00
k.	na połączniki telefoniczne		198,33
l.	na urządzenia telefoniczne		100,57
m.	na drobne wydatki per dr Studniarski		373,56
n.	na inne drobne wydatki		787,79



***Ulica Krakowska
przystrojona z okazji
sprowadzenia
szczątków
gen. J.Bema***

[ŹRÓDŁO: zbiory
M.Tomaszewski]



***Ul.Krakowska z
widocznym w tle
nieistniejącym już
budynkiem***

[ŹRÓDŁO: fotografia
archiwalna]



***Pl.Kościuszki z
widoczną mijanką
tramwajową w okresie
II wojny światowej***

[ŹRÓDŁO: fotografia
archiwalna]

10.	<i>Interkalarya</i>		0,00
	<i>wypłacono</i>	3 152,81	6 176,84
a.	dyrektorowi dr Studniarskiemu płacę za czas od 01.01. do 31.03.1912 r. (płaca roczna 6 000,00 K.)		1 500,00
b.	Pierzchale portyerowi płacę za czas od 01.01. do 31.03.1912 r. (płaca roczna 828,00 K.)		207,00
c.	inżynierowi Koziółkowskiemu płacę za czas od 01.01. do 31.03.1912 r. (płaca roczna 3 600,00 K.)		900,00
d.	monterowi Kołaczowi płacę i dodatek za pomieszkanie za czas od 01.01. do 31.03.1912 r. (pobory roczne 2 040,00 K.)		470,00
e.	maszyniście Pelierowi płacę i dodatek za pomieszkanie za czas od 01.01. do 31.03.1912 r. (pobory roczne 2 880,00 K.)		740,00
f.	maszyniście Wilimowskiemu płacę i dodatek za pomieszkanie za czas od 01.01. do 31.03.1912 r. (pobory roczne 2 640,00 K.)		660,00
g.	pomocnikowi Długoniowi płacę za czas od 01.01. do 31.03.1912 r. (płaca roczna 1 080,00 K.)		270,00
h.	pomocnikowi Lechowiczowi płacę za czas od 01.01. do 31.03.1912 r. (płaca roczna 960,00 K.)		240,00
i.	elektromechanik. Czechowi płacę za czas od 01.01. do 31.03.1912 r. (płaca roczna 960,00 K.)		240,00
j.	robotnikowi Pozdołowi płacę za czas od 01.01. do 31.03.1912 r. (płaca roczna 720,00 K.)		154,00
k.	dozorcy baterii Walusowi płacę za czas od 06.03. do 31.03.1912 r. (płaca roczna 960,00 K.)		67,09
l.	pomocnikowi rachunkowemu Popperowi płacę za czas od 16.03. do 31.03.1912 r.		50,00
m.	robotnikom per dr Studniarski		256,72
n.	lampiarzom per dr Studniarski		150,00
o.	za czynności pisarskie		205,00
p.	za kozuch dla portyera		30,23
q.	za ubranie monterskie		76,80
11.	<i>Wydatki kancelaryjne, druki i portorya</i>	331,43	591,73
	<i>wypłacono pomiędzy innymi:</i>		0,00
a.	Rawnerowi za przybory kancelaryjne		494,02
b.	za 4 pieczętki		27,00
c.	Heinzowi za różne wydatki kancelaryjne		57,07
12.	<i>Inseraty, telefony, prenumeraty</i>	243,18	191,95
	<i>wypłacono pomiędzy innymi:</i>		0,00
a.	za czasopisma fachowe		96,32
b.	za ogłoszenia		27,18
c.	za rozmowy telefoniczne		68,45
13.	<i>Koszta podróży</i>	743,90	1 160,40
	<i>wypłacono:</i>		0,00
a.	burmistrzowi dr Tertilowi kosztą podróży do Wiednia i Lwowa		414,40
b.	dr Studniarskiemu celem poznania organizacji i ruchu tramwajowego		746,00



***Pl. Sobieskiego
z widocznym wozem
tramwajowym
w okresie
przed I wojną
światową***

[ŹRÓDŁO: fotografia
archiwalna]



***Pl. Sobieskiego
i ul. Krakowska***

[ŹRÓDŁO: fotografia
archiwalna]



***Ul. Krakowka
na wysokości Kościoła
XX. Misjonarzy
w okresie
II wojny światowej***

[ŹRÓDŁO: fotografia
archiwalna]

14.	<i>Nadzwyczajne (nieprzewidziane)</i>	16 708,87	54 851,11
	<i>wypłacono pomiędzy innymi:</i>		0,00
a.	Urzędowi pocztowemu w Tarnowie kosztą robót i urządzeń celem zabezpieczenia przewodów państwowych o stałym napięciu		18 200,00
b.	na spłat II raty pożyczki na budowę elektrowni		28 690,50
c.	Firmie Zajączek i Sp. Za sukno na mundury dla konduktorów		1 795,57
d.	za roboty krawieckie (mundury)		1 319,70
e.	za buty dla służby		750,00
f.	za kozuch dla służby		720,00
g.	za torby dla służby		478,60
h.	za płaszcze gumowe dla służby		120,00
i.	za guziki do mundurów dla służby		71,00
j.	za rękawiczki dla służby		106,20
k.	za czapki dla służby		54,00
l.	za różne przybory dla konduktorów		20,80
m.	za aptekę domową		61,50
n.	koszta podróży		170,00
o.	koszta przewozu różnych przedmiotów		78,17
p.	za maszynę do pisania (zwrot funduszowi gminnemu)		150,00
q.	Stacyi kolejowej kosztą przestawienia lamp		144,60
r.	A.E.G. Union za instalacje w menaży oficerskiej		562,00
s.	Weissowi za pomieszczenie montera z Gracu podczas próbnego ruchu		72,60
t.	różne małe wydatki per dr Studniarski		861,50
15.	<i>Ropa, smary, kwas siarkowy, konserwacja akumulatorów</i>	1 309,08	9 826,07
	<i>wypłacono pomiędzy innymi:</i>		0,00
a.	za ropę		2 411,45
b.	za oliwę		800,18
c.	za kwas siarkowy		101,61
d.	za konserwację akumulatorów (Schleyenowi)		4 274,00
e.	za asfaltowanie akumulatorów		1 374,00
f.	za szmaty do wycierania i czyszczenia (1 000 szt.)		200,00
g.	za wodę destylowaną i pastę linoleum		354,13
h.	za aparat destylacyjny (Schleyenowi)		254,00
16.	<i>Opał</i>	18,00	917,15
	<i>wypłacono:</i>		0,00
a.	gazowni za koks		804,45
b.	za węgle (Strohbingerowi)		84,00
c.	za drzewo		28,70
17.	<i>Asekuracja, podatki i stemple</i>	1 582,17	94,29
	<i>wypłacono</i>		0,00
a.	za asekurację budynków		47,46
b.	Tow. Wzajemnych ubezpieczeń w Krakowie zwrot kosztów poniesionych przy sporządzaniu wniosku do ubezpieczenia elektrowni		24,73
c.	stemple do ksiąg		14,90
d.	stemple do kontraktu o dzierżawę gruntu pod rurociąg ropny		7,30



Łuk torowiska tramwajowego pomiędzy pl. Sobieskiego a ul. Wałową.

[ŹRÓDŁO: zbiory Narodowego Archiwum Cyfrowego]



Ul. Krakowska na wysokości wylotu ul. Urszulańskiej w okresie międzywojennym

[ŹRÓDŁO: : zbiory Narodowego Archiwum Cyfrowego]



Ul. Krakowka pomiędzy wylotem ul. Nowy Świat a wylotem ul. Staszica

[ŹRÓDŁO: fotografia archiwalna]

18.	<i>Materyały do oświetlenia</i>	0,00	5 013,66
	<i>wypłacono</i>		0,00
a.	za lampy		3 709,87
b.	za różne materiały od A.E.G. Union sprawdzone		744,36
c.	fracht		515,53
d.	za sznury i kutasy		43,20
19.	<i>Liczniki, elektromierze, zegary itp.</i>	0,00	12 123,43
	<i>wypłacono pomiędzy innymi:</i>		0,00
a.	za liczniki		1 979,70
b.	za elektromierze		8 280,88
c.	za cechowanie elektromierzy		724,84
d.	za zegary elektryczne		931,39
e.	za przerywacze prądu		142,00
f.	przewozowe		157,07
20.	<i>Części rezerwowe maszyn i inne materiały</i>	0,00	722,26
21.	<i>Budynek główny</i>	87 597,28	44 915,69
	<i>wypłacono pomiędzy innymi:</i>		0,00
a.	za urządzenie ogrzewania centralnego		11 295,00
b.	Mikosiowi		9 000,00
c.	za trawersy		5 331,29
d.	za urządzenia światła elektr. (A.E.G. Union)		4 003,05
e.	za roboty ślusarskie		2 527,09
f.	za zwózkę ziemi		1 583,40
g.	za cement		909,30
h.	za instalacje wodociągowe		7 716,14
i.	za piasek		268,74
j.	za roboty brukarskie		83,07
k.	za płachtę do okrycia maszyn		56,00
l.	za rury betonowe		14,40
m.	za roboty blacharskie		47,20
n.	za cegłę		38,00
o.	za kładź drewnianą		60,00
p.	za drzewo opałowe		107,75
q.	za towary żelazne		44,18
r.	za urządzenie chodnika		31,30
s.	za towary u Bracha		62,65
t.	zynsz za grunt na nasyp		37,20
u.	za dzwonki elektryczne		41,40
v.	za przybory alarmowe		343,62
w.	robotnikom		1 314,61



***Ul. Krakowska
w okresie
I wojny światowej.***

[ŹRÓDŁO: fotografia
archiwalna]



***Ul. Wałowa
na wysokości
centralnej mijanki.***

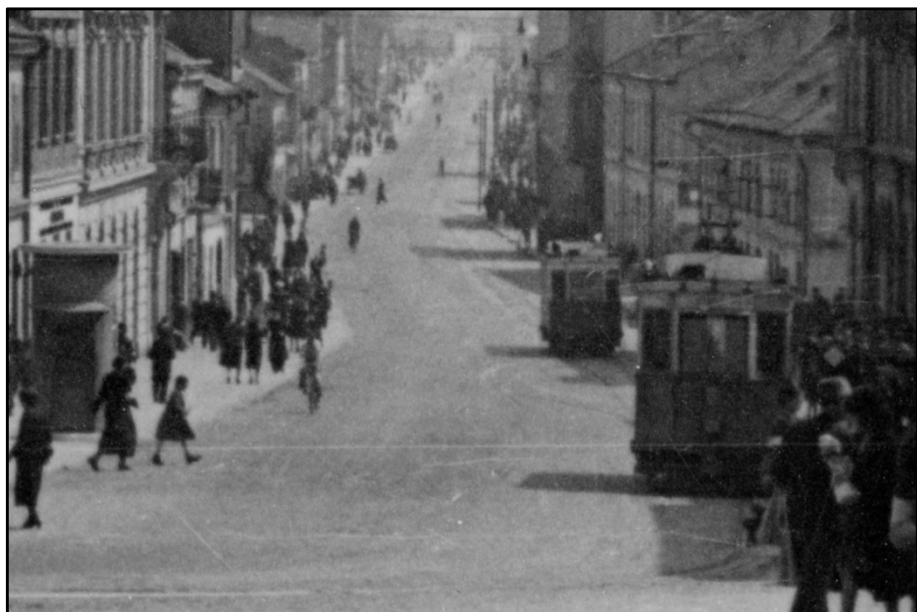
[ŹRÓDŁO: : fotografia
archiwalna]



***Ul. Krakowka
pomiędzy wylotem
ul. Nowy Świat
a wylotem ul. Staszica
w okresie
I wojny światowej.
Widoczny ruch
lewostronny pojazdów.***

[ŹRÓDŁO: fotografia
archiwalna]

22.	<i>Remiza</i>	11 660,58	23 124,16
	<i>wyplacono</i>		0,00
a.	za roboty blacharskie		674,38
b.	za roboty malarskie		492,82
c.	za roboty stolarskie		763,06
d.	za roboty betonowe		216,00
e.	za roboty brukarskie		92,43
f.	za roboty szklarskie		184,75
g.	za piasek		1 032,39
h.	za cement		1 857,00
i.	za cesły		698,20
j.	za dachówkę		1 238,40
k.	za wapno		216,00
l.	za drzewo		2 804,32
ł.	za wykonanie fasady		1 096,23
m.	za okna żelzne		633,60
n.	za okucie bram		420,00
ń.	za szyter		142,57
o.	za taki		50,00
p.	za okucie okien		107,68
q.	za brukowce		63,60
r.	za piece żelazne		693,50
s.	za roboty kowalskie		50,59
ś.	za krycie dachu		123,46
t.	Kucharze za roboty przy remizie		493,62
u.	za pokost i farby		806,08
v.	za towary żelazne		166,52
w.	za gips		21,00
x.	za instalację wodociagową		2 355,50
y.	za fracht		91,32
z.	robotnikom		6 339,14
23.	<i>Urządzenia maszynowe</i>	4 501,99	308 681,37
	<i>wyplacono pomiedzy innymi:</i>		0,00
a.	Towarzystwu akcyjn. Kolben i Spa za dostarczone urządzenia elektryczne (z tego fundusz wodociagowy zwrócił kwotę 36 726,36 K. - patrz powyżej <i>Dochody</i>)		307 813,60
b.	frachty		223,62
c.	za induktory		265,80
d.	za połączenia		181,17
e.	reszta należności za zbiornik na ropę		177,00
f.	za tace		18,00
g.	drobne wydatki per dr Studniarski		2,13
24.	<i>Sieć przewodów dla światła</i>		
	<i>wyplacono:</i>	0,00	100 977,74
a.	Tow. akc. A.E.G. Union za wykonanie sieci miejskiej dla oświetlenia elektrycznego i złączy		100 977,74
25.	<i>Oświetlenei publiczne</i>	0,00	9 100,00
	kwotę tę wyplacono Tow. akc. A.E.G. Union za instalację oświetlenia publicznego		0,00



*Dwa wozy tramwajowe
w zachodniej części
ul.Lwowskiej.*

[ŹRÓDŁO: zbiory
M.Tomaszewski]



*Ul.Lwowska w okresie
II wojny światowej.*

[ŹRÓDŁO: zbiory
M.Tomaszewski]



*Ul.Lwowska na
wschód od wylotu
ul.Warzywnej
(obecnie ul.Mostowa).*

[ŹRÓDŁO: fotografia
archiwalna]

26.	<i>Kolej elektryczna</i>	0,00	147 220,75
	<i>wypłacono:</i>		0,00
a.	Fabryce wagonów w Sanoku za wagony tramwajowe		140 301,02
b.	fracht (z tego kwotę 567,42 K. na rachunek Tow. akc. A.E.G. Union, która kwotę tę zwróciła - patrz wyżej <i>Dochody</i>)		2 138,40
c.	renumeracja dla personelu przy otwarciu ruchu tramwajowego		200,00
d.	klocki hamulcowe		425,20
e.	płace służbie (konduktorom i motorowym)		1 999,80
f.	za piasek i szuter		323,90
g.	za cement		99,00
h.	za szyby sygnałowe		105,60
i.	za pieczątki		25,40
j.	za fiakry per Zaremba		20,00
k.	za czynności pisarskie		24,00
l.	za tabliczki z napisami		40,00
m.	Gazowni za rurociąg przy ul. Kolejowej		1 000,00
n.	robotnikom		456,41
27.	<i>Wydano do ulokowania na rachunek bieżący w Banku krajowym</i>	0,00	27 668,82
28.	<i>Zaliczki do wyrachowania dr Studniarskiemu</i>	500,00	1 600,00
29.	<i>Zaliczki na płace</i>	0,00	40,00
30.	<i>Zaliczka zwrotna funduszowi gminnemu</i>	0,00	33 500,00
31.	<i>Kaucye w Dyrekcji kolei i w kasie stacyjnej złożone</i>	224,80	530,00
IV.	Stan kasy na koniec roku	23 318,04	113 582,73
V.	Zaległości		36 268,91
32.	<i>Zaległości czynne wynosiły</i>	808 969,20	34 554,80
	<i>a mianowicie</i>		
a.	u Zaremby zaliczka do wyrachowania		300,00
b.	u kasy stacyjnej w Tarnowie kaucya za dotrzymanie umowy u dzierżawę gruntu pod urządzenie dojazdu kolejowego do elektrowni (złożone w roku 1910 i w zamknięciu rachunkowym z roku 1910 wykazane)		200,00
c.	u tejże kasy za dotrzymanie terminu płatności rat czynszowych (złożone w roku 1910 i w zamknięciu rachunkowym z roku 1910 wykazane)		24,80
d.	u tejże kasy w myśl układu z Dyrekcją kolei (złożone w roku 1911)		68,00
e.	u tejże kasy za dotrzymanie umowy o dzierżawę gruntu pod rurociąg (złożone w roku 1911)		12,00
f.	u tejże kasy na zapewnienie oddania w należytych stanie placu (złożone w roku 1911)		50,00
g.	w kasie Dyrekcji kolei państwowej na czas zkładowania i pozostawienia wagonów tramwajowych		400,00
h.	zaliczka zwrotna funduszowi gminnemu udzielona		33 500,00



Ul.Lwowska. W tle widoczny tramwaj na wysokości wylotu ul.Warzywnej (obecnie ul.Mostowa).

[ŹRÓDŁO: zbiory
M.Tomaszewski]



Ul.Lwowska na wschód od wylotu ul.Warzywnej (obecnie ul.Mostowa). Po prawej stronie widoczny słupek przystanku Warzywna.

[ŹRÓDŁO: fotografia
archiwalna]



Ulica Lwowska.

[ŹRÓDŁO: zbiory
M.Tomaszewski]

33.	<i>Zaległości bierne wynosiły a mianowicie:</i>		1 714,11
a.	funduszowi wodociągowemu za rurę		32,50
b.	Dintenfassowi frachty		101,25
c.	Faberowi za przewóz ziemi		240,00
d.	Czosnyce za rury piecowe		60,00
e.	Dudzińskiemu za ogrodzenie remizy		1 280,41
VI.	Reszta pożyczki zaciągniętej w Banku krajowym na cele budowy elektrowni i tramaju wynosiła z końcem roku	1 097 464,78	1 092 207,80

- Uwagi**
5. (1911 r.) Wartość łączna niezgodna z wartościami cząstkowymi
8. (1911 r.) Wartość łączna niezgodna z wartościami cząstkowymi
10. (1911 r.) Wartość łączna niezgodna z wartościami cząstkowymi
17. (1911 r.) Wartość łączna niezgodna z wartościami cząstkowymi
- 18 (1911 r.) Wartość łączna niezgodna z wartościami cząstkowymi
19. (1911 r.) Wartość łączna niezgodna z wartościami cząstkowymi
22. (1911 r.) Brak potwierdzenia zgodności pomiędzy wartością łączną a wartościami cząstkowymi, z uwagi na nieczytelność pozycji 22z.
- 22z. (1911 r.) Pozycja nieczytelna. Brak potwierdzenia wartości.
26. (1911 r.) Wartość łączna niezgodna z wartościami cząstkowymi
- IV. (1910 r.) Przypisano wartość łączną z 1911 r.
32. (1910 r.) Z tego w Banku Krajowym 808 244,20 koron
- 32a. (1911 r.) Złożone w 1910 r. i w zamknięciu rachunkowym z 1910 r. wykazane
- 32b. (1911 r.) Złożone w 1910 r. i w zamknięciu rachunkowym z 1910 r. wykazane
- 32c. (1911 r.) Złożone w 1910 r. i w zamknięciu rachunkowym z 1910 r. wykazane
- 32d. (1911 r.) Złożone w toku 1911 r.
- 32e. (1911 r.) Złożone w toku 1911 r.
- 32f. (1911 r.) Złożone w toku 1911 r.
- 32g. (1911 r.) Złożone w toku 1911 r.
- 32h. (1911 r.) Złożone w toku 1911 r.
33. (1911 r.) Wartość łączna niezgodna z wartościami cząstkowymi



Wóz tramwajowy na rogu ulic Wałowej i Lwowskiej.

[ŹRÓDŁO: fotografia archiwalna]

wynagrodzenie ryczałtowe na rzecz Skarbu państwa, którego wysokość oznaczy c. k. Rząd z uwzględnieniem rozmiaru przedsiębiorstwa kolei lokalnej.

§ 16.

C. k. Rząd zastrzega sobie ponadto prawo wydania zarządzeń zapobiegawczych, odpowiadających ustawom, na wypadek, gdyby mimo poprzedniego ostrzeżenia, dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, przepisanych dokumentem koncesyjnym, warunkami koncesyi lub ustawami, a według okoliczności prawo uznania koncesyi za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego. W szczególności można uznać koncesyę za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, jeżeli nie dopełniono zobowiązań względem ukończenia budowy i otwarcia ruchu, określonych § 2., o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

Forster wlr.

70.

Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 31. marca 1912, dotyczące koncesjonowania elektrycznej wąskotorowej kolejki na obszarze gminy miasta Tarnowa.

C. k. Ministerstwo kolei żelaznych udzieliło na zasadzie i w myśl postanowień ustawy o kolejach niższego rzędu z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149, w porozumieniu z interesowanymi c. k. Ministerstwami i c. i. k. wspólnem Ministerstwem wojny gminie miasta Tarnowa żadaną koncesyę na budowę i utrzymywanie w ruchu elektrycznej wąskotorowej kolejki od placu przed dworcem tarnowskim na linii c. k. kolei państwowych przez ulicę dojazdową do dworca, ulicę Krakowską i Wałową do ulicy Lwowskiej w Tarnowie z odgałęzieniem do remizy wozowej obok ulicy Warzywnej a to pod warunkami i zastrzeżeniami, określonymi bliżej w dalszym ciągu.

§ 1.

Co do koncesjonowanej kolei żelaznej korzysta koncesjonaryuszka z ulg skarbowych, przewidzianych w artykułach VI. do XII. ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149.

Trwanie uwolnień, przewidzianych w artykule X. ustawy powyższej, oznacza się na lat 25.

§ 2.

Koncesjonaryuszka ma obowiązek ukończenia budowy wspomnianej na wstępie kolei najpóźniej w przeciągu roku, licząc od dnia dzisiejszego, oddania gotowej kolei na użytek publiczny i utrzymywania jej w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy złożyć ma koncesjonaryuszka na żądanie c. k. Rządu odpowiednią kaucyę w papierach wartościowych, nadających się do lokacyi pieniędzy sierocych.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania można uznać kaucyę tę za przepadłą.

§ 3.

Celem wybudowania koncesjonowanej kolei nadaje się koncesjonaryuszce prawo wywłaszczania według postanowień odnosnych przepisów ustawowych.

Takie samo prawo przyzna się koncesjonaryuszce także co do ewentualnej budowy tych kolei dojazdowych, których urządzenie uznałby c. k. Rząd za odpowiadające interesowi publicznemu.

§ 4.

O ile celem poprowadzenia koncesjonowanej kolei ma się użyć dróg publicznych, powinna koncesjonaryuszka postarać się o zezwolenie u osób, obowiązanych do utrzymywania tychże, a względnie u tych władz lub organów, które w myśl obowiązujących ustaw są powołane do zezwolenia na używanie drogi.

§ 5.

Przy budowie koncesjonowanej kolei i ruchu na niej stosować się winna koncesjonaryuszka do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do technicznych warunków koncesyjnych, ustanowionych przez c. k. Ministerstwo kolei żelaznych, jako też do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, w szczególności do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, i do regulaminu ruchu na kolejach żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852, o ile one w myśl postanowień rozdziału B ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149,

mają zastosowanie do kolejek, dalej do ustaw i rozporządzeń, któreby wydano w przyszłości, a wreszcie do zarządzeń c. k. Ministerstwa kolei żelaznych i innych powołanych władz.

§ 6.

Cyfra kapitału zakładowego, rzeczywistego i nominalnego podlega zatwierdzeniu c. k. Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz rzeczywiście wyłożonych i należycie wykazanych kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei wraz z nabyciem parku wozowego i uposażeniem rezerwy kapitałowej, z doliczeniem odsetek interkalarnych, rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy, i rzeczywistej straty na kursie, wynikłej ewentualnie przy gromadzeniu kapitału, nie wolno wliczać w kapitał żadnych dalszych wydatków.

Gdyby po zużyciu zatwierdzonego kapitału zakładowego miano wystawić dalsze nowe budowle lub pomnożyć urządzenia ruchu, natenczas można doliczyć odnośnie kosztu do kapitału zakładowego, jeżeli c. k. Rząd zezwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli kosztu te będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy ma być umorzony w okresie koncesyjnym według planu amortyzacji, zatwierdzonego przez c. k. Rząd.

§ 7.

Koncesjonaryuszka jest obowiązana przysznawać prawo wolnej jazdy na kolei podoficerom i ordonansom, będącym każdorazem w służbie.

Bliższe warunki w tym względzie należy ułożyć w porozumieniu z właściwymi władzami wojskowymi.

Koncesjonaryuszka jest obowiązana uwzględnić przy obsadzaniu posad wysłużonych podoficerów wojska, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§ 8.

Urzednicy państwowi, funkcyonaryusze i sludy, którzy korzystają z kolei wskutek polecenia władz, sprawujących nadzór nad zarządem i ruchem kolei, albo w celu strzeżenia interesów państwa z tytułu koncesyi lub z względów skarbowych i wykazują się urzędowymi certyfikatami, wystawionymi przez c. k. Ministerstwo kolei żelaznych dla ich legitymacyi, muszą być przewożeni wraz z pakunkami podróżnymi bezpłatnie.

§ 9.

Koncesjonaryuszka jest obowiązana przewozić pocztę, oraz funkcyonaryuszy zarządu pocztowego i telegraficznego wszystkimi pociągami programowymi.

Za te jak również za inne świadczenia na cele zakładu pocztowego może koncesjonaryuszka domagać się odpowiedniego wynagrodzenia, które będzie ustalone drogą układu.

Korespondencye, odnoszące się do zarządu kolejki, a wymieniane między dyrekcją lub zawiadowstwem przedsiębiorstwa kolejki i jej podwładnymi organami albo przez organa te między sobą, mogą być przewożone przez funkcyonaryuszy zakładu kolejowego.

§ 10.

Koncesjonaryuszka jest obowiązana postarać się o zabezpieczenie swych funkcyonaryuszy na wypadek niezdolności do pracy i na starość, oraz o zaopatrzenie ich rodzin i przystąpić w tym celu do kasy emerytalnej związku austriackich kolei lokalnych, o ileby nie utworzono dla koncesjonowanego przedsiębiorstwa kolejowego własnej kasy emerytalnej, zapewniającej członkom przynajmniej takie same korzyści, względnie nakładającej na koncesjonaryuszkę przynajmniej takie same obowiązki, jak zakład wspomnianego związku.

To zaopatrzenie należy tak przeprowadzić, by koncesjonaryuszka miała obowiązek zgłaszać w zakładzie emerytalnym związku austriackich kolei lokalnych, względnie w własnej kasie emerytalnej stałych funkcyonaryuszy z dniem nadania im stałej posady, z innych zaś funkcyonaryuszy przynajmniej tych, którzy pełnią służbę jako kierownicy wozów, konduktorzy, strażnicy lub posługacze stacyjni, przy odpowiednim ich zatrudnieniu, najpóźniej po ukończeniu trzech lat służby.

Statut kasy pensyjnej, która będzie ewentualnie utworzona, oraz wszelkie jego zmiany podlegają zatwierdzeniu c. k. Rządu.

§ 11.

Koncesjonaryuszka jest obowiązana dostarczać na żądanie c. k. Ministerstwa kolei żelaznych w czasie właściwym wykazów statystycznych, potrzebnych do zestawienia rocznej statystyki kolejowej.

§ 12.

Trwanie koncesyi łącznie z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei, wypowiedzianą w § 9., lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne, oznacza się na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego; po upływie tego czasu gaśnie koncesya.

C. k. Rząd może uznać koncesję za zgasłą także przed upływem powyższego czasu, jeżeli nie dopełniono zobowiązań co do rozpoczęcia i ukończenia budowy oraz otwarcia ruchu, określonych w § 2., o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

§ 13.

Z wyjątkiem wyraźnego zezwolenia c. k. Rządu nie wolno koncesjonariuszce powierzać ruchu na koncesjonowanej kolei osobom trzecim na własny lub cudzy rachunek ani prowadzić go samej na rachunek obcy.

§ 14.

C. k. Rządowi wolno będzie uczynić zezwolenie na utrzymywanie koncesjonowanej kolei w ruchu na rachunek innej osoby prócz gminy miasta Tarnowa zależnem od warunku, aby skrócono odpowiednio termin dwudziestopięcioletni, ustanowiony w § 1., ustęp 2., oraz dziewięćdziesięcioletni czas trwania koncesyi, oznaczony w § 12.,

ustęp 1., i zastrzedz sobie prawo wykupna i przypadku pod warunkami, które będą w takim razie bliżej określone.

§ 15.

C. k. Rząd ma prawo przekonywania się, czy budowę kolei i jej urządzenia ruchu wykonano w wszystkich częściach odpowiednio celowi i sumiennie, tudzież prawo zarządzenia, aby wadom, zachodzącym w tym względzie, zapobieżono, względnie aby je usunięto.

§ 16.

C. k. Rząd zastrzega sobie prawo wydania zarządzeń zapobiegawczych, odpowiadających ustawom, na wypadek, gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, przepisanych koncesją, warunkami koncesyi lub ustawami, a według okoliczności prawo uznania koncesyi za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego.

Forster wr.

ELEKTROWNIA MIEJSKA W TARNOWIE

Budowę elektrowni rozpoczęto na wiosnę 1911 r. a uruchomiona ją 25.09.1911 r., przy czym „spełniała /ona/ w zupełności postawione zadanie” dopiero w kolejnym roku. Urządzenia do produkcji energii elektrycznej składały się z trzech motorów ropnych, 3-cylindrowych, czterotaktowych, systemu Diesla (ilość obrotów: 180, sprawność użyteczna: 147,2 kW każdy) oraz trzech dynamomaszyn dla prądu stałego bezpośrednio sprzężonych silnikami Dielsa (ilość obrotów: 180; napięcie: 500 V; natężenie prądu: 200 A, sprawność użyteczna: 130 kW; współczynnik wydajność pod pełnym obciążeniem: 0,915). Na potrzeby kolei stosowano baterię wyrównawczą złożoną z 248 ogniw, akumulatorów systemu Tudor (pojemność przy końcowym napięciu: $1,8 \times 248 = 446$ V; 185 Ah przy 1-godzinny wyładowaniu i natężeniu prądu 185 A oraz odpowiednio 221 Ah przy 2-godzinny wyładowaniu i natężeniu 111 A).



**Budynek elektrowni miejskiej
w Tarnobrzegu**

[ŹRÓDŁO: fotografia archiwalna]

TARYFA OPŁAT WPROWADZONA PRZED URUCHOMIENIEM LINII TRAMWAJOWEJ

	Jedna strefa*		Obie strefy*	
	I klasa	II klasa	I klasa	II klasa
Bilet normalny	10 halerzy	8 halerzy	18 halerzy	14 halerzy
Bilet dla młodzieży szkolnej	8 halerzy	6 halerzy	8 halerzy	6 halerzy

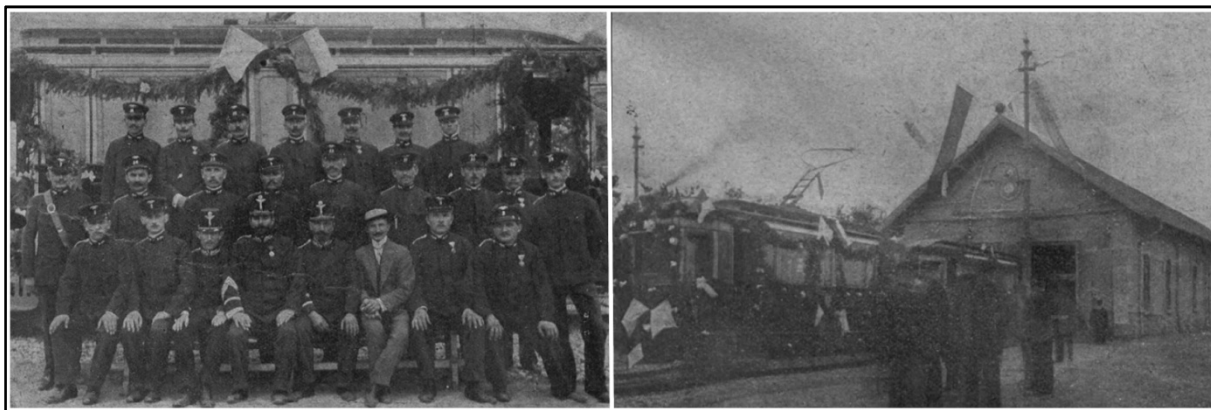
* granicą stref był przystanek *Seminarska*

Podstawowym budynkiem MKE była murowana remiza, o drewnianym dachu, krytym dachówką, położona we wschodniej części pl.Kapłonówka na parceli (nr 15/1, obręb Grabówka) stanowiącej własność przedsiębiorstwa (w lutym 1936 r. jej powierzchnia wynosiła 3 481 m²). Pierwotnie budynek obejmował jedynie halę postojową (2 x 3 stanowiska), halę naprawczą (2 x 1 stanowisko), warsztat, dwa pomieszczenia socjalno-biurowe oraz krótki korytarz. Budynek posiadał okute bramy wjazdowe oraz przynajmniej część okien o konstrukcji metalowej. 15.03.1912 r. uzyskano pozwolenie na budowę sanitariatów. W latach 20-tych powstała przybudówka (wysokość pomieszczeń na parterze 3 m) po południowej stronie budynku z pomieszczeniami o charakterze mieszkalnym (dwa pokoje, kuchnia, korytarz). Łączna powierzchnia remizy tramwajowej wynosiła w 1936 r. ok. 480 m². Budynek posiadał przyłącz energetyczny (początkowo przyłącza dla urządzeń - 12,4 kW, zaś dla oświetlenia - 2,34 kW). W okresie międzywojennym szacunkowe, roczne zużycie energii elektrycznej oscylowało w przedziale 2,5 – 5,0 MWh. Budynek posiadał również przyłącz wodociągowy a od roku budżetowego 1935/1936 również gazowy (szacowane zużycie - ok. 4 000 m³ rocznie). Wejście na poddasze budynku zapewniały schody z korytarza w starszej części obiektu. Na terenie zajezdni tramwajowej istniał prawdopodobnie magazyn z częściami zamiennymi. Teren został od początku otoczony ogrodzeniem.



Jeden z wozów tramwajowych we wschodniej części ul.Krakowskiej. Widoczne wzniesienie na tym docinku ulicy.

[ŹRÓDŁO: fotografia archiwalna]



Fotografie archiwalne z uruchomienia linii tramwajowej w Tarnowie. Po lewej stronie pracownicy na tle jednego z wozów pasażerskich. Po prawej wozy przed budynkiem remizy tramwajowej na pl. Kapłonówka.

[ŹRÓDŁO: *Nowości ilustrowane*, 1911 r., nr 40]

Pojedyncze torowisko tramwajowe o rozstawie szyn 1 000 mm i długości 2,649 km zostało ułożone od pl.Dworcowego, ulicami Kolejową (obecnie Dworcowa), Krakowską, pl.Sobieskiego, Wałową oraz Lwowską (zakończenie znajdowało się pomiędzy ówczesnymi wylotami ulic Spadzistej i Ukośnej na terenie dzielnicy Grabówka). Aż 2,131 km toru znajdowało się na pochyłościach terenu (największe 6,5%) przy 66 zmianach stopnia nachylenia. Najwyżej położony punkt torowiska – 220,6 m n.p.m. Odcinki proste miały łączną długość 2,172 km, przy czym najmniejszy łuk miał promień 19 m (róg ulic Wałowej i Lwowskiej). Wymijanie pojazdów nadjeżdżających z przeciwnych stron zapewniały symetrycznie rozłożone mijanki *Plac Kościuszki*, *Seminarska* oraz *Przecznica Lwowska*. Mijanka *Warzywna* stanowiła pozostałość po pierwotnym projekcie torowiska. Długość dodatkowych torów mijanek wynosiła ok. 54 m (mijanki końcowej *Grabówka* - ok. 63 m).



Wóz nr 4 po przebudowie. W górnej części zamontowane są panele z reklamami.

[ŹRÓDŁO: zbiory
M.Tomaszewski]

Od torowiska głównego na pozycji 2,249 km odchodziło torowisko do remizy tramwajowej o długości całkowitej ok. 0,180 km. Na terenie zajezdni znajdował się rozjazd dla dwóch oddzielnych torów przekraczających bramy budynku remizy. Wewnątrz budynku tory miały po ok. 35 metrów długości. Promień najmniejszego łuku torowiska na tym odcinku wynosił 18 m (róg ulic Lwowskiej i Warzywniej).

VORSCHRIFTEN

FÜR DIE

UNTERSUCHUNG UND INSTANDHALTUNG DER GLEISANLAGEN, ELEKTRISCHEN STRECKEN -AUSRÜSTUNG UND FAHRBETRIEBSMITTEL

FÜR DIE

STÄDTISCHE STRASSENBAHN TARNÓW.

I. Allgemeine Bestimmungen.

Verpflichtungen des Personales.

Beobachtung von Mängeln.

1. Das gesamte Aufsichts-, Fahr- und Streckenpersonal ist verpflichtet, beobachtete Mängel an Objekten, Gleisanlagen, insbesondere Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebebühnen, an Ober- und Speiseleitungen und Signaleinrichtungen, kurz der gesamten Bahnanlage, ferner an den Fahrbetriebsmitteln zur Anzeige zu bringen.

Beseitigung von Hindernissen und Gefahren im Betriebe.

2. Hindernisse im Gleis sowie Gefahren für die persönliche Sicherheit, die Bahnanlage und den Betrieb sind durch das vorgenannte Personal zu beseitigen, und zwar nicht nur Gefahren infolge von Mängeln der Bahnanlage, sondern auch solche, die durch Elementarereignisse, Bauherstellungen, Brüche von Telegraphen- oder sonstigen Leitungsdrähten, herabhängende Fahnen und anderweitige Vorkommnisse hervorgerufen sind. Bahnfrevel müssen, wenn irgend möglich, verhindert und die Täter angehalten werden. Wenn die Beseitigung der Gefahr nicht möglich ist, sind in allen Fällen entsprechende Vorkehrungen zur Verhütung von Unfällen zu treffen.

Erstattung von Meldungen.

3. Über Mängel oder Gefahren ist an die zuständigen Dienststellen Meldung zu erstatten, und zwar bei Gefahr im Verzuge sofort, d. h. auf die tunlich rascheste Weise, sonst nach Beendigung der begonnenen Arbeitsverrichtung.

Untersuchungen.

Verpflichtung hiezu.

4. Die im Betriebe stehenden Gleis- und Leitungsanlagen, Fahrbetriebsmittel und deren Einrichtungen sind periodischen Untersuchungen zu unterziehen.

Ausserdem sind nach Unfällen oder besonderen Ereignissen im Betriebe die in Mitleidenschaft gezogenen Einrichtungen oder Teile der vorgenannten Anlagen und der Fahrbetriebsmittel vor deren neuerlicher Indienststellung auf den betriebstauglichen Zustand zu untersuchen beziehungsweise zu erproben.

Fristen.

5. Die im nachfolgenden vorgeschriebenen Fristen für Untersuchungen und Messungen sind als Maximalfristen anzusehen, welche nur in dringenden Fällen, oder bei aussergewöhnlichen Verhältnissen

unter Verantwortung des mit der Leitung dieser Angelegenheiten beauftragten Funktionärs überschritten werden dürfen, wenn hiedurch die Sicherheit nicht gefährdet erscheint.

Ist die Vornahme von Untersuchungen oder Messungen mehrmals im Jahre vorgeschrieben, so sind die Zeiträume zwischen denselben tunlichst gleichmässig zu verteilen.

Umfang.

6. Bei den Untersuchungen sind im allgemeinen die für die Wahrung der Sicherheit wichtigen Einrichtungen oder Teile, ferner stärker beanspruchte, einem Verschleisse unterliegende oder sonst gefährdete Bestandteile nachzusehen.

Bezüglich der Streckenbegehungen sind jedoch die Punkte 22 und 23, und bezüglich der täglichen Revision der Fahrbetriebsmittel der Punkt 47 massgebend.

7. Die Untersuchungen haben sich nicht bloss auf den augenblicklichen Zustand zu erstrecken, sondern auch darauf, ob die betreffenden Einrichtungen und deren Teile bei normaler Betriebsverwendung bis zum Zeitpunkte der entsprechenden nächsten periodischen Untersuchung voraussichtlich in betriebsfähigem Zustande bleiben werden. Ist letzteres nicht zu erwarten, so sind die entsprechenden Massnahmen rechtzeitig zu treffen.

Behebung von Mängeln und Gebrechen.

8. Die vorgefundenen Mängel und Gebrechen an Gleis-, Leitungsanlagen und Fahrbetriebsmitteln, welche die Sicherheit gefährden können, sind sobald als möglich zu beheben, und es ist für die Beseitigung der Gefahr sofort Vorsorge zu treffen.

9. Im Übrigen sind, sofern diese Vorschriften nicht andere Bestimmungen enthalten, die Einrichtungen oder deren Teile nach Tunlichkeit gleich bei den Untersuchungen, insbesondere bei den gründlichen und Hauptuntersuchungen, wo nötig zu reinigen, instandzusetzen oder zu erneuern.

Vormerkung.

10. Über die vorgenommenen Untersuchungen, Messungen und Ausbesserungen sind Vormerkungen zu führen.

Verantwortlichkeit.

11. Für die sachgemässe Ausführung der Untersuchungen, Messungen, Ausbesserungen und die entsprechende Beobachtung der vorliegenden Vorschriften ist der ausführende Arbeiter, bei

Gruppen der Partieführer, für die Auswahl und Bestellung der Arbeiter, beziehungsweise der Partieführer, der jeweilige unmittelbare Auftraggeber verantwortlich.

12. Für die zeitgerechte Durchführung der vorgeschriebenen Untersuchungen und Arbeiten, sowie die Überwachung der Ausführung derselben, ist der mit der Leitung dieser Angelegenheit betraute Funktionär, beziehungsweise dessen Stellvertreter verantwortlich. (Siehe auch Punkt 5).

Vorsichtsmassregeln zur Verhütung von Unfällen durch den elektrischen Strom.

13. An jenen Teilen der Leitungsanlagen und Fahrbetriebsmittel, welche sich unter Spannung befinden und bei welchen die Gefahr der gleichzeitigen Berührung von Bestandteilen verschiedener Polarität voraussichtlich besteht, soll im allgemeinen nur nach vorheriger Ausschaltung gearbeitet werden.

Eine solche kann unterbleiben, wenn aus dringenden Betriebsrücksichten oder aus technischen Gründen eine Ausschaltung desjenigen Teiles der Anlage, bei welchem selbst oder in dessen unmittelbarer Nähe gearbeitet werden soll, nicht möglich ist. Es sind dann die unter Punkt 14—17 angeführten Sicherheitsmassnahmen einzuhalten.

14. Solche Arbeiten sind nur mit Vorsicht auszuführen, die Arbeitsstellen sind ausreichend zu beleuchten und es darf nur unterwiesenes, nüchternes und sonst geeignetes Personal verwendet werden.

Bei Arbeiten von unsicheren Standpunkten aus sind den Arbeitern Sicherheitsgürtel zur Verfügung zu stellen.

15. Ein Arbeiter soll niemals allein arbeiten, sondern es soll immer mindestens eine andere Person dabei gegenwärtig sein, um etwaige Hilfe leisten zu können.

16. Die Arbeit ist von einem isolierten Standpunkte aus zu bewirken, und es sind ausserdem, wo nötig, Gummihandschuhe, isolierende Geräte und Werkzeuge zu verwenden.

Diese isolierenden Handschuhe, Geräte und Werkzeuge sind vor ihrer Gebrauchnahme von dem Benutzenden auf ihre Zuverlässigkeit zu untersuchen.

17. Der etwa auftretenden Kurzschlussgefahr ist, soweit es die Verhältnisse erlauben, durch Anbringung isolierender Umhüllungen vorzubeugen.

18. Besondere Vorsicht ist in feuchten Räumen oder im Freien bei nasser Witterung geboten.

19. Während eines Gewitters sind Arbeiten an Freileitungen oder mit diesen in leitender Verbindung stehenden Anlagen nur in dringenden Fällen und nur unter Anwendung besonderer Vorsicht zulässig.

Rettungsarbeiten.

20. Bei Rettungsarbeiten oder im Falle höherer Gewalt kann von der elektrischen Ausschaltung, von der Beleuchtung der Arbeitsstelle, sowie von der zweimännigen Bedienung abgesehen werden, wenn hiedurch nicht neue oder grössere Gefahr herbeigeführt wird.

Hilfeleistung.

21. Für Hilfeleistung bei Unfällen sind die Vorschriften zur Wahrung der persönlichen Sicherheit gegen den Eintritt von Unfällen durch

elektrische Ströme und für den Vorgang bei der ersten Hilfeleistung bei derartigen Unfällen zu beachten.

II. Gleisanlage.

Untersuchungen.

Begehung.

22. Das Begehungspersonal hat die Strecken nach Bedarf, mindestens aber zweimal in der Woche, abzuschreiten. Die Weichen sind täglich nachzusehen.

23. Bei dieser Begehung ist der gesamte Oberbau durch Besichtigung auf seine ordnungsmässige Lage und seinen betriebstauglichen Zustand zu beobachten. Es sind lose befundene Schienenbefestigungen — oder Verbindungsmittel, soweit sie zugänglich sind, anzuziehen, alle Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen hinsichtlich ihrer Funktion zu untersuchen, nach Bedarf zu reinigen und ihre beweglichen Bestandteile zu schmieren. Ferner sind, wenn nötig, die Entwässerungseinrichtungen und die Spurrillen zu säubern, letztere in scharfen Krümmungen auch zu schmieren. Wo das Sandstreuen durch behördliche Vorschriften angeordnet wurde, ist auch dies in angemessenen Zeiträumen durchzuführen.

Hauptuntersuchung.

24. Alljährlich einmal ist eine gründliche Hauptuntersuchung des Oberbaues vorzunehmen. Diese hat sich zu erstrecken auf die allgemeine Lage, den Zustand und festen Zusammenbau des gesamten Oberbaues, bei der feste Verlaschung aller Schienenstösse und das Auftreten von Kreuzstössen zu beobachten ist, soweit dies ohne Aufreissen der Strassendecke möglich ist. Besondere Aufmerksamkeit ist Gleiskrümmungen, dann Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen zu widmen und sind ihre Spurweiten nachzumessen. Letztere sind bei freiliegendem Oberbaue auch in den geraden Gleisen nachzusehen. In den Bögen sind überdies die allenfalls vorgeschriebenen Überhöhungen, bei Rillenschienen-Oberbau ist auch die Spurrillenweite zu messen. Bei der Untersuchung ist ferner auf den Verschleiss der Unterlagen, Schwellen und Befestigungsmittel, Schienenköpfe und besonders der Weichenzungen, Herz- und Kreuzstücke zu achten. Die Schienenkopfabnutzung ist stichprobenweise zu ermitteln.

Arbeitsvormerk.

25. Auf Grund des Untersuchungsergebnisses und der vorgefundenen Abnützungen sind die für notwendig erachteten grösseren Instandhaltungsarbeiten in Vormerk zu nehmen.

Elektrische Schienen Verbindung.

26. Das feste Sitzen der Kontaktstücke der elektrischen Schienenverbindungen (Stoss, Quer-, Längsverbindungen und Rückleitungsanschlüsse) und deren betriebstauglicher Zustand ist zu überprüfen: bei freiliegendem Oberbaue anlässlich jeder Hauptuntersuchung, bei eingebettetem Oberbaue gelegentlich des Aufreissens oder Erneuerung der Strassendecke.

Abnützungsgrenzen.

Schienenkopf.

27. Die Schienen eines Querschwellen — Oberbaues dürfen nur so weit abgenützt werden, dass deren Beanspruchung nach Winkler für ruhende Belastung gerechnet (**Maximalmoment** = $0,1888 \times \text{Raddruck} \times \text{Schwellenentfernung}$) nicht mehr als 1200 kg pro cm^2 beträgt. Bei Rillenschienen darf die Rillenweite im abgenützten Zustande auch in Krümmungen nicht mehr als 65 mm. betragen. Die Abnahme der Schienenkopf-breite durchlaufend unterstützter Rillenschienen darf nicht mehr als 30% der ursprünglichen Breite betragen. Eine weitergehende Abnützung kann nur über besonderes Ansuchen durch das k. k. Eisenbahnministerium bewilligt werden. Rillenweite und Schienenkopfbreite sind 10 mm. unter der jeweiligen Laufläche der Schienen zu messen. Erforderlichen Falles ist eine entsprechende Regelung der Spurweite des Gleises vorzunehmen. Bei Rillenschienen darf im abgenützten Zustande der Leitschenkel (Leitkopf) nur in geraden Gleisen Materialausbrüche bis höchstens 10 cm. Länge aufweisen, doch muss ein Hineinragen von Pflaster- und Schottersteinen u. dgl. in die Rille verhindert werden. Materialausbrüche der Leitschenkel bei Schienen in Gleiskrümmungen sind nicht gestattet. Für die Revisionsorgane sind Schablonen zur Konstatierung der zulässigen Abnützung herzustellen.

Führungen.

28. Zur Hintanhaltung von Entgleisungen müssen auch die abgenützten Schienen noch wirksame Führungen für die Spurkränze der Räder bilden. Dies gilt auch von Weichen, Kreuzungen und anderen Konstruktionsteilen der Gleisanlagen, insoweit, als solche Führungen in den genehmigten Konstruktionen vorgesehen sind.

III. Elektrische Streckenausrüstung.

A. KABEL.

29. Die Isolation der unterirdisch verlegten Speiseleitungen ist viermal im Jahre zu messen, die unterirdisch verlegten Kabelkasten sind zweimal im Jahre zu untersuchen.

B. OBERIRDISCHE STRECKENAUSRÜSTUNG. (Fahrleitung, Speise- und Signalleitungen).

Isolationsprüfung der Freileitungen.

Fristen.

30. Eine Isolationsmessung der oberirdischen blanken Fahrleitung (Oberleitung) ist vorzunehmen:
a) viermal im Jahre, wo blanke Schwachstromleitungen die Fahrleitung kreuzen oder sich derselben derart nähern, dass eine Berührung gerissener Schwachstromleitungen mit der Fahrleitungsanlage überhaupt möglich ist.
b) onst zweimal im Jahre.

Durchführung und Mass der Isolation.

31. Bei Isolationsprüfungen müssen die einzelnen Trag- und Spanndrähte gemessen werden, und ist die Isolation derselben sowohl gegen Erde als auch gegen den Fahrdraht zu prüfen.

32. Die Isolation jedes Trag- oder Spanndrahtes muss in jedem Falle gegen Fahrdraht und gegen Erde mindestens 1 Megohm betragen.

33. Dieselben Vorschriften gelten auch für alle Signal- und Speiseleitungen, sofern dieselben oberirdisch verlegt sind, aus blanken Leitern bestehen und für höhere Spannung als 250 Volt dienen.

Revision der Fahrleitung.

34. Die Fahrleitungsanlage sammt den an demselben Gestänge geführten Speiseleitungen und sonstigen Bahnleitungen ist von dem im Punkte 23 bezeichneten Begehungspersonale und zu den dort festgesetzten Terminen hinsichtlich gerissener Drähte und anderer grober, sinnfälliger sicherheitsgefährlicher Gebrechen zu besichtigen, soweit dies bei der Streckenbegehung geschehen kann.

Untersuchungen.

Zweimal im Jahre.

35. Zweimal im Jahre ist eine Untersuchung des Fahrdrahtes der ganzen Länge nach hinsichtlich seines Zustandes (Abnützung), seiner Lage zur Gleisachse und des Durchhanges, ferner seiner sämtlichen Lot-, Klemm- und Aufhängestellten vorzunehmen. Die Tragisolatoren und Klemmen, die Streckenisolatoren, Weichen- und Kreuzungsverbindungen, Verstärkungsstücke, Zusatzdrähte, Streckenausschalterkästchen und deren Kontakte sowie die zur Bahnanlage gehörigen Telefonschutzvorrichtungen sind zu untersuchen. Gleichzeitig sind die Trag- und Spanndrähte oder Seile und deren Bunde bei den Aufhängepunkten des Fahrdrahtes nachzusehen.

36. Ebenso oft sind die Blitzschutzvorrichtungen und deren Leitungen zu untersuchen, wobei auch die Erdung zu prüfen ist. Überdies sind nach Gewittern im Bereiche der oberirdischen Streckenausrüstungen die Blitzschutzvorrichtungen jener Strecken nachzusehen, in welchen Störungen durch atmosphärische Entladungen zu befürchten sind.

Jedes Jahr.

37. Einmal im Jahre sind die Aufhängepunkte und Verbindungsstellen der oberirdisch verlegten blanken Speiseleitungen, dann der Signalleitungen, welche für höhere Spannung als 250 Volt bestimmt sind, und die oberirdischen Kabeleinführungen vom und zum Maste zu untersuchen.

Alle zwei Jahre.

38. Alle zwei Jahre sind die Bunde der Trag- und Spanndrähte bei den Mast- und Mauerbefestigungen, die Spannisolatoren, Gabelschrauben und Mastschellen zu untersuchen. Ebenso oft sind die androssetten und Mauerhaken nachzusehen, insbesondere ist deren Befestigung zu prüfen.

Alle drei Jahre.

39. Alle drei Jahre sind die Eisenmaste auf ihre Standfestigkeit sowie Rostbildungen und Anbrüche zu untersuchen und ist der Anstrich auszubessern. Die Mastuntersuchung hat sich insbesondere auf den Teil innerhalb des Sockels zu erstrecken.

Holzmas-

40. Die Holzmasen sind alljährlich in der trockenen Jahreszeit auf ihre Standfestigkeit und in Bezug auf Fäulnis zu untersuchen, und zwar durch Abklopfen, in zweifelhaften Fällen durch Anbohren mit feinen Bohrern unmittelbar über dem Erdboden (zwischen Tag und Nacht) und Besichtigung des Bohrmehles. Das Bohrloch ist durch Einschlagen eines Stiftes aus hartem Holze wieder zu verschliessen. Jedes zweite Jahr sind die Holzmasen auf eine Tiefe von 20 cm. freizulegen und es ist dann durch Einstossen eines spitzen Instrumentes der Zustand der Holzfasern zu prüfen. Bei Masten, welche länger als zehn Jahre stehen, ist diese Untersuchung jährlich einmal durchzuführen

Abnutzungsgrenzen.

Fahrdraht.

41. Bei scharfen Einkerbungen, Brandstellen oder ähnlichen Verletzungen mit unvermittelten Querschnittsänderungen um etwa 15% des Querschnittes, ferner bei Abnutzung um etwa 30% des Querschnittes, die sich auf die Aufhängepunkte beschränkt, ist der Fahrdraht gegen Reissen entsprechend zu sichern, sofern er nicht erneuert wird.

42. Der Fahrdraht ist auszuwechseln, sobald sein Querschnitt auf grössere Längen nur mehr rund 65% des ursprünglichen beträgt.

Querschnittsermittlung.

43. Zur Ermittlung des noch vorhandenen Querschnittes genügt es, bei mehrseitig abgenutzten Runddrähten die kleinste und die grösste Stärke des Querschnittes mittels Schublehre zu messen und das arithmetische Mittel aus diesen beiden Massen als den Durchmesser des querschnittsgleichen Kreises anzusehen. Bei einseitiger Abnutzung des Drahtes ist die Ermittlung der geringsten Stärke mittels Schablonen hinreichend.

Trag- und Spanndrähte.

44. Trag- und Spanndrähte sind dann auszuwechseln, wenn sie Abscheuerungen von etwa 1/4 des Querschnittes, Rostgruben, scharfe Einkerbungen oder ähnliche Verletzungen aufweisen.

C. TURMWAGEN, GERÜSTLEITERN UND BAHNWAGEN.

45. Turmwagen und Gerüstleitern müssen so eingerichtet sein, dass die Arbeiter während ihrer Beschäftigung an den Fahrdrähten von der Erde isoliert stehen.

Jeder Turmwagen muss mit einer Bremse versehen sein.

Die höchst zulässige Anzahl von Personen und das Gewicht, mit dem die Brücke des Turmwagens belastet werden darf, müssen angeschrieben sein.

Die Stehbühnen der Turmwagen sind mit Schutzvorrichtungen gegen Herabfallen der arbeitenden und der Werkzeuge zu versehen, soweit die Art der Arbeit dies zulässt.

Das Untergestell der Turmwagen muss so schwer oder derart belastet sein, dass ein Umkippen bei Arbeiten auf dem Ausleger sowie beim Spannen von

Leitungen nicht eintreten kann oder es muss die Sicherheit gegen Umkippen durch besondere Hilfsmittel erreicht werden.

Die Turmwagen, Gerüstleitern und Bahnwagen sind vor jeder Indienststellung hinsichtlich des allgemeinen betriebsfähigen Zustandes zu besichtigen und es ist je nach der Einrichtung die Diensttauglichkeit der etwa vorhandenen Handbremsen, Schutzvorrichtungen, Zug- und Stossvorrichtungen, Beleuchtung, Signaleinrichtungen u. s. w. festzustellen.

IV. Fahrbetriebsmittel.

A. ALLGEMEINES.

Verwendung auf der Strecke.

46. Mangelhafte Fahrbetriebsmittel sind von der Benützung im Verkehre auszuschliessen, wenn ungeachtet normaler Verwendung und Beobachtung aller Betriebsvorschriften die Sicherheit voraussichtlich gefährdet ist. Solche Fahrbetriebsmittel dürfen überhaupt nur dann die Strecke zu Fahrten benützen, wenn mit Rücksicht auf die vorhandenen Gebrechen, für die Vermeidung von Unfällen entsprechend gesorgt ist.

B. TRIEBWAGEN ODER LOKOMOTIVEN.

Tägliche und fallweise Untersuchung.

47. Jeder Triebwagen ist vor jeder Indienststellung hinsichtlich seines allgemeinen betriebsfähigen Zustandes zu besichtigen und die Diensttauglichkeit der wichtigsten Sicherheitseinrichtungen festzustellen, und zwar der Hand- und sonstigen mechanischen Bremsen, Bahnräumer, beziehungsweise Schutzvorrichtungen, der Sandstreu- und Warnungsglocken und übrigen Signaleinrichtungen, der Beleuchtung und der Zug- und Stossvorrichtungen. Werden Mängel über andere Einrichtungen gemeldet, so sind auch diese nachzusehen. Fährt ein Triebwagen mehrmals am Tage aus, so ist die Besichtigung der erwähnten Einrichtungen vor der ersten Indienststellung an demselben Tage hinreichend.

48. Die Untersuchung, beziehungsweise Prüfung der übrigen Einrichtungen, und zwar insbesondere der Stromabnehmer, Sicherungen, Blitzschutzvorrichtungen, Automaten, Fahrschalter, Motoren, Erdanschlüsse und sonstiger empfindlicher Einrichtungen hat je nach Bedarf, mindestens aber jedes Halbjahr zu erfolgen.

Hauptuntersuchung.

Fristen.

49. Die Hauptuntersuchung hat nach einer Fahrleistung von höchstens 20000 km. nach der letzten Untersuchung, längstens aber nach einem Jahre stattzufinden.

Umfang.

50. Zum Zwecke der Hauptuntersuchung sind die Radsätze herauszunehmen, die Motoren zu zerlegen, Lager, Trag-, Zug-, und Stossfedern, Bremsgestänge und die beweglichen Teile aller Bremsen abzunehmen.

51. Die Untersuchung hat alle Einrichtungen, deren bewegliche Teile und Befestigungen, insbesondere die Sicherheitseinrichtungen zu umfassen. Je nach

der Einrichtung der Wagen sind zu untersuchen: die gesammte motorische Einrichtung und das Laufwerk, die Bremsen, Bahnräumer, beziehungsweise Schutzvorrichtungen, Zug- und Stossvorrichtungen, Sandstreuvorrichtungen, Warnungsglocken und andere Signaleinrichtungen, Handgriffe, Lederschlingen, Trittbretter, dann die Stromabnehmer, Schalter, Sicherungen, Apparate, Kupplungen und die übrigen Mechanismen sowie die Widerstände und Kabel einföhrungen. Ferner sind das Untergestell und dessen Verbindungen, der Wagenkasten nebst Perrons, Dach, Fussboden, Sitzen und die sonstigen Ausrüstungen zu untersuchen.

Isolations- und Widerstandsprüfung.

52. Eine Isolations- und Widerstandsprüfung ist bei den Vorschaltwiderständen, eine Isolationsprüfung bei allen elektrischen Leitungen und jenen Einrichtungen, beziehungsweise Teilen des Wagens vorzunehmen, welche vorschriftsmässig isoliert sein müssen.

Auch die Erdanschlüsse sowie die Verbindungen derjenigen Teile des Wagens, welche untereinander leitend verbunden sein sollen, sind hierauf zu prüfen.

C. INSTANDHALTUNG DER HANDBREMSEN.

53. Die Handbremsen der Wagen müssen bei Abnützung der Bremsklötze derart nachgestellt werden, dass jeder einzelne Wagen mit der Handbremse allein innerhalb der vorgeschriebenen Bremswege angehalten werden kann. Die Anzahl der Umdrehungen der Handbremsenkurbel, welche notwendig sind, um die ganz geöffnete Bremse zu schliessen, ist festzustellen und dem Revisionspersonal in geeigneter Weise bekanntzugeben.

D. ABNÜTZUNGSGRENZEN.

Bremsklötze.

54. Bremsklötze dürfen nur so weit abgenützt werden, dass die Bremse mit Rücksicht auf die nutzbaren Hebelwege wirksam bleibt. Im übrigen dürfen Bremsklötze bis zu einer mittleren Stärke von 10 mm. abgenützt werden.

Radreifen.

55. Die Stärke der Radreifen an Triebrädern muss mindestens 18 mm. betragen.

56. Die Stärke der Radreifen ist in der Ebene des Laufkreises zu messen, welcher mit 525 mm von der Mitte der Achse anzunehmen ist.

57. Die Spurkränze können bei Verwendung von Rillenschienen in der Höhe auf 12 mm. in der Stärke auf 8 mm. abgenützt werden, letztere gemessen 7 mm über dem Laufkreise. Dasselbe gilt bei Verwendung von Vignolschienenoberbau, wenn

letzterer mit Zwangschienen in scharfen Krümmungen, wenigstens im inneren Bogen, verlegt ist; ist dies nicht der Fall, so erhöhen sich die Mindestmasse für die Höhe auf 15 mm, für die Stärke auf 12 mm.

Achsschenkel (Achsstummel).

58. Die Achsschenkel der Wagen dürfen soweit abgenützt werden, dass die infolge Einwirkung der ruhenden Belastung des Eigengewichtes und des um 5% vermehrten Ladegewichtes des Wagens auf die Mitte der Lagerschale entfallende Teillast nur eine solche Biegungsbeanspruchung hervorruft, welche den fünften Teil der Bruchfestigkeit des Achsmaterials nicht überschreiten darf.

Der Berechnung ist die von dem liefernden Werke garantierte Mindestbruchfestigkeit für die verwendeten Stahl-, beziehungsweise Schweisseisensorten zugrunde zu legen. Für die Revisionsorgane sind Schablonen herzustellen, welche der grösstzulässigen Abnützung entsprechen.

59. Die Achsen sind anlässlich des Radkörperaustausches auf Anbrüche auch innerhalb des Nabensitzes zu untersuchen.

Ankerlager.

60. Die Ankerlager dürfen auf 1/2 mm. Luftspalt zwischen Anker und Magnetpolen abgenützt werden.

Schutzvorrichtung.

61. Die Schutzvorrichtung ist höchsten auf 8 cm. mindestens auf 5 cm. von Oberkante der Schienen einzustellen.

Tarnów, im April 1912.

ELEKTRIZITÄTSWERK und STRASSENBAHN

der Stadt Tarnów

DIE BETRIEBSLEITUNG.

Genehmigt mit Bezug auf den G.I.Erlass Zahl
3658/H. S vom II. Mai 1912.

K. K. General-Inspektion der Osterr. Eisenbahnen

KOLEJE ELEKTRYCZNE
na terenie Cesarstwa Austro-Węgierskiego
w 1911 roku

Sieć kolei elektrycznej	Liczba dni roboczych	Długość torowisk [km]	Liczba pojazdów motorowych	Liczba wagonów doczepnych	Przejechana trasa [mln wozom]	Przewóz pasażerów [mln osób]
Wiedeń	365	220,4	1 230	1 419	45	283,2
Brünner Straßenbahnen	365	22,8	48	41	2,1	9,6
Grazer Tramway	365	35,2	85	60	4	17
Olmützer Straßenbahnen	365	5,4	11	4	0,3	1,6
Pilsener Kleinbahnen	365	10,7	25	4	0,7	2,6
Polaer Straßenbahnen	359	7,3	14	15	0,5	1,9
Praga	365	67,5	348	203	13,3	54,8
Salzburger Straßenbahnen	365	1,4	5	0	0,2	0,7
St. Polten-Harland	287	9,1	3	1	0,05	0,1
Triester Tramway	363	16,4	55	63	2	12,5
Abbazianer Kleinbahn	361	12	15	5	0,4	1
Anssiger Kleibehnen	365	9,7	24	0	0,9	3,5
Bielsko-Biała (Bielitz Zigennerwald)	365	5	9	8	0,2	0,8
Bozen-Gries	365	3,1	8	0	0,3	0,5
Brüx-Oberleutensdorf-Johnsdorf	365	13,3	10	7	0,5	1,1
Budweiser Straßenbahnen	365	4,9	8	2	0,3	0,7
Czernowitzer Straßenbahnen	365	6,4	18	4	0,7	2,7
Dornbirn-Lustenau	365	11,2	5	2	0,1	0,3
Gablonzer Straßenbahnen	365	22,9	20	12	0,8	2
Görzer Straßenbahnen	365	4,7	8	5	0,3	1,2
Graz-Maria Trost	365	5,2	8	6	0,3	0,6
Iglauer Straßenbahnen	365	2,7	3	3	0,1	0,5
Kemmeibach-Ybbs-Stadt Ybbs	365	2,9	2	0	0,02	0,1
Klagenfurter Tramway	240	10,1	15	12	0,3	1
Kraków (Krakauer Tramway)	365	9,7	30	14	1	8,5
Laibacher Straßenbahnen	365	5,3	14	0	0,4	1,2
Lana-Meran	365	7,6	4	3	0,2	0,5
Lwów (Lemberger Straßenbahnen)	365	24,6	106	20	4,1	28,3
Linz-Urfahr, Tramway- und Elektrizitäts-Gesellschaft	365	12,1	28	27	0,8	3,9
Marienbader Kleinbahn	365	2,5	6	4	0,2	0,5
Meran-Obermais	365	0,9	4	0	0,1	0,3
Meraner Straßenbahnen	365	6,6	8	4	0,3	0,8
Reichenberger Straßenbahnen	365	7,3	20	8	0,8	2,6
Tarnów (Tarnówer Straßenbahnen)	98	2,6	8	0	0,1	0,3
Teplizer Straßenbahnen	365	10,9	15	11	0,5	2,2
Cieszyn (Teschener Straßenbahnen)	323	1,8	4	0	0,1	0,4
Triest Opeina	365	6,2	7	0	0,1	0,4
Troppauer-Straßenbahnen	365	4,8	9	5	0,3	1
Kalter-Mendel (Mendelbahn)	214	4,7	2	4	0,02	0,1
RAZEM		617,9	2 242	1 976	82,3	451

W zestawieniach dla miasta Wiednia ujęto sumaryczne wartości dla sieci kolei elektrycznej:

- Wiener Straßenbahnen,
- Wien (Praterstern) – Kagan.

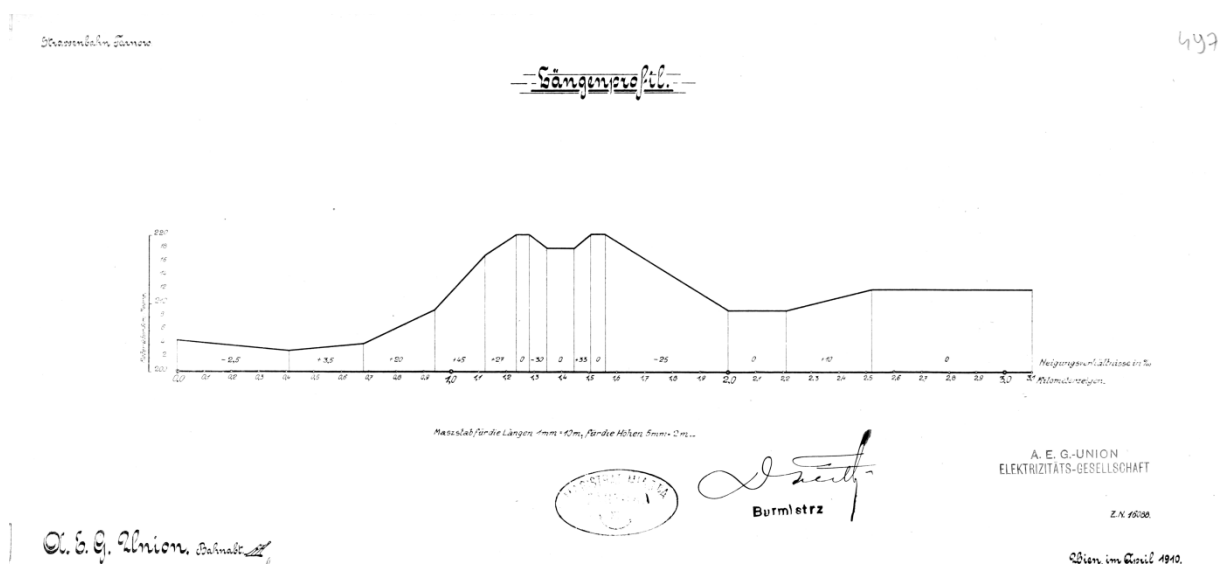
W zestawieniach ujęto sumaryczne wartości dla sieci kolei elektrycznej:

- Prag (Smichow) - Košit,
- Prager Straßenbahnen,
- Prag - Lieben – Vysočan.



Zdjęcie lotnicze z okresu I wojny światowej (widoczna remiza tramwajowa). [ŹRÓDŁO: zbiory M. Tomaszewski]

Łączna długość pojedynczych torów (uwzględniając tory dodatkowe mijanek, przystanku Dworzec oraz drugiego toru na terenie zajezdni tramwajowej) wynosiła 3,204 km. Zastosowano 13 rozjazdów, przy czym część o promieniu 50 m (kąt krzyżowania $9^{\circ} 27' 44''$) z mechanizmem sprężynującym o masie ok. 2,8 t. Pozostałe zwrotnice przestawne o masie ok. 3,0 t. 3,047 km torów wykonano z szyn rowkowych o profilu 120/160 mm z 32 mm szerokości żłobieniem, o masie własnej 43,90 kg/m. Odcinki proste ułożono z szyn o długości 15 m, zaś w pozostałych przypadkach o 1/3 krótszych. Na pozostałym odcinku 0,155 km toru (teren zajezdni) wykorzystano szyny klasyczne (choć nie można wykluczyć ich późniejszej wymiany (nie wykazuje ich źródło z 1936 r.) o masie własnej 21,08 kg/m (wg koncesji 22,05 kg/m) i długości 10 m. Zgodnie z koncesją wymiary podkładów miały wynosić 1,80 x 0,20 x 0,14 x 0,14 m. Torowisko główne przebiegało przez trzy mostki nad korytem potoku *Młynówka* (zlikwidowanym w latach 30-tych). Mostki znajdowały się na pozycjach 0,462 km (wysokość 2,9 m), 1,994 km (wysokość 2,7 m) oraz 2,195 km (wysokość 2,3 m). Dwa ostatnie, z uwagi na zły stan techniczny miały być przebudowane na potrzeby ułożenia linii tramwajowej na konstrukcje betonowo-żelazne. Czwarty mostek (wysokość 2,15 m) został zbudowany na ul. Warzywnej, na 0,063 km odnogi do remizy tramwajowej. Torowisko główne na pl.Dworcowym przebiegało przez tereny stanowiące własność kolei (odcinek 0,000 - 0,040 km). Umożliwiło to uzyskanie zezwolenie L.18/18-III ex 1911 r., przedłużone decyzją z dn. 17.02.1937 r., na podstawie której roczna opłata wynosił 5,00 zł. Odcinek 0,188-2,649 km przeprowadzony przez był przez drogę krajową (ul. Krakowska, pl. Sobieskiego, ul. Wałowa i ul. Lwowska). Pozostała część (ul. Kolejowa oraz odnoga przez ul. Warzywną i pl. Kapłonówka) przez grunty stanowiące własność miasta. Układ torów nie pozwalał na obrócenie pojazdu.



Przebieg projektowanego torowiska tramwajowego względem wysokości nad poziomem morza.

[ŹRÓDŁO: zbiory Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie]

Ponad torowiskiem została zawieszona sieć trakcyjna na wysokości ok. 5,5 m (z wyjątkiem budynku remizy - ok. 4,0 m), podtrzymywana przez sieć poprzecznych lin (pierwotnie zakładano ok. 35 m odstępu między linami na ul.Krakowskiej). Wykorzystano do tego ok. 100 cylindrycznych słupów stalowych o wysokości całkowitej ok. 8,5 m, prawdopodobnie przynajmniej jeden słup kratownicowy oraz dziesiątki rozetek (pierwotnie planowano 40) i haków, w miejscach gdzie do mocowania lin podtrzymujących można było wykorzystać ściany budynków przylegających do jezdni, po otrzymaniu zezwolenia ich właścicieli. Powstawanie nowych budynków wzdłuż torowiska tramwajowego skutkowało zastępowaniem niektórych słupów rozetkami lub hakami. Większa gęstość punktów mocowania trakcji wynikała z łuków torowiska lub nachylania jezdni. W celu jednolitego zużywania pantografów stosowany był system zygzakowanie trakcji. Przewód podlegał okresowej wymianie. Pierwotnie wykonany był z żelaza. Według podstawowych założeń na linii powinno znajdować się jednocześnie sześć pojazdów, co oznaczało, że wartość

przyłączeń sieci trakcyjnej wynosiła 255,9 kW. W okresie międzywojenny wykorzystywano do pięciu pojazdów. W sytuacji wykorzystania wszystkich ośmiu pojazdów (np. w czasie parad z okazji uroczystości państwowych) wartość ta wzrastała do 341,27 kW. W początkowym okresie swego istnienia, linia tramwajowa zużywała ok.20% energii elektrycznej wytwarzanej przez tarnowską elektrownię, przy czym straty elektrowni wynosiły ok. 15% produkowanej energii, zaś straty na przewodach kolejnych ok. 8,5% w stosunku do wartości produkowanych. W latach 1911-1912 zużycie energii elektrycznej wynosiło odpowiednio 46,3 MWh i 215,4 MWh, zaś w latach 1936-1937 odpowiednio 195,8 MWh i 200,5 MWh. Sieć trakcyjna zasilana była w dwóch punktach. Wschodni znajdował się przy wylocie ul.Urszulańskiej (połączony kablem jednożyłowym z tablicą rozdzielczą w elektrowni o długości 985 m, przekroju 70 mm² i zawartości miedzi 620 kg), zaś zachodni przy wylocie ul.Brama Pilźnieńska (odpowiednio 940 m, 70 mm², 592 kg). Punkty zasilania były połączone z główną tablicą rozdzielczą kablem gołym (parametry odpowiednio 1 375 m, 120 mm², 1 485 kg). Trakcja posiadała napięcie 500 V. Według pierwotnych założeń instalacja odgromowa miała zostać zamontowana w siedmiu punktach a wyłączniki sekcyjne w sześciu.



Budynek remizy tramwajowej po jego rozbudowie od strony pot. Wątek

[ŹRÓDŁO: zbiory
M.Tomaszewski]



Przystanek Basztowa na ul.Wałowej.

[ŹRÓDŁO: fotografia
archiwalna]



Przykłady systemów mocowania trakcji (stup, hak oraz różne typy rozetek). Zwracają uwagę zdobienia na poszczególnych elementach.

Po prawej stronie słupek przystankowy.

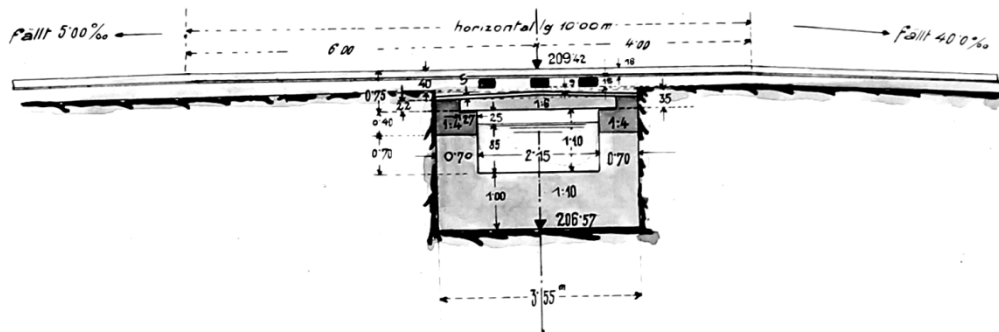
[ŹRÓDŁO: opracowanie własne na podstawie archiwalnych fotografii oraz współczesnych fotografii autora]



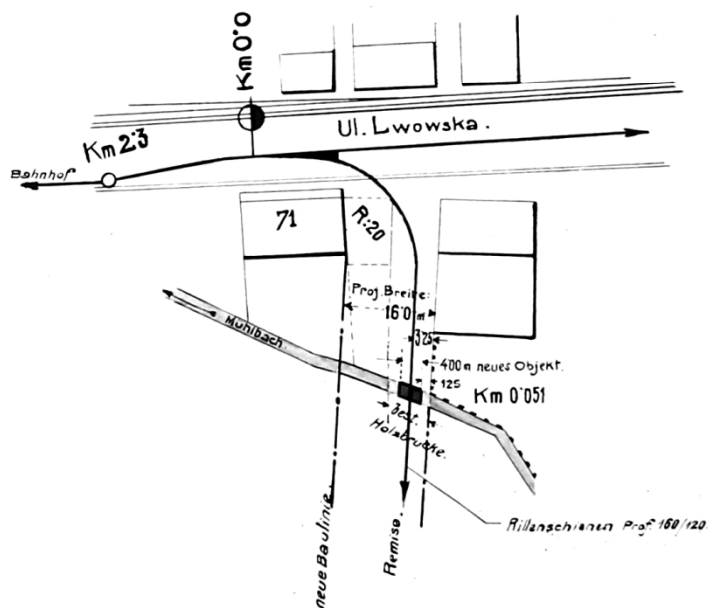
ss in km 0.051 des
 isflügels.

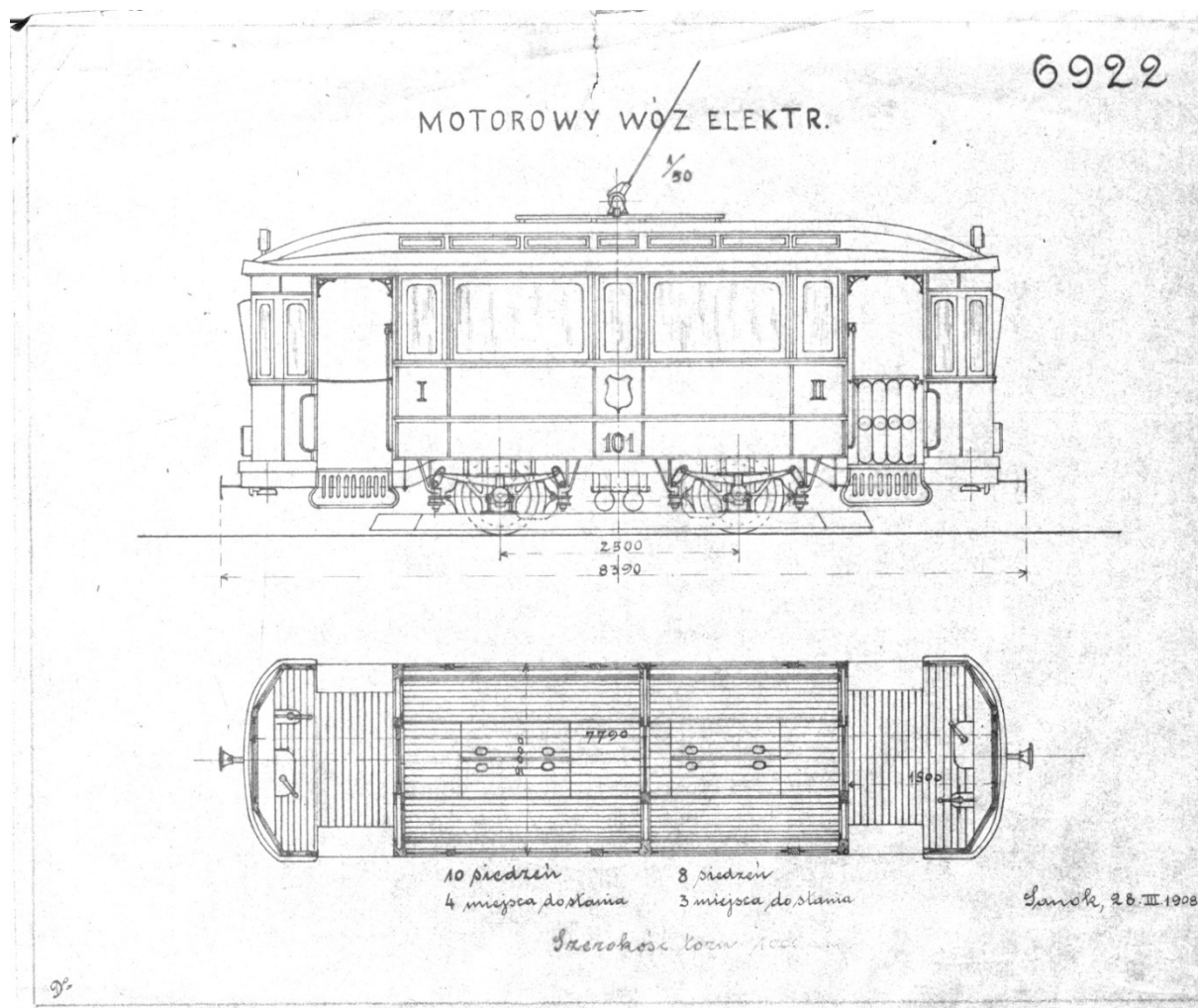
onstr. von 2.15 m senkr. l. W.
 (schiefer l. W.)

Querschnitt 1:100.



Situation 1:1000.





Rysunek techniczny wozu tramwajowego zamówionych przez Lwów.

[ŹRÓDŁO: zbiory Archiwum Narodowego w Rzeszowie Oddział w Sanoku]

Powstały układ linii pasażerskiej zapewniał komunikację dla części dzielnicy Strusina, centrum miasta oraz znacznej części Grabówki. Pierwotnie wytyczono 13 punktów zatrzymywania się tramwajów:

- **0,010 km – Dworzec** (pl. Dworcowy po wschodniej stronie wylotu ul. Kolejowej),
- **0,210 km – Planty** (ul. Krakowska na wschód od wylotu ul. Kolejowej),
- **0,373 km – Bartosza Głowackiego** (ul. Krakowska na wschód od wylotu ul. Głowackiego),
- **0,628 km – Plac Kościuszki** (ul. Krakowska na zachód od wylotu ul. Bandrowskiego),
- **0,927 km – Urszulańska** (ul. Krakowska pierwotnie po zachodniej stronie wylotu tej ulicy),
- **1,151 km – Plac Sobieskiego** (pl. Sobieskiego przy budynku Starostwa),
- **1,285 km – Seminarska** (ul. Wałowa na zachód od wylotu ul. Seminarskiej),
- **1,479 km – Basztowa** (ul. Wałowa na zachód od wylotu ul. Basztowej),
- **1,651 km – Plac pod Dębem** (ul. Wałowa na wysokości Placu pod Dębem),
- **1,817 km – Przecznicza Lwowska** (ul. Lwowska na zachód od wylotu ul. Przecznicza Lwowska),
- **1,955 km – Targowica** (ul. Lwowska przy pl. Targowica)
- **2,312 km – Warzywna** (ul. Lwowska na wschód od wylotu ul. Warzywny),
- **2,590 km – Grabówka** (ul. Lwowska na wschód od wylotu ul. Ukośnej)

Odjazd pojazdów z przystanków końcowych oraz środkowej mijanki musiały być zsynchronizowane, co umożliwiał system telefoniczny zastosowany na linii (trzy aparaty, 2,582 km przewodu). Każde jednak zatrzymanie któregoś z pojazdów (np. awaria, wypadek) w praktyce unieruchamiało lub dezorganizowało całą linię. Zastosowane rozwiązania umożliwiały wykorzystanie jednocześnie 6 wozów na linii (dwa pozostałe stanowiły rezerwę na terenie remizy tramwajowej). Pierwotnie przerwy pomiędzy poszczególnymi kursami

wynosiły 8 minut. Testy wykonane przy odbiorze technicznym wykazały następujące czasy przejazdów:

- Dworzec – Plac Kościuszki 4 minuty,
- Plac Kościuszki – Seminarńska 4 minuty,
- Seminarńska – Przecznicza Lwowska 3 ½ minuty,
- Przecznicza Lwowska – Warzywna 3 minuty,
- Warzywna – Grabówka 1 ½ minuty,

W 1912 r. wnioskowano o zwiększenie dopuszczalnej prędkości na skrajnych odcinkach linii *Dworzec – Plac Kościuszki* oraz *Przecznicza Lwowska – Grabówka* z 15 do 20 km/h w celu zmniejszenia odstępu pomiędzy kursami do 6 minut.

Przystanki oznaczone były słupkami pomalowanymi w kolorach szaro-niebieskich z napisem w kolorze bordowym. Wszystkie zlokalizowane były na południowej stronie jezdni (na pl.Dworcowym po stronie północno-wschodniej). Były to jedne z pierwszych miejsc w Tarnowie, gdzie umieszczono kosze uliczne. W 1913 r. uruchomiono poczekalnie dla pasażerów, prawdopodobnie na jednym z przystanków we wschodniej części linii. MKE dysponowała również formą własnego biura obsługi (ekspedycja), w wynajmowanym lokalu przy ul.Lwowskiej (do roku 1933/1934). W okresach o spodziewanej, minimalnej ilości pasażerów, stosowano ograniczenia w czasie funkcjonowania linii tramwajowej. Pierwsze, potwierdzone zastosowanie takiego rozwiązania miało miejsce w czasie Świąt Bożego Narodzenia w 1911 r. W 1913 r. linia nie funkcjonowała przez 4 dni. Wyłączenie ruchu tramwajowego następowało również w przypadku uroczystości (przemarszów, parad, manifestacji), których przebieg pokrywał się z linią pasażerską.

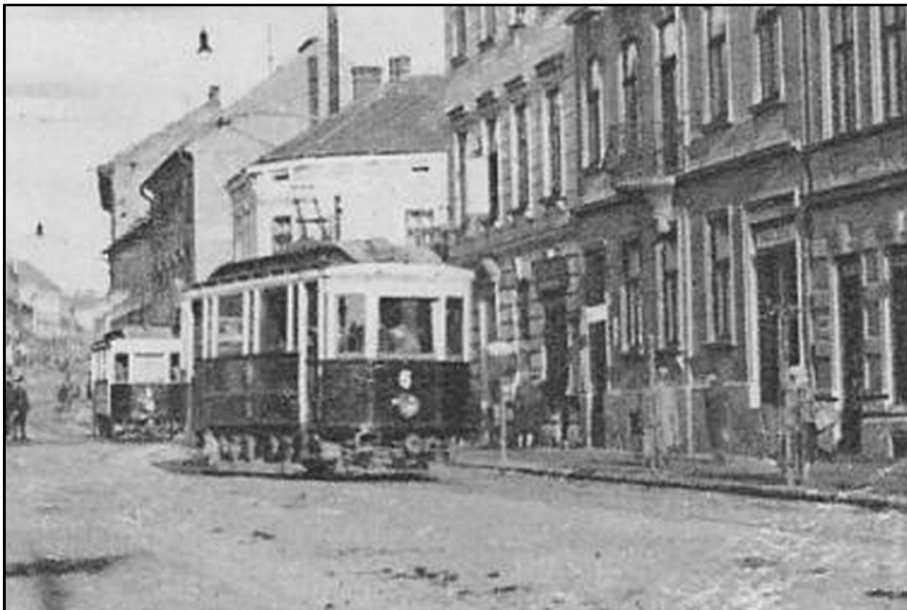


**Wóz nr 4 na
ul.Krakowskiej.**

[ŹRÓDŁO: ogólnodostępna
archiwalna fotografia
zamieszczona w serwisach
internetowych]

Na potrzeby obsługi ruchu pasażerskiego zakupiono osiem dwukierunkowych wozów silnikowych produkowanych przez firmę z Sanoka, będących zmodyfikowanym projektem dla Lwowa. W latach 1907-1908 do Lwowa dostarczono 62 pojazdy tego typu i 20 szt. odpowiadających im wagonów doczepnych. Model ten produkowany był przez fabrykę w Sanoku od początku XX wieku do lat 20-tych. Oprócz Tarnowa wykorzystywany był również w Krakowie (30 pojazdów silnikowych) oraz we Lwowie (łącznie ponad 100 wozów silnikowych i doczepnych zakupionych w kilku partiach). Poszczególne serie różniły się od siebie parametrami i szczegółami wyglądu. Wozy dostarczone do Tarnowa miały 8 600 mm długości, 2 140 mm szerokości oraz 3 360 mm wysokości. Posiadały dwie osie z kołami o średnicy 825 mm, przy rozstawie 2 520 mm. Tarnowskie egzemplarze różniły się od lwowskich zmodyfikowanym układem hamulcowym. Z uwagi na układ tarnowskiego

torowiska były to pojazdy dwukierunkowe. Zastosowano dwa silniki o mocy 2 x 29 KM każdy. Przełożeniu kół zębaty wynosiło 1:4,68. Wozy wyposażone były w odbieraki typu *Lira*. Pojazdy miały masę własną 10 t, przy zakładanej masie całkowitej 12,85 t (36 pasażerów i dwóch członków załogi). W każdy wozie znajdowało się 18 miejsc siedzących w dwóch przedziałach pasażerskich (klasy I i II), różniących się wykończeniem (klasa II była w kolorze beżowym, w klasie I sufit był biały, zaś listwy na siedzeniach, wygodniejszych niż w klasie II - beżowo-brązowe; w klasie I zamontowane były dodatkowo lustra). Przedziały i pomosty oddzielały przeszklone drzwi. W późniejszym okresie (po likwidacji podziału na klasy) wygląd wewnętrzny uległ ujednolicheniu. Pojazdy pomalowane były na kolor biało-czerwony (z wyjątkiem szaro-niebieskiego dachu). Posiadały dwa systemy hamulcowe. Wozy miały zachowaną możliwość przyłączenia wagonu doczepnego. Dla potrzeb technicznych zakupiono wóz wieżowy oraz dwuosiowy pług odśnieżny. Stan taboru był niezmienny przez cały okres funkcjonowania przedsiębiorstwa. W spisach majątkowych z okresu międzywojennego wymieniany jest jeszcze wózek ręczny.



**Dwa wozy tramwajowe
na mijance Plac
Kościuszki.**

[ŹRÓDŁO: ogólnodostępna
archiwalna fotografia
zamieszczona w serwisach
internetowych]

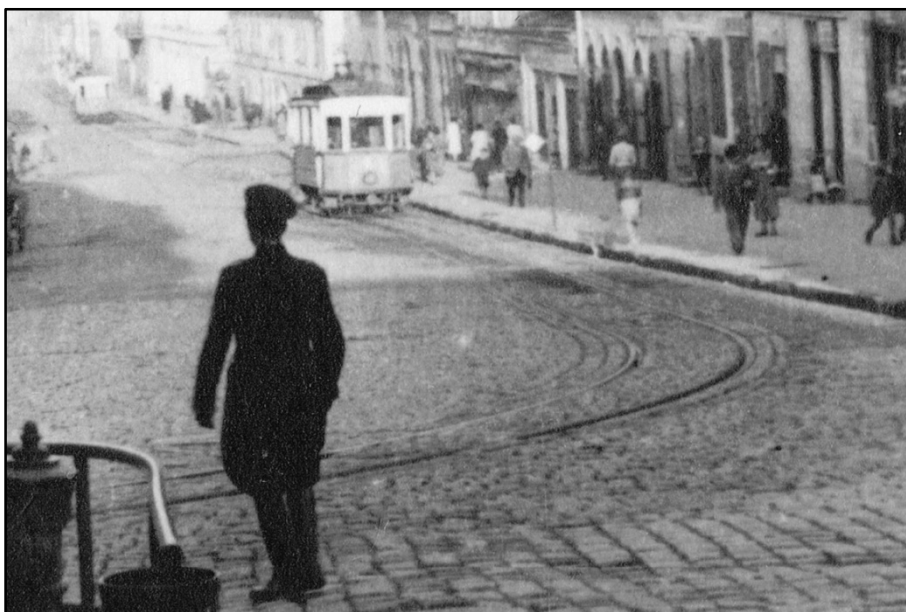
Miejska Kolej Elektryczna stanowiła wraz z Elektrownią dwa elementy Działu Technicznego Miejskich Zakładów Elektrycznych. Dział Administracyjny wykonywał zadania dla całości przedsiębiorstwa. Mimo takiego powiązania sprawozdawczości Elektrowni i MKE były prowadzone oddzielnie. Pierwotnie pracownicy MKE podzieleni byli na trzy podstawowe grupy. Pierwsza z nich odpowiedzialna za obsługę linii pasażerskiej zatrudniała 26 pracowników (24 konduktorów i motorowych, pomocnika w ekspedycji oraz kierownika jazdy). Druga grupa odpowiedzialna była za utrzymanie taboru oraz remizy. Obejmowała ona dozorcę wozów i jazdy, 2 ślusarzy, 3 pomocników oraz robotników dziennych. Ostatnia grupa odpowiedzialna była za torowisko (dozorca torów, 2 stróżów oraz robotnicy dzienni). W dziale administracyjnym można wyróżnić jedno stanowisko przypisane bezpośrednio do potrzeb MKE (inkasent kolei). Pracownicy posiadali ubrania służbowe. W przypadku osób zatrudnionych na stanowiskach technicznych były to ubrania robocze, zaś dla personelu związanego z obsługą pasażerską (konduktorów i motorowych) ciemnoniebieskie mundury oraz okrągłe czapki (znajdował się na nich herb miasta i uskrzydłone koła). Dodatkowo pracownicy posiadali również służbowe buty, płasze, kozuchy i rękawiczki. Konduktorzy posiadali również odpowiednie torby.



Wóz nr 3 na dodatkowym torze mijanki Plac Kościuszki. Po prawej stronie widoczny stłupek przystanku tramwajowego.

[ŹRÓDŁO: ogólnodostępna archiwalna fotografia zamieszczona w serwisach internetowych]

W Tarnobrzegu początkowo występowały problemy z większym niż planowano zużyciem energii elektrycznej przez wozy tramwajowe. Uznano wówczas, iż problem znajduje się po stronie braku odpowiedniego wykształcenia motorowych, którzy na skutek niewłaściwej jazdy doprowadzali do podwyższenia poziomu zużycia energii elektrycznej. Problemy ze zwiększonym popytem na energię elektryczną nie dotyczyły jednak tylko MKE ale całego miasta. W 1912 r. wymusiło to reorganizację pracy Elektrowni Miejskiej.



Zachodnia część ul. Lwowskiej. Widoczne dwa wozy. Wóz na pierwszym planie znajduje się поблизу przystanku Przecznicza Lwowska.

[ŹRÓDŁO: zbiory M. Tomaszewski]

Na terenie Cesarstwa obowiązywała zasada ruchu lewostronnego. Dla tramwajów w Tarnobrzegu miało to znacznie jedynie dla ruchu w obrębie pięciu mijanek (wliczając mijankę na przystanku końcowym *Grabówka*). Zasada ta nie obowiązywała na przystanku *Dworzec*, gdzie nadjeżdżający pojazd zajmował wolną bocznice. W takim układzie ręcznie przestawiane musiały być tylko rozjazdy przed remizą oraz na połączeniu torowiska głównego z torem dojazdowym do remizy a także rozjazd przy przystanku *Dworzec* pomiędzy pierwszym a drugim pojazdem każdego dnia.

31.03.1912 r. wydana została *Konzession-Bedignisse für die schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe im Gebiete der Stadtgemeinde Tarnów* (koncesja na okres 90 lat z 25-letnim zwolnieniem podatkowym) oraz *Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych, dotyczące koncesjonowania elektrycznej wąskotorowej kolejki na obszarze gminy miasta Tarnowa*, R.G.Bl. 70, 1912). Obydwa dokumenty odwołują się łącznie do kilku innych aktów prawnych:

- *Cesarskie rozporządzenie, mocą którego wydany zostaje porządek czynności przy kolejach żelaznych, dla wszystkich krajów koronnych* (R.G.Bl. 1, 1852),
- *Rozporządzenie Ministra Handlu, handlu i robót publicznych, obowiązują do wszystkich ziem koronnych, z wyjątkiem granic wojennych dotyczącą obdarzenia koncesji na prywatne budowy kolei* (R.G.Bl. 238, 1854),
- *Ustawa o udzielaniu posad wysłużonym podoficerom* (R.G.Bl. 60, 1872),
- *Rozporządzenie Ministerstwa kolei żelaznych, dotyczące mostów kolejowych torowych i nadtorowych, tudzież mostów na drogach dojazdowych z żelaznymi lub drewnianymi dźwigarami* (R.G.Bl. 97, 1904),
- *Ustawa o kolejach niższego rzędu* (R.G.Bl. 149, 1910).



Ulica Lwowska w czasie okupacji. Widoczne torowisko tramwajowe.

[ŹRÓDŁO: zbiory
M.Tomaszewski]

Równoległe z wydaniem koncesji wprowadzone został dokument *Vorschriften für die Untersuchung und Instandhaltung der Gleisanlagen, Elektrischen Strecken-Ausrüstung und Fahrbetriebsmittel für die Städtische Strassenbahn Tarnów*, określający wymagania związane z kontrolą i konserwacją linii tramwajowej oraz posiadanego sprzętu. Do obowiązków personelu należała m.in. obserwacja bieżącego stanu technicznego infrastruktury, w celu możliwe szybkiego wykrywania powstałych usterek. Przeszkody i inne zagrożenie winne były być przez personel usuwane. W przypadku wykrycia czynu niedozwolonego z mocy prawa, personel miał obowiązek w miarę możliwości zapobiec przestępstwu i zatrzymać sprawców. W sytuacji, gdy nie istniała możliwość eliminacji zagrożenia, personel miał za zadanie podjęcie działań skierowanych na ograniczenie lub wyeliminowanie niebezpieczeństwa wypadku. Informacje o wykrytych nieprawidłowościach miały być przekazywane natychmiast do odpowiedniego działu lub nie później niż po zakończeniu niezbędnych prac podjętych w wyniku wykrycia tych wad. Infrastruktura oraz tabor firmy podlegały okresowym badaniom, przy czym w przypadku wystąpienia wypadków i awarii konieczne było przeprowadzenie badań dodatkowych przed ponownym jego wykorzystaniem. Terminy badań miały być ustalane w okresach ich wymagalności. Terminarz badań koniecznych do przeprowadzenia kilka razy w roku miał być ustalany w sposób równomierny. Kontrole ukierunkowane były ustalenie czy przedmiot badania jest w odpowiednim stanie technicznym a także czy jego bieżący stopień zużycia nie zagraża bezpiecznemu użytkowaniu do kolejnego, przewidzianego terminu badania. Odpowiedzialność za powierzone zadania ponosili pracownicy oraz organy nadzoru przedsiębiorstwa. Wszelkie prace związane z instalacjami elektrycznymi mogły być prowadzone jedynie przy zachowaniu odpowiednich

środków ostrożności, przez wyszkolony personel, wyposażony w sprzęt ochronny. Prace przy sieci winny być prowadzone po jej wyłączeniu i przy warunkach pogodowych nie stwarzających zagrożenia dla personelu technicznego. Naruszenie tych zasad było dopuszczalne tylko w wyjątkowych przypadkach, przy zachowaniu szczególnej ostrożności. Ze względów bezpieczeństwa prace przy tego typu instalacjach nie powinien wykonywać jeden pracownik. Planowano, iż torowisko będzie kontrolowane przynajmniej dwa razy w tygodniu w czasie dnia. Stałej kontroli i konserwacji bieżącej podlegała również trakcja. Raz w roku dokonywana miała być kontrola gruntowna infrastruktury, z tym że część pomiarów wykonywana miała być na próbkach losowych. W ten sposób komisja kontrolująca miała określić stopień zużycia poszczególnych elementów, co z kolei dawało podstawy do planowania prac remontowych. Określono również normy dla zużycia szyn i przewodów, w celu zapewnienia bezpieczeństwa w ich użytkowaniu. Regulacje przewidywały, iż dwa razy w roku dokonywana miała być kontrola przewodu jezdnego oraz torowiska, ze szczególnym uwzględnieniem elementów najbardziej narażonych na zużycie. Z taką samą częstotliwością miały być kontrolowane instalacje odgromowe. Mniej istotne elementy kontrolowane miały być raz w roku, co dwa lub nawet co trzy lata. Kontroli poddawane miały być również słupy trakcyjne. Wymiana przewodu jezdnego miała następować po stwierdzeniu stopnia zużycia określonego w parametrach szczegółowych. Wóz wieżowy zgodnie z warunkami miał być wyposażony w izolacje zabezpieczające pracowników oraz system hamulcowy a także konstrukcje zabezpieczające pracowników wykonujących zadania na wysokości. Kontroli miały podlegać również pojazdy wykorzystywane przez przedsiębiorstwo. Duży przegląd miał następować po 20 000 km. Jednak na bieżąco wykonywane miały być działania kontrolne podstawowych elementów pojazdów.



Malowanie słupa trakcyjnego.

[ŹRÓDŁO: zbiory
M.Tomaszewski]

Lata 1912-1913 stanowiły kontynuację inwestycji. W 1912 r. o 560 koron wzrosła wartość wozów pasażerskich, co może wiązać się z możliwą w tym okresie wymianą oporów w motorach tramwajowych. Aż o 2 049 koron wzrosła wartość pługu odśnieżnego. Wykonano również brukowanie przystanków oraz zakupiono tokarkę elektryczną z przeznaczeniem do obtaczania kół. Jednocześnie wydatkowano kwotę 9 566 koron na roboty związane z torowiskiem i trakcją. W rok później te ostatnie wydatki przekroczyły 11 tysięcy koron. Zgodnie z danymi statystycznymi w 1913 r. oddano do użytku budynek mieszkalny na potrzeby pracowników MKE (part. rygl., powierzchnia 131 m², wartość 40,00 zł/m² - dane dla II/1936 r.).

DANE STATYSTYCZNO-FINANSOWE DLA LAT 1911-1913

	1911 r.	1912 r.	1913 r.
Koszty utrzymania i przebudowy	0	9 566	11 712
podbudowy i naziemne	0	9 318	11 351
Podbudowy	0	9 022	...
Naziemne	0	296	...
Przewody elektryczne eksploatacyjne	0	249	146
Wykorzystany kapitał zakładowy	553 642	560 000	560 000
Amortyzacja kapitału zakładowego	3 061	0	0
Koszt zakupu wozów pasażerskich	158 280	158 840	158 840
Koszt zakupu pługu odśnieżnego	2 396	4 445	4 445
Ilość sprzedanych biletów	24 250	100 263	103 500
Przejechane trasy [wozokm]	62 746	258 681	267 030
Ilość przewiezionych pasażerów	335 942	1 074 134	930 739
Ilość dni ruchu pasażerskiego	98	366	362
Przychody łącznie	34 576	120 654	106 465
Z ruchu pasażerskiego	34 567	120 237	105 088
Pozostałe	0	417	1 377
Koszty łącznie	20 826	115 564	109 723
koszty podstawowe	19 200	106 424	106 976
Pozostałe koszty	1 626	9 140	2 747
podatki, stemple, należne ekwiwalenty	0	199	105
ubezp. od nieszczęśliwych wypadków	1 626	2 446	478
Odszkodowania	0	0	1 120
Pozostałe	0	6 495	1 044
Wynik finansowy	13 758	5 090	-3 258
Splata zadłużenia z wyniku finansowego	11 271	0	0
Wynik finan. za poprzednie okresy w dyspozycji	0	2 479	7 569
Wartość zysku w dyspozycji na koniec okresu	2 479	7 569	4 311
Wypadki ogółem	5	8	5
Z własnym środkiem transportu	1	2	0
Z ruchem drogowym	1	2	0
Pozostałe wypadki	3	4	5
Wypadki na odcinkach wolnych	4	6	5
Wypadki na przystankach	1	2	0
Liczba osób poszkodowanych innych niż prac.	2	4	4
Zabici	0	2	1
ranni	2	2	3
Liczba osób zatrudnionych	43	41	44
Urzednicy i niżsi urzednicy	5	7	7
Urzednicy (kobiety)	0	1	1
pracownicy fizyczni	34	30	29
średnioroczne liczba prac. – syst. dzienny	6	3	7
Wynagrodzenia łącznie	12 188	48 615	48 647
Urzednicy i niżsi urzednicy	2 354	10 267	10 267
Urzednicy (kobiety)	0	500	500
pracownicy fizyczni	8 655	36 078	35 578
średnioroczne liczba praco. – syst. dzienny	1 179	1 770	2 302

Tarnowska linia tramwajowa należała do najmniejszej w Cesarstwie Austro-Węgierskim, gdzie na koniec 1911 r. istniało 617,9 km torowisk zelektryfikowanych (głównie o charakterze kolei miejskich). Wartość ta systematycznie rosła w kolejnych latach. Oprócz tarnowskiej na terenie Galicji funkcjonowały rozbudowę sieci we Lwowie oraz Krakowie.

Pierwsze lata funkcjonowania linii pasażerskiej wykazały słuszność analizy rentowności wykonanej jeszcze w 1908 r. Przychody w przeliczeniu na dzień roboczy malały w latach 1911-1913. Sukces ekonomiczny tarnowskiego tramwaju okazał się bardzo szybko skutkiem zainteresowania nowością, jaką bez wątpienia był czerwone wozy na ulicach miasta. Jeszcze

06.11.1911 r. jeden z radnych sugerował dobudowanie drugiego toru linii tramwajowej. Wkrótce ilość przewożonych pasażerów osiągnęła wartości realną dla określonego cennika usług, co nie znaczy że odpowiednią dla utrzymania rentowności przedsięwzięcia. W celu uzyskania dodatniego wyniku finansowe za 1911 r. zrezygnowano z przeznaczenie kwoty 17 400 koron na fundusz odnowienia. Bardzo szybko władze miasta zdecydowały o działaniach zmierzających do poprawy bieżącej sytuacji. Uproszczono od 01.01.1912 r. systemu opłat poprzez likwidację podziału na strefy (bilet normalny kosztował w klasie I 14 halerzy, zaś w klasie II – 10 halerzy), wprowadzono bilet pracowniczy (do godziny 7:00 w dni robocze – 8 halerzy w klasie I i 6 halerzy w klasie II), zaś od 01.05.1912 r. obniżono cenę biletu normalnego w I klasie o 2 halerze. W styczniu 1912 r. negatywnie ustosunkowano się do możliwości budowy przystanku kolejowego na Grabówce, który mógłby zmniejszyć liczbę pasażerów linii tramwajowej oraz uchwalono w lipcu wydzierżawienia na trzy lata prawa do umieszczenia reklam wewnątrz wozów pasażerskich. W późniejszym okresie reklamy umieszczane były również na zewnątrz wozów na specjalnych płytach zamontowanych w górnych częściach pojazdów. Przychody z reklam miały jednak zawsze znaczenie marginalne. Jeszcze w styczniu 1912 r. przewidywano, iż rzeczywista liczba pasażerów będzie wyższa od zaplanowanej. W marcu tego samego roku wprowadzone zostały nowe bilety dla uczniów a w dwa miesiące później obniżono wartość biletów w klasie I. Podejmowane działania nie doprowadziły jednak do poprawy sytuacji. Rok 1912 zamknął się wprawdzie niewielkim zyskiem, jednak planując budżet przedsiębiorstwa na rok 1913 Komisja budżetowa ograniczyła planowane koszty i przychody o 14 000 koron (do kwoty 134 000 koron) w stosunku do wartości wnioskowanych przez władze miasta. W rzeczywistości nie udało się utrzymać równowagi pomiędzy przychodami i wydatkami a rok zakończył się ujemnym wynikiem finansowym. To właśnie mogło być przyczyną szukania w lipcu 1914 r. rozwiązań zmierzających do poprawy sytuacji ekonomicznej. Zdecydowano ówczesnie o podniesieniu opłat za przejazd tramwajem w godzinach nocnych oraz na odcinku w sąsiedztwie dworca kolejowego, co wynikało z niskiej liczby pasażerów. 12.01.1914 r. wychodząc naprzeciw oczekiwaniom pasażerów utworzone zostały dwa przystanki warunkowe. Pierwszy przy wylocie ul. Kaczkowskiego a drugi na ul. Lwowskiej pomiędzy przystankami *Targowica* i *Warzywna*. Zaburzyły one ilość miejsc zatrzymywania się pojazdów na poszczególnych odcinkach a tym samym synchronizację ruchu pojazdów. Szczególnie było to odczuwalne pomiędzy mijankami *Plac Kościuszki* a *Seminarska*. Prawdopodobnie nie zostały one przywrócone w okresie międzywojenny. Brak przystanku przy wylocie ul. Kaczkowskiego został częściowo zrekompensowany poprzez przesunięcie przystanku *Urszulańska* ze wschodniej strony skrzyżowania na zachodnią. W złych wynikach finansowych przedsiębiorstwa należy właśnie upatrywać brak nowych inwestycji w zakresie komunikacji tramwajowej w Tarnowie.



**Róg ulic Wałowej
i Lwowskiej.**

[ŹRÓDŁO: zbiory
M. Tomaszewski]

Pomimo niewielkiej prędkości pojazdów pasażerskich (do 15 km/h wg koncesji), ruch tramwajowy nie był wolny od wypadków. W latach 1911-1914 w wypadkach śmierć ponieśli przynajmniej cztery osoby a przynajmniej siedem zostało rannych.

I wojna światowa zmieniała sytuację w mieście. Sytuacja na froncie bardzo szybko zaczęła być niekorzystna dla sił Cesarstwa Austro-Węgierskiego. Ogólna sytuacja wojenna, ekonomiczna i społeczna spowodowała w efekcie zawieszenie funkcjonowania linii tramwajowej. Zgodnie z danymi statycznymi linia była nieczynna w okresie od 01.08.1914 r. do 01.08.1921 r. Tym samym wojna zakończyła pierwszy etap funkcjonowania tarnowskiej MKE. W okresie od 10.11.1914 r. do 06.05.1915 r. Tarnów znajdował się pod okupacją rosyjską a jednocześnie w 1915 r. miasto było celem ostrzału artyleryjskiego.



**Wóz nr 5 na
ul. Krakowskiej na
wysokości wylotu
ul. Urszulańskiej.**

[ŹRÓDŁO: ogólnodostępna
archiwalna fotografia
zamieszczona w serwisach
internetowych]

Wprawdzie Tarnobrzeg był pierwszym polskim miastem, które skutecznie przejęło władzę od administracji i wojsk państw zaborczych, jednak wojna doprowadziła do migracji ludności oraz znacznego pogorszenia się sytuacji ekonomiczno-społecznej miasta i jego mieszkańców. Mimo bardzo złej sytuacji finansowej, 12.06.1919 r. podjęta została uchwała Rady Miejskiej w sprawie ponownego uruchomienia tramwaju. Dopiero jednak 15.06.1921 r. ówczesny dyrektor Elektrowni zawiadomił o końcowym etapie prac związanych z ponownym uruchomieniem linii tramwajowej. Możliwości finansowe wymusiły prawdopodobnie ograniczenie prac do niezbędnego minimum w celu jedynie ponownego uruchomienia linii. Nie było ówczynie szans na rozbudowę torowiska, choć w zachodniej części miasta powstał największy ówczynie w Tarnobrzegu zakład przemysłowy – Warsztaty Kolejowe, zatrudniający znaczną liczbę pracowników. W pobliżu zakładów funkcjonowała Kolonia Kolejowa – pracownicze osiedle mieszkaniowe. Ruch na linii przywrócono w pierwszych dniach sierpnia 1921 r.



Dwa wozy tramwajowe na mijance Seminarska. Zwraca uwagę niewielka szerokość jezdni na tym, odcinku, który powodował, że dwa wozy ustawione na mijance skutecznie utrudniały ruch.

[ŹRÓDŁO: archiwalna fotografia ze zbiorów autora]

W 1918 r. na terenie Polski znajdowało się dwanaście sieci tramwajowych. Tarnowska linia należała do najmniejszych z nich. Odrodzenie Państwa Polskiego wymuszało ujednolicenie systemu prawnego. 19.05.1920 r. wydano *Rozporządzenie Rady Ministrów w przedmiocie przejęcia przez Ministerstwo Kolei Żelaznych zwierzchniego nadzoru nad kolejami miejskimi (tramwajami)* a w dniu 03.06.1922 r. *Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych o wymijaniu i wyprzedzaniu na drogach publicznych*, wprowadzające na terenie całego kraju ruch prawostronny, z okresem przejściowym dla ruchu tramwajowego do dnia 21.06.1923 r. W Tarnobrzegu, w przeciwieństwie do bardziej rozbudowanych sieci tramwajowych wymagało to jedynie zmiany mechanizmów w rozjazdach mijanek. Można przypuszczać, iż tory dodatkowe mijanek *Warzywna* i *Grabówka* nie były w ogóle wykorzystywane z uwagi na ograniczenie maksymalnej liczby pojazdów pasażerskich do pięciu (pojazd dojeżdżający do wschodniego krańca linii wracał w stronę dworca bez oczekiwania na kolejny wóz, na przystanku *Dworzec* system pozostał niezmieniony). *Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 19 stycznia 1933 r. (...) w sprawie użycia dróg publicznych do przeprowadzenia kolei, tramwajów, przewodów elektrycznych, wodociągów, gazociągów, urządzeń odwadniających i do innych urządzeń* uregulowało sprawy związane z budową m.in. torowisk tramwajowych. Funkcjonowanie przedsiębiorstw komunikacyjnych, wymuszało specyficzny system czasu pracy, odmienny niż dla przedsiębiorstw np. produkcyjnych. Umożliwiało to wydane 16.03.1925 r. *Rozporządzenie Ministra Pracy i Opieki Społecznej w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu w sprawie czasu pracy pracowników ruchu tramwajów miejskich*. Czas pracy osób związanych z ruchem pojazdów regulowały przepisy szczegółowe. Od 1925 r. czas pracy nie mógł przekroczyć w dniu 10,5 godziny (przy zagwarantowaniu możliwości spożycia posiłku). Norma tygodniowa wynosiła 46 godzin, dla czterotygodniowego okresu rozliczeniowego, w którym nie mogła przekroczyć łącznie 184 godzin. Na podstawie zmiany rozporządzenia z dnia 13.08.1930 r. wartości te wzrosły odpowiednio do 48 i 192 godzin. Dla pozostałych pracowników zastosowanie miały przepisy ogólne. Ujednoliceniu uległy również pozostałe przepisy w zakresie przedsiębiorstw tramwajowych, poprzez wydane 06.06.1929 r. *Rozporządzenie Ministra Komunikacji w sprawie przepisów o ruchu tramwajów elektrycznych w miastach* (zmieniono je nieznacznie 19.05.1932 r. oraz 08.05.1934 r.). To właśnie ten ostatni akt prawny wprowadził zasady w zakresie ruchu pojazdów tramwajowych, obowiązków pracowników, dopuszczenia możliwości przewozów psów (do 1934 r., zgodnie z pierwotnym tekstem rozporządzenia obowiązywał zakaz przewozu zwierząt) oraz zasad związanych szeroko rozumianym bezpieczeństwem. Palenie tytoniu dopuszczalne było tylko na jednym z pomostów. Należy przy tym brać pod uwagę, iż część przepisów nie miała odniesienia do tarnowskiej MKE, z uwagi na jej charakter (np. brak wagonów doczepnych czy bardzo prosty układ torowiska).



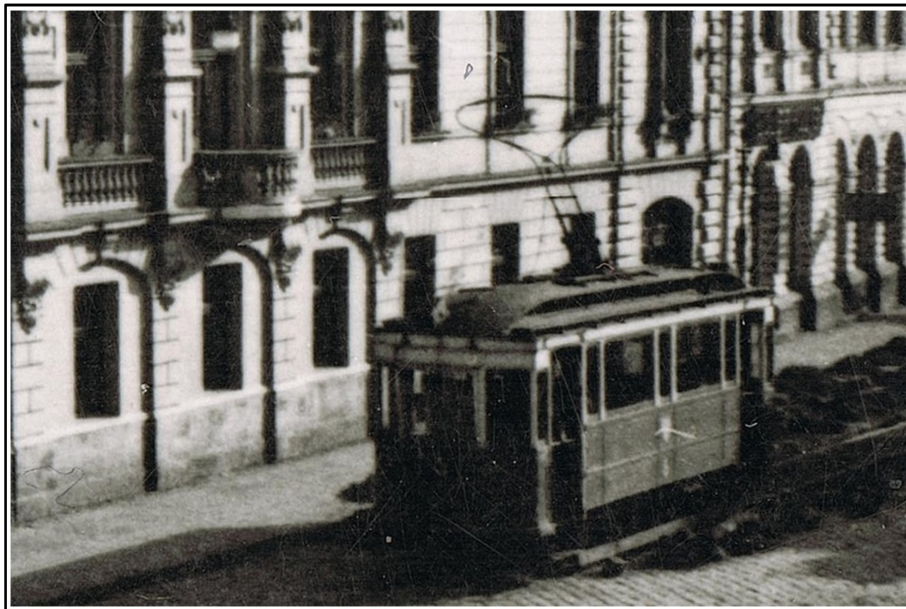
Torowisko tramwajowe w zachodniej części ul. Wałowej.

[ŹRÓDŁO: zbiory Narodowego Archiwum Cyfrowego]

Na początku lat 20-tych szybko dał o sobie znać przedwojenny problem deficytu przedsiębiorstwa. Sprawa ta była omawiana w 1923 r. (gazowania, elektrownia i wodociągi odnotowały w tym okresie pozytywny wynik finansowy). Był to jednocześnie okres szalejącej inflacji. Cena biletów tramwajowych osiągnęła 8 000 marek (choć istniała możliwość zwiększenia jej do 10 000 marek). Rok później w ramach projektów ratowania przedsiębiorstwa rozważany był nawet pomysł jego wydzierżawienia. 27.03.1924 r. sytuacja przedsiębiorstwa była już na tyle zła, że po relacji inż. Wowkowicza, zdecydowano na warunkowe utrzymanie funkcjonowania przedsiębiorstwa przez dwa miesiące. W tym okresie w lokalnym czasopiśmie *Praca*, ukazał się ironiczny artykuł sugerujący wykorzystanie tarnowskich tramwajów do przewozów towarowych pomiędzy dworcem towarowym stacji *Tarnów* (poprzez dobudowanie torowiska na ul. Bandrowskiego) a Placem pod Dębem. Przewozy towarowe z wykorzystaniem sieci tramwajowej realizowane były np. Bielsku. Mimo tak negatywnych sygnałów rok 1924 był przełomowy dla MKE. Rozpoczęto szeroko zakrojone prace modernizacyjne, zarówno w zakresie taboru, jak i infrastruktury. Lokalnym skandalem zakończyło się podniesienie toru tramwajowego na ul. Lwowskiej. Prace wykonano bez zezwolenia Państwowego Zarządu Drogowego, który nakazał przywrócenie stanu poprzedniego. Pod koniec 1924 r. udało się stronom sporu dojść do porozumienia, który miał skutkować dalszym etapem modernizacji jezdni ulicy Lwowskiej w 1925 r. W latach 1924-1925 oprócz naprawy torowiska na praktycznie całej długości, wymieniono przewód główny na miedziany (o przekroju 50 mm²) oraz wyremontowano motory w wozach. Działania te zbiegły się z ogólną poprawą sytuacji ekonomiczno-społecznej. MKE powoli redukowała roczny poziom deficytu, przewożąc w 1927 r. ok. 1,2 mln pasażerów. Podobną wartość udało się osiągnąć również w 1929 r. W późniejszych latach prowadzono remonty w mniejszym zakresie (w ramach możliwości finansowych przedsiębiorstwa) lub w przypadku wykonywania prac przy instalacjach przebiegających pod torowiskiem. Przepisy obowiązujące w Polsce pozwoliły na oficjalne zakwalifikowanie od 1925 r. MKE do grupy przedsiębiorstw komunalnych.

W latach 1927-1929 wybudowano w Gminie Mościce (połączone gminy Dąbrówka Infulacka, Plewęcín, Świerczków) Państwową Fabrykę Związków Azotowych wraz z przyległym osiedlem mieszkaniowym. Zakład posiadał własną elektrownię ze znaczną nadwyżką mocy, co doprowadziło do zmiany dostawcy energii w mieście. Fabryka utworzyła znaczną ilość nowych miejsc pracy a tym samym powstał nowy strumień przemieszczania się części mieszkańców miasta, którzy znaleźli zatrudnienie w fabryce. Budowa linii tramwajowej łączącej Tarnów i Mościce byłaby ówczesnie bardzo kosztowa, nie dając jednocześnie gwarancji utrzymania dodatniego wyniku finansowego. Potencjalnie duże nasilenie ruchu pasażerskiego mogło występować jedynie w czasie dojazdów z/do pracy mieszkańców Tarnowa i okolic. W pozostałych godzinach ruch pasażerski byłby prawdopodobnie umiarkowany.

Zwiększać go mogła konieczność dojazdu mieszkańców Mościc do stacji *Tarnów*, gdyż na przystanku kolejowym *Mościce* (dawniej *Dąbrówka Infulacka*) nie zatrzymywały się wszystkie pociągi. Nie był to jedyny kierunek rozważanej rozbudowy połączeń tramwajowych w Tarnowie. Wskazywano również na możliwość przedłużenia linii w kierunku Rzędzina oraz budowy odnogi w kierunku nowego kompleksu budynków sądu i więzienia, uruchomionego w podobnym okresie.



Jeden z wozów tramwajowych na pl. Sobieskiego.

[ŹRÓDŁO: zbiory
M.Tomaszewski]

W okresie międzywojennym liczba osób zatrudnionych bezpośrednio w MKE została zredukowana. Stanowiska kierownicze zostały zastąpione jednym etatem wermistrza. W 1937 r. pracownicy MKE, podobnie jak inni pracownicy miejscy mieli otrzymać nowe niebieskie czapki. Przeglądy techniczne pojazdów, a tym samym główne zadania personelu technicznego, wykonywane były w nocy, stąd zachodziła konieczność utrzymania zasilania trakcji również podczas braku ruchu na linii. W tym okresie liczba konduktorów i motorowych wynosiła 20-22. Personel techniczny ograniczał się do ok. 10 osób. Część pracowników wynagradzana była w systemie pensji za miesiąc pracy, pozostali zaś w systemie naliczania wynagrodzenia za przepracowane dni. W przypadku zadań wykraczających poza możliwości stałej załogi, zatrudniani byli pracownicy sezonowi. Przedsiębiorstwo wypłacało też emerytury dla byłych pracowników. Na przykładzie jednego z pracowników można ocenić, iż wynosiła ona ok. 50% wynagrodzenia z czasu aktywności zawodowej. Składki ubezpieczeń społecznych wynosiły pod koniec lat 20-tych ok. 6% wartości wynagrodzeń (w tym Kasa Chorych – 2/3 tej wartości, pozostała część to Fundusz Bezrobotnych oraz Ubezpieczenie od wypadków).

Po okresie szalejącej inflacji wywołanej I wojną światową, ceny biletów tramwajowych można uznać za względnie stabilne. Nie występował w tym okresie już podział na klasę I i II. Jednorazowy bilet normalny kosztował 0,20 zł., przy czym istniała możliwość zakupu 10-cioprzejazdowego bloczka (karnetu) za kwotę 1,50 zł. (w drugiej połowie lat 30-tych cenę obniżono do 1,40 zł.). Bilet ulgowy kosztował 0,10 zł, choć w późniejszym okresie wprowadzono również wariant za 0,05 zł. Ceny kart miesięcznych były bardzo zróżnicowane w zależności od rodzaju biletu (od 3,00 zł do nawet 15,00 zł). Okresowo wykazywane jest również występowanie biletu bagażowego. Specyficznym rodzajem biletów okresowych były karty służbowe, wykorzystywane m.in. przez pracowników magistratu.

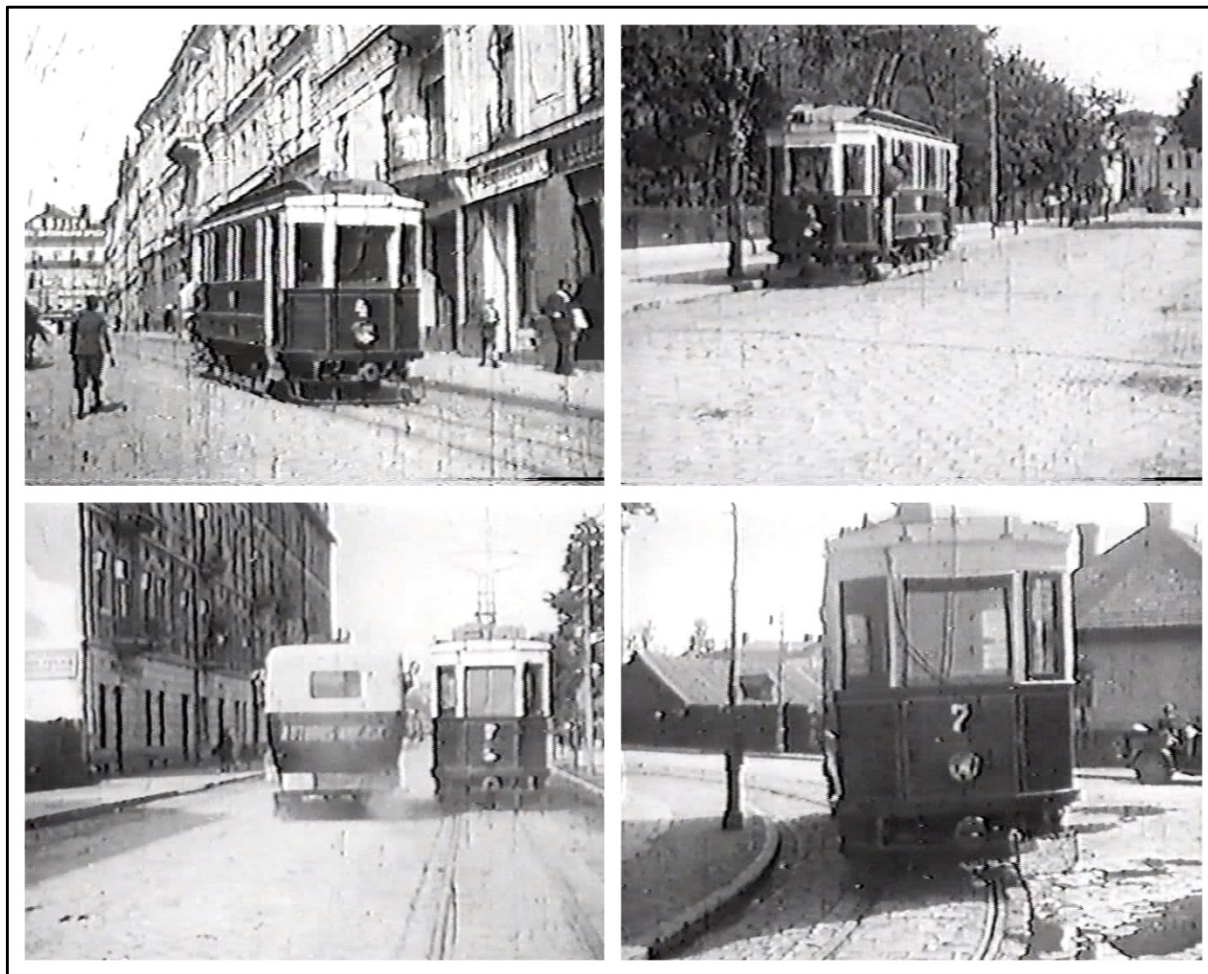
Pracownicy MKE wymieniani w dokumentach

Nazwisko i imię		Dział	Stanowisko
Białas	Paweł	Ruch	motorniczy i konduktor
Brożek	Antoni	Wozy tramwajowe, warsztat	ślusarz
Chmielowski	Aleksander	Wozy tramwajowe, warsztat	ślusarz
Dąbrowski	Ludwik	Ruch	motorniczy i konduktor
Frańczyk	Władysław	Ruch	motorniczy i konduktor
Habel	Wojciech	Ruch	motorniczy i konduktor
		Wozy tramwajowe, warsztat	
Kania	Ferdynand	Ruch	konduktor
Kania	Stanisław	Ruch	konduktor
Kiszka	Błażej	Przewody, nawierzchnia, szyny	
Kłusek	Franciszek	Ruch	motorowy
Kocik	Kazimierz	Wozy tramwajowe, warsztat	
Kozioł	Stanisław	Ruch	
		Wozy tramwajowe, warsztat	pomocnik ślusarza
Książczyk	Stanisław	Ruch	
Lejczak	Bogusław		dyrektor
Liszka	Błażej	Ruch	motorowy
Litwora	Wojciek	Ruch	
Marchwica	Alfons	Ruch	
Marchwica	Stefan	Ruch	motorniczy i konduktor
Markiewicz	Jan	Ruch	motorniczy i konduktor
Markiewicz	Ludwik	Ruch	motorniczy i konduktor
		Wozy tramwajowe, warsztat	
Niezgocki	Władysław	Wozy tramwajowe, warsztat	
Obal	Jan	Wozy tramwajowe, warsztat	ślusarz
Obal	Piotr	Wozy tramwajowe, warsztat	pomocnik ślusarza
Onik	Zygmunt	Ruch	motorniczy i konduktor
Pazdoł	Jan	Przewody, nawierzchnia, szyny	
		Ruch	motorowy
Pierzchała	Ludwik	Ruch	
Pięta	Władysław	Ruch	konduktor
Raczkowski	Stanisław		werknistrz
Ruściński	Ignacy	Ruch	motorowy
Saeustrom	Izydor	Emerytura	
Sasak	Stanisław	Wozy tramwajowe, warsztat	pomocnik ślusarza
Słomka	Jan	Ruch	konduktor
Stasik	Jan	Ruch	konduktor
Stefański	Adam	Wozy tramwajowe, warsztat	pomocnik ślusarza
Studniarski	Jan		dyrektor
Tokarzewski	Mieczysław	Wozy tramwajowe, warsztat	ślusarz
Urban	Mateusz	Ruch	motorowy
Wach	Zygmunt	Wozy tramwajowe, warsztat	tokarz
Wardzała	Jan	Ruch	motorniczy i konduktor
Wardzała	Stanisław	Wozy tramwajowe, warsztat	pomocnik ślusarza
Wątroba	Józef	Ruch	motorowy
Witrak	Franciszek	Wozy tramwajowe, warsztat	pomocnik ślusarza
Wódka	Józef	Ruch	
Wójtowicz	Tomasz	Ruch	konduktor
Wrona	Sylwester	Ruch	konduktor
Zajac	Stanisław	Ruch	
Zawadzki	Stanisław		dyrektor

Stosunkowo krótka linia tramwajowa nie była w stanie zaspokoić potrzeb komunikacyjnych miasta. W jej sąsiedztwie znajdowało się wprawdzie większość obiektów administracyjnych, jednak nie można było nią dojechać do administracji wodociągów a przede wszystkim do nowego kompleksu sądowo-więziennego ukończonego w okresie międzywojennym. Dość dobrze wyglądała również sytuacja w zakresie obiektów kultu religijnego. Tramwaje zapewniały komunikację do głównych synagog. Poza zasięgiem linii znalazł się za to klasztor OO.Bernardynów, małe, drewniane kościoły pw.NM Panny i Trójcy Świętej a także budowany od lat 30-tych kościół Najśw. Serca Pana Jezusa na Grabówce. Niestety linia nie zapewniała dojazdu do szpitali (katolickiego, żydowskiego i wojskowego) ani do cmentarzy (żydowskiego, starego i nowego katolickiego oraz cmentarza garnizonowego). Z ponad dwudziestu tarnowskich szkół, komunikację zapewnioną miała mniej niż połowa. Poza zasięgiem linii znajdowały się internaty SS.Służebniczek, Św.Stanisława oraz bursy Św.Kazimierza i Św.Stanisława, jak również parki Strzelecki i Jordana na Piaskówce. Przeniesienie części handlu na plac Nowej Targowicy nie pociągnęło za sobą rozwoju sieci komunikacji miejskiej, choć pierwotnie linia zapewniała im dogodne połączenie do starszych placów handlowych. Bardzo źle w tym zestawieniu wypada skomunikowanie obiektów przemysłowych. Z uwagi na przebieg linii wyłącznie głównym ciągiem komunikacyjnym, dojazd zapewnione miały nieliczne zakłady produkcyjne. Od układu komunikacji miejskiej odcięty był przemysł ceramiczny (cegielnie „Konstancja”, „Rudy”, „Mieszczanka”, „Tarnowianka”, cegielnia przy ul.Nadbrzeżnej a przede wszystkim Zakłady Ceramiczne Bracha). W takiej samej sytuacji znajdował się przemysł mięsny (stara rzeźnia oraz rzeźnia gminy żydowskiej). Dojazd do nowej rzeźni miejskiej był możliwy dzięki linii kolejowej Tarnów-Szczucin (przystanek *Klikowa*). Z większych tarnowskich zakładów poza zasięgiem linii tramwajowej funkcjonowały: elektrownia, gazownia, huta szkła, rafineria spirytusu, młyny motorowe przy ulicach Gumniskiej i Mościckiego, młyn parowy „Roman” a także fabryka kopyt szweskich z tartakiem i fabryka żelaza Samuel Zins. Do tej grupy doliczyć należy również kilka pomniejszych zakładów oraz liczne małe warsztaty rozsiane po całym terenie miasta. Również pracownicy kolei nie mogli liczyć do dojazdu do miejsca pracy. Z dala od przystanków znajdował się dworzec towarowy stacji *Tarnów* wraz z magazynami, główna parowozownia, cała stacja *Tarnów Filia* (wcześniej *Tarnów Vorbanhof*) z myjnią kolejową i oczywiście potężne Warsztaty Kolejowe. Te ostatnie rozwiązały problem poprzez utworzenie kolejowej linii pracowniczej z dworcem stacji *Tarnów*, wykorzystując do tego wagon motorowy. Okres międzywojenny to czas powstawania pierwszych osiedli budynków wielorodzinnych. Mieszkańcy osiedla przy ul.Warzywnej mieli możliwość skorzystania z linii tramwajowej, jednak osoby zamieszkałe przy ul.Dwernickiego już nie. Poza zasięgiem linii znajdowały się również prawie wszystkie obiekty wojskowe: koszary piechoty (przy ulicach Ułańskiej, Koszarowej, Zielonej i ks.Józefa), koszary kawalerii (przy ulicach Ułańskiej i Nowodąbrowskiej), dawna prochownia, magazyny wojskowe, kryta i jedna z odkrytych ujeżdżalni konnych, piekarnia wojskowa oraz Powiatowa Komenda Uzupełnień. Brak rozwoju sieci komunikacji miejskiej w zestawieniu z rozwojem samego miasta powodował, iż linia tramwajowa z każdym rokiem zaspokajała coraz mniejszą część zapotrzebowania na transport wewnętrzny.

Brak możliwości finansowych na pokrycie budowy linii tramwajowej do Mościc oraz zakupu niezbędnego taboru w powiązaniu z poprawą ogólnej sytuacji w mieście w II połowie lat 20-tych doprowadził do decyzji o uzupełnieniu linii tramwajowej komunikacją autobusową. Inwestycja została przeprowadzona w latach 1928-1929. Kryzys ekonomiczny lat 30-tych bardzo szybko odbił się na sytuacji obu przedsiębiorstw komunikacji miejskiej w Tarnowie. Malą liczbą pasażerów MKE a tym samym spadać zaczęły przychody. Z uwagi na duży udział kosztów stałych przedsiębiorstwo zaczęło wykazywać coraz większą stratę. Był to najtrudniejszy finansowo okres w funkcjonowaniu przedsiębiorstwa. Podjęto ówczesnie działania zmierzające do redukcji kosztów w postaci ograniczenia liczby kursów (przez część 1932 r. wykonywano tylko dwa kursy na godzinę). Działania takie miały jednak odwrotny skutek od zamierzonego, co wymusiło poszukiwanie innych rozwiązań. W jeszcze gorszej sytuacji znalazło się przedsiębiorstwo autobusowe. Tutaj na ujemny wynik finansowy nałożyły się zmiany w przypisach związanych z opłatami na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego ustalające opłaty za przewozy autobusowe poza granice miast (tarnowskie autobusy kierowano ówczesnie głównie na linię do Mościc). Opłaty obejmowały nie tylko

część przychodów z biletów ale również opłaty od masy własnej pojazdu. Miasto zgodnie z przepisami dokonało ważenia pojazdów ale nowa sytuacja zmusiła je w konsekwencji do zamknięcia linii autobusowych, przy zachowaniu pojazdów (w lutym 1936 r. na stanie znajdował się pojazd zakupiony w 1929 r., jeden z wozów zakupionych rok wcześniej oraz rezerwowe podwozie). Części z magazynu autobusowego przekazano MKE. Od połowy 1932 r. trasa tramwaju ponownie stała się jedyną linią komunikacji miejskiej. Kryzys ekonomiczny początku lat 30-tych odbił się na całym transporcie tramwajowym w Polsce. Wprawdzie długość wykorzystywanych torowisk systematycznie rosła (w 1928 r. było to 239,5 km, zaś w 1937 r. już 286,8 km), jednak liczba pasażerów, która w latach 1928-1929 wynosiła rocznie ponad 460 mln, spadła przekraczając 400 mln dopiero w 1938 r.

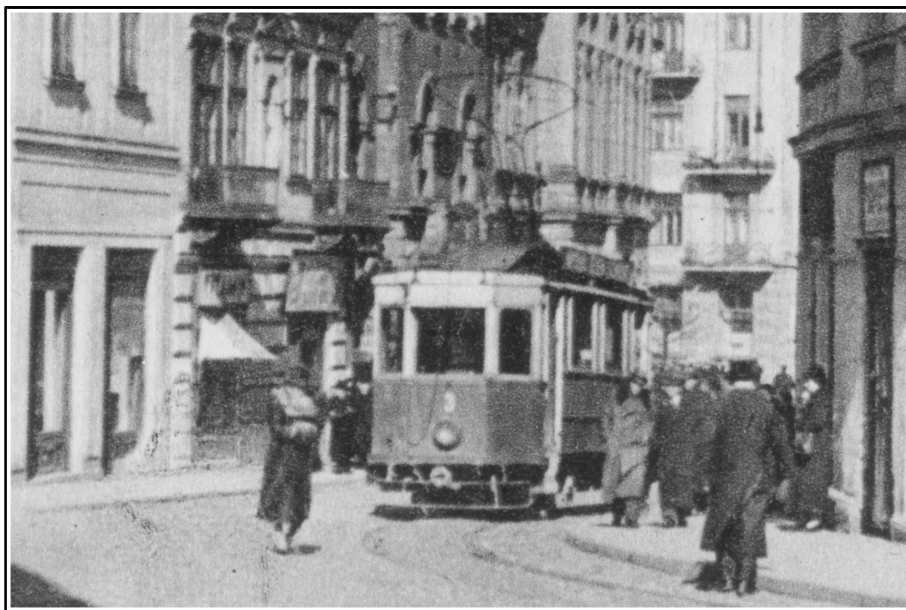


Kadry z filmu dokumentalnego o Tarnobrzegu przedstawiające wozy tramwajowe na ulicach miasta.

[ŹRÓDŁO: film dokumentalny z okresu międzywojennego *Tarnobrzeg miasto przemysłowe*]

W 1933 r. obniżono ceny biletów tramwajowych i zwiększono liczbę kursów. Bardzo zła sytuacja ekonomiczna utrzymała się do połowy lat 30-tych. Dzięki sprytnemu zabiegowi księgowemu, część straty MKE została skompensowana z zyskiem Elektrowni Miejskiej, poprzez obniżenie ceny za 1 kWh o ponad 50%. Przedsiębiorstwo działało jednak jedynie na zasadzie przetrwania, redukując do minimum wydatki. Jeszcze w 1935 r. wykonywano tylko 3 kursy na godzinę. Władze miasta bardzo często podejmowały dyskusje na temat przyszłości tarnobrzezkiego tramwaju. Dodatkowo negatywną opinię w sprawie istnienia deficytowej linii tramwajowej wyraziły również władze województwa. Władze Tarnobrzega konsekwentnie broniły jednak przedsięwzięcia. W latach 1935-1936 rozpoczęto nawet rozmowy z Fabryką w Sanoku w zakresie możliwości nabycia 5 nowych wozów tramwajowych, zgodnych z egzemplarzami wykonanymi wcześniej dla Torunia (projekt 31.593). Koszt takiej inwestycji przerósł jednak możliwości finansowe przedsiębiorstwa

i miasta (wartość ofertowa jednego pojazdu to 76 950 złotych). W tym samym okresie istniała realna szansa na rozbudowę sieci tramwajowej w Tarnowie w oparciu o kapitał prywatny belgijskiego Towarzystwa Kolei Elektrycznych Górnośląskich. Początkowo proponowano budowę linii o charakterze pętlicowym przez Mościce, wydłużenie linii na wschód do Ostrej Góry oraz budowę odnogi w kierunku gmachu sądu. Koszt takiej inwestycji byłby ogromny. Plany zredukowano więc do połączenia z Mościcami tylko od jednej strony oraz projektu torowiska okrężnego wokół centrum miasta (ulicami św. Marcina, Konarskiego, Narutowicza, przebudowaną Stajenną oraz Krasieńskiego, Lipową, Mickiewicza, Szpitalną). Projekt nie doczekał się jednak realizacji, podobnie jak po raz kolejny rozważana przez miasto koncepcja budowy linii do Mościc. Najbardziej prawdopodobną jej trasą była droga Mościce-Chyszów-Tarnów, przebiegająca przez nowy most na rz. Białej, stanowiącą wydłużenie ul. Mościckiego. Wydaje się przy tym mało prawdopodobne by wozy obsługujące tę linię miały wjeżdżać na dotychczasowe torowisko, gdyż niezwykle trudne byłoby wówczas zsynchronizowanie ruchu na odcinkach jednotorowych. Bardziej realne wydaje się utworzenie przystanku końcowego w rejonie skrzyżowania ul. Nowy Świat i ul. Krakowskiej, co zapewniłoby możliwość przesiadki do linii *Dworzec-Grabówka*, przy połączeniu obu torowisk jedynie w układzie technicznym. Mimo ustępujących skutków kryzysu ekonomicznego, tarnowskie tramwaje przewoziły w II połowie lat 30-tych o prawie połowę mniej pasażerów niż w latach 1927-1929. Mimo to liczba pasażerów w latach 1936-1938 powoli rosła (odpowiednio: ok. 0,58, 0,64 i 0,70 mln osób rocznie). W latach 1936-1937 tramwaje przejechały rocznie odpowiednio 187 805 i 195 910 wozokm.



Wóz tramwajowy nr 3 na ul. Wałowej. Zwraca uwagę położenie torowiska bardzo blisko wewnętrznej krawędzi jezdni.

[ŹRÓDŁO: archiwalna fotografia ze zbiorów autora]

Ostatnią dużą inwestycją zrealizowaną przed II wojną światową była przebudowa przednich części wozów tramwajowych w ramach budżetu 1938/1939. W jej wyniku zlikwidowano m.in. wejścia do pojazdów pasażerskich od strony przeciwnej niż zlokalizowane były przystanki. Pozwalał na to układ torowiska uniemożliwiający obrócenie pojazdu oraz sposób włączenia torowiska przebiegającego ul. Warzywną do toru głównego. Brak jest informacji ile wozów zostało poddanych tego typu modyfikacji. Można przypuszczać, że min. 5, gdyż taką liczbę pojazdów wskazują dla Tarnobrzega roczniki statyczne dla lat 1937-1938 (pozostałe pojazdy mogły stanowić jedynie rezerwę). Przebudowa wozów znacząco poprawiła warunki pracy personelu jazdy. W okresie międzywojennym przepływający przez miasto potok Młynówka został wprowadzony do systemu kanalizacyjnego, przez co zlikwidowane zostały cztery niewielkie mostki (przepusty) na trasie tramwajowej.

Zestawienia finansowa Miejskiej Kolei

OPIS	1927/1928	1928/1929	1929/1930	1930/1931	1931/1932	1932/1933
Przychody	181 326,00	229 084,00	241 619,00	229 818,00	177 719,00	112 603,04
Bilety jednorazowe	166 281,00	210 783,00	229 224,00	210 451,00	164 095,00	101 015,65
Karty miesięczne	15 045,00	18 301,00	12 395,00	19 367,00	13 624,00	10 948,17
Wpływy od Gminy i Zakładów miejskich	0	0	0	0	0	0
Przychody różne (w tym reklamy)	0	0	0	0	0	639,22
Utrzymanie budynków i placu	3 422,00	3 955,00	5 943,00	5 694,00	1 360,00	633,41
Materiały (dla 1937/1938 wraz podatkami)	99	116	679	921	11	365,07
Robocizna	51	249	207	214	38	0
Ubezpieczenia społeczne	120	0	0	0	0	0
Woda, światło, opał, ubezpiec. od ognia, podatki i in.	3 152,00	3 590,00	5 057,00	4 559,00	1 311,00	268,34
Przewody, nawierzchnia, szyny	7 212,00	9 191,00	13 918,00	28 996,00	11 722,00	13 047,57
Materiały	196	539	437	16 722,00	1 361,00	2 093,37
Ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej	0	0	0	0	0	0
Robocizna	6 723,00	8 267,00	12 845,00	11 937,00	9 829,00	10 419,37
Inne wydatki personalne (w tym ubezpiec. społecz.)	293	385	636	337	532	534,83
Wozy tramwajowe (warsztat)	41 691,00	47 725,00	46 249,00	39 330,00	23 649,00	41 568,93
Materiały	15 850,00	20 673,00	21 368,00	17 332,00	12 468,00	20 494,86
Robocizna	24 536,00	25 736,00	24 764,00	21 258,00	10 300,00	19 576,40
Inne wydatki personalne (w tym ubezpiec. społecz.)	1 305,00	1 196,00	0	623	630	1 124,08
Ubezpieczenia od ognia	0	117	117	117	251	373,59
Prąd i gaz (od 1938/1939) – bez sieci trakcyjnej	0	0	0	0	0	0
Utrzymanie ruchu	123 195,00	136 042,00	144 820,00	163 846,00	142 486,00	124 784,94
Place pracowników	68 709,00	79 379,00	84 017,00	88 482,00	74 809,00	73 861,25
Inne wydatki personalne (w tym ubezpiec. społecz.)	3 122,00	3 723,00	4 544,00	5 255,00	4 524,00	6 347,74
Mundury, premie i inne	7 920,00	8 573,00	11 585,00	11 028,00	4 244,00	2 316,90
Wydatki rzeczowe	0	0	0	0	0	0
Prąd dla tramwaju	43 444,00	44 367,00	44 674,00	59 081,00	58 909,00	44 223,14
Administracja	13 598,00	13 167,00	18 917,00	18 384,00	12 437,00	10 504,96
Cenatralny Zarząd Gminy (karty tramw Magistralu)	0	2 160,00	0	1 180,00	2 160,00	1 180,00
Place pracowników (w tym emerytury)	3 393,00	3 044,00	9 574,00	8 636,00	4 863,00	6 347,74
Emerytury (oraz dary z łaski, pośmiertne i i.)	^^^	^^^	^^^	^^^	1 726,00	0
Udział w kosztach Rach.Przed.Miejskich - osobowe	0	0	0	0	0	0
Ubezpieczenie społeczne (i inne personalne)	269	129	316	300	284	215,95
Wydatki kancelaryjne	3 764,00	524	0	640	417	514,65
Udział w kosztach Rach.Przed.Miejskich - rzeczowe	0	0	0	0	0	0
Druk biletów i kart mies. (i wydatki kancelaryjne)	0	2 817,00	1 748,00	1 991,00	81	203,75
Czynsz za lokal ekspedycji	517	517	787	787	796	737,5
Podatki, opłaty, opał, koszty advokackie	1 587,00	1 815,00	1 833,00	2 104,00	560	0
Ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej	3 770,00	1 789,00	2 315,00	2 455,00	1 173,00	874,26
Wydatki różne i nieprzewidziane	298	372	184	291	378	431,11
SPLATA DŁUGÓW	5 864,00	7 100,00	5 959,00	6 925,00	2 827,00	0
Bank Gosp. Kraj. - splata kapitału (i odsetek)	5 864,00	7 100,00	5 709,00	6 925,00	2 827,00	0
Bank Gosp. Kraj. - splata odsetek	^^^	^^^	^^^	^^^	^^^	0
Dodatek adm.	0	0	250	0	0	0
Różnice z lat poprzednich	0	0	0	0	0	0
Pozostałe wydatki	0	0	0	0	0	3 145,94
Przypis zalegl. Kasy Ch. i zakl.Ubezpiec. od wypadków	0	0	0	0	0	3 145,94
Opłaty miejskie za korzystanie z ulic	0	0	0	0	0	0
Rozmaitości	0	0	0	0	0	0
Koszty razem	194 982,00	217 949,00	235 806,00	263 175,00	194 481,00	193 685,75
Wynik w roku obrachunkowym	-13 656,00	11 135,00	5 813,00	-33 357,00	-16 762,00	-81 082,71
Majątek trwały	OPIS (ZAPASY-MAGAZYN 31.03.1942 r.)			ILOŚĆ		WATOŚĆ
Grunta	aparar do mierzenia krzywizny			1		10
Budynki	bolce izolacyjne do sieci tramwajowej			25		247,25
Sieć i tor tramwajowy	dzwonik nożne			4		76
Wozy tramwajowe	elzy widelkowe			25		37,5
Tabor pomocniczy	głowy do łaczenia szyn			32		16
Sprzęty i narzędzia	izolatory kulkowe			3		28,2
Inwestycje	izolatory sprzaczkowe			11		98,78
Salda	kabel goły mieziany (pocynowany)			55		110
Majątek obrotowy	końcówki do kabli do motorów			8		4
Zapasy materiałów w magaz. tramwaj.	łaczniki podwójne do drutu G 325			3		15
Zapasy materiałowe przejęte z magazynu autobus.	łaczniki ochrony do telefonów			18		5,04
Dłużnicy	mułki gumowe			28		1,4
Gotówka w kasie	magnesy do automatów			2		10
Kaucje, weksle (1940/1941 zmiana - kaucje)	oprawki do wozów tramwajowych			27		40,5
Straty z lat ubiegłych	przykrywa do automatu			1		15
						187 845,62

Elektryczne w latach 1927/28-1942/43

1933/1934	1934/1935	1935/1936	1936/1937	1937/1938	1938/1939	1939/1940	1940/1941	1941/1942	1942/1943
89 445,44	84 417,48	91 646,50	94 154,02	106 317,61	115 841,48	51 962,80	293 064,40	456 321,35	148 851,90
77 751,74	74 039,01	80 899,30	84 311,90	95 928,80	107 122,70	48 442,60	292 258,05	...	...
11 458,70	10 241,51	10 732,20	9 542,12	9 931,38	2 505,00	1 163,70	99	...	...
0	0	0	0	0	5 729,73	2 206,50	659,35	0	0
235	136,96	15	300	457,43	484,05	150	48	93	50
701,58	218,5	1 745,55	1 479,92	1 271,82	771,52	297,74	891,29	1 016,90	1 068,09
315,67	...	1 567,93	1 353,35	1 145,25	695,33	...	...	...	...
0	...	0	0	0	0	...	...	...	...
0	...	0	0	0	0	...	...	...	...
385,91	...	177,62	126,57	126,57	76,19	...	...	...	...
9 858,04	3 199,49	4 297,71	10 961,54	5 202,31	7 065,39	4 000,83	9 034,92	łączna wartość dla obu grup kosztów wynosi: 119 948,35	7 271,31
964,52	125,6	424,8	4 028,80	1 226,01	1 089,67	...	...		...
0	0	341,2	341,1	341,1	341,1	...	...		...
8 413,60	2 895,03	3 329,31	6 214,67	3 452,33	5 407,76	...	...		...
479,92	178,86	202,4	376,97	182,87	226,86	...	...		...
23 372,62	23 099,51	24 276,88	26 442,00	31 522,17	32 482,39	28 736,73	50 861,90		30 140,02
7 773,83	7 547,79	11 659,84	12 562,63	14 708,56	14 547,92	...	...		...
14 142,33	13 932,07	11 308,21	12 652,60	15 381,61	16 057,09	...	...		...
1 232,80	847,73	688,43	699,3	813,03	858,96	...	...		...
223,66	166,1	96	24	24	24	...	...		...
0	605,82	524,4	503,47	594,97	994,42	...	...		...
87 166,14	79 430,66	83 580,72	80 825,28	83 283,46	78 004,12	57 506,33	80 600,48	97 404,06	39 523,66
59 365,99	55 500,19	56 074,85	55 789,11	53 310,45	51 210,60	41 477,85	52 527,08	...	...
4 369,63	3 351,97	3 396,77	3 396,17	2 814,47	2 571,12	2 120,45	0	...	...
1 683,28	0	477,5	200,8	3 439,34	580	1 854,03	4 559,40	...	...
0	0	0	0	0	0	0	0	...	1 370,79
21 747,24	20 578,50	23 631,60	21 439,20	23 719,20	23 642,40	12 054,00	23 514,00	...	5 534,40
15 629,92	9 628,34	13 327,45	13 231,04	16 588,41	19 835,13	24 245,31	28 968,56	37 837,01	19 643,85
<u>1 138,86</u>	0	0	0	0	0	0	0	...	...
4 447,72	3 906,19	1 406,46	1 645,24	1 613,88	<u>5 018,29</u>	5 419,00	...	...	...
1 544,04	1 808,26	8 546,05	6 383,91	9 801,88	<u>12 796,52</u>	17 818,74	...	...	...
5 232,37	2 390,22	2 380,11	3 246,73	3 374,44	^^^	0	...	...	...
<u>213,66</u>	<u>147,61</u>	228,14	246,89	259,86	<u>296</u>	0	...	...	...
365,03	0	0	0	0	0	...	...	...	...
506,6	280,43	263,1	426,79	449,33	0	...	...	...	...
257	409,7	433,8	936,22	1 006,51	1 488,72	...	...	...	...
800	0	0	0	0	0	...	...	...	...
0	0	0	0	0	0	...	...	...	...
501,54	372,27	0	0	0	0	...	...	...	...
523,1	313,66	69,79	345,26	82,51	235,6	...	...	...	...
11 205,40	5 252,33	5 147,79	6 283,00	5 599,86	4 862,55	5 553,98	3 604,14	0	0
0	0	0	1 701,03	1 780,17	1 162,15	...	0	...	...
5 352,04	5 252,33	5 147,79	4 581,97	3 819,69	3 700,40	...	3 604,14	...	...
0	0	0	0	0	0	...	0	...	...
5 853,36	0	0	0	0	0	...	0	...	...
0	0	0	0	0	0	0	0	109 000,00	11 592,90
0	0	0	0	0	0	0	0	...	0
0	0	0	0	0	0	0	0	...	6 500,00
0	0	0	0	0	0	0	0	...	5 092,90
147 933,70	120 828,83	132 376,10	139 222,78	143 468,03	143 021,10	120 340,92	173 961,29	365 206,32	109 239,83
-58 488,26	-36 411,35	-40 729,60	-45 068,76	-37 150,42	-27 179,62	-68 378,12	119 103,11	91 208,03	39 612,07
510 322,84	510 322,84	196 554,00	196 554,00	196 554,00	196 554,00	196 554,00	196 554,00	...	217 210,28
34 810,00	34 810,00	27 848,00	27 848,00	27 848,00	27 848,00	27 848,00	27 848,00	...	27 848,00
120 310,00	120 310,00	65 140,00	65 140,00	65 140,00	65 140,00	65 140,00	65 140,00	...	65 140,00
192 000,00	192 000,00	60 516,00	60 516,00	60 516,00	60 516,00	60 516,00	60 516,00	...	72 172,28
141 000,00	141 000,00	40 000,00	40 000,00	40 000,00	40 000,00	40 000,00	40 000,00	...	40 000,00
11 500,00	11 500,00	1 000,00	1 000,00	1 000,00	1 000,00	1 000,00	1 000,00	...	1 000,00
8 147,00	8 147,00	2 050,00	2 050,00	2 050,00	2 050,00	2 050,00	2 050,00	...	11 050,00
2 555,84	2 555,84	0	0	0	0	...	0	...	0
2 555,84	0	0	0	0	0	...	0	...	0
10 175,28	6 939,12	6 920,73	8 291,84	6 945,04	5 607,18	4 051,05	103 387,49	...	175 848,34
5 355,73	4 800,28	4 569,72	2 395,08	2 395,08	1 746,98	1 377,20	1 838,90	...	18 669,81
0	0	0	0	0	0	0	0	...	0
4 534,39	2 138,84	2 262,36	5 896,76	4 566,91	3 822,75	2 673,85	98 582,31	...	157 178,53
285,16	0	88,65	0	0	37,45	0	2 766,28	...	0
0	0	0	0	0	0	0	<u>200</u>	...	200
187 845,62	150 276,50	82 590,60	53 828,88	0	0	...	0	...	0

Zestawienie biletowe.

(Nr.) Dnia

191

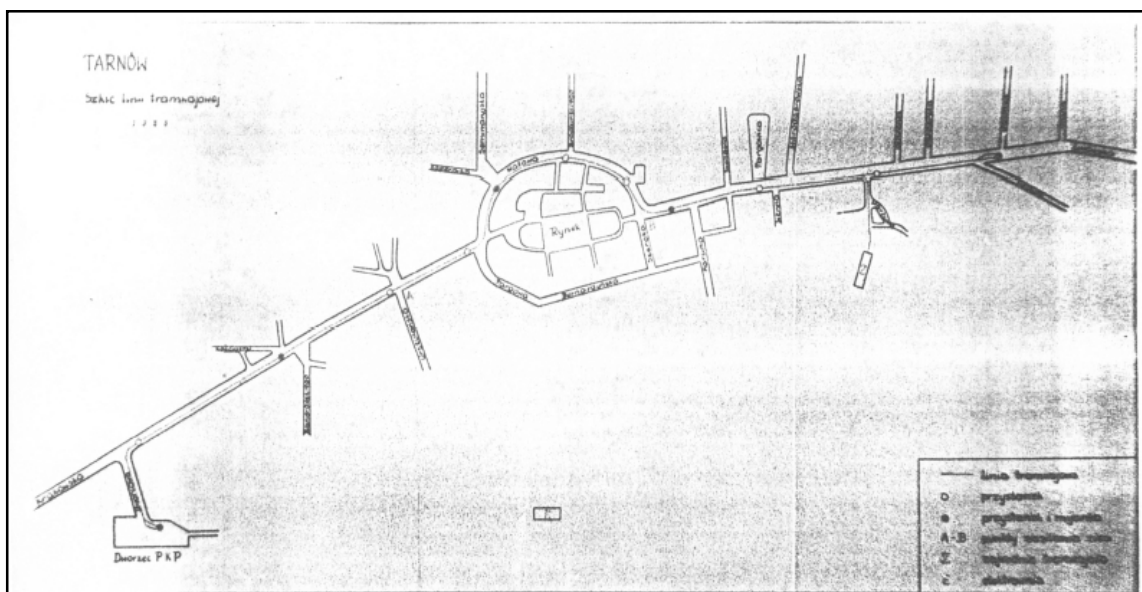
Nr. aparatu

Wykaz ilości sprzedanych biletów									
Rodzaj biletów	18	16	14	12	10	8	6	Razem	Kontrola licznika
Oddaje									
Odbiera									
Różnica									

Wykaz odebranych pieniędzy				Kontrola biletów na przestrzeni					
Rodzaj biletów	Kwota		Kontrola licznika	Grabów.	Dworzec	Grabów.	Dworzec	Czas	Podpis
	Kor.	hal.							
18			Oddano Odebrano Różnica						
16									
14									
12									
10									
8									
6									
Razem									

Konduktor: *Lehrstuhl für Musikwissenschaft, Universität Bonn*

1933/1934	1934/1935	1935/1936	1936/1937	1937/1938	1938/1939	1939/1940	1940/1941	1941/1942	1942/1943
332 601,64	332 601,64	18 832,80	18 832,80	86 784,09	117 946,24	94 024,21	95 974,05	...	113 694,45
324 704,64	332 601,64	18 832,80	18 832,80	18 832,80	86 784,09	117 946,24	94 024,21	...	...
0	0	0	0	120 000,00	30 000,00	-24 602,87	0	...	...
0	0	0	0	1 780,17	1 162,15	-1 949,84	1 949,84	...	...
7 897,00	0	0	0	0	0	-1 269,00	0	...	...
0	0	0	0	-53 828,88	0	0	0	...	...
0	0	0	0	0	0	0	77 189,40	...	206 806,92
0	0	0	0	0	0	0	36,13	...	...
0	0	0	0	0	0	0	77 153,27	...	...
375 742,10	334 936,82	267 232,53	239 841,92	116 714,94	84 214,94	106 580,84	126 778,04	...	72 557,25
81 263,43	79 710,48	<u>83 596,57</u>	76 384,13	74 603,95	73 441,81	71 491,97	69 542,13	...	72 478,01
294 478,67	255 226,34	183 635,96	163 457,79	42 110,99	10 478,03	33 992,82	57 035,91	...	79,24
0	0	0	0	0	295,1	1 096,05	0	...	0
0	0	0	0	0	0	0	200	...	200
708 343,74	667 538,46	286 065,33	258 674,72	203 499,03	202 161,18	200 605,05	299 941,49	...	393 258,62



Szkic linii tramwajowej z 1928 r.



Fragment mapy Grabówka w Małopolsce – obwód: Tarnów, według stanu na rok 1926
[ŹRÓDŁO: zbiory Archiwum Narodowego w Krakowie Oddział w Tarnowie]



Zachodni fragment linii tramwajowej. W tle widoczne większe zagęszczenie słupów trakcyjnych wskazujące umiejscowienie mijanki końcowej Grabówka. Zdjęcie wykonano po likwidacji linii tramwajowej.

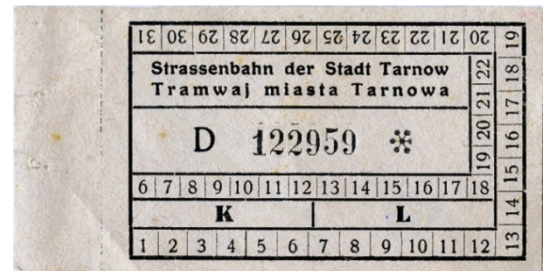
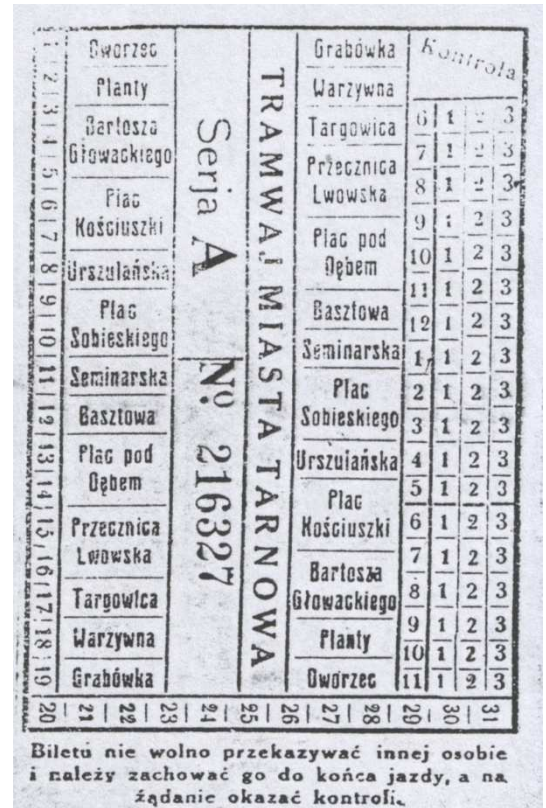
[ŹRÓDŁO: zbiory
M.Tomaszewski]

Generalnie lata 30-ste stanowiły ciągłą walkę o utrzymanie ruchu tramwajowego w Tarnobrzegu. Zdawano sobie sprawę, że likwidacja przedsiębiorstwa nie oznacza końca dopłat z budżetu miasta, choćby ze względu na wypłacane z budżetu przedsiębiorstwa świadczenia oraz zwiększenie w takiej sytuacji liczby bezrobotnych w Tarnobrzegu o kilkadziesiąt osób. Dodatkowo odtworzenie w przyszłości funkcjonalności torowiska tramwajowego mogłoby być bardzo kosztowne. Same zaś wozy tramwajowe miały już stosunkowo niewielką wartość rynkową. Przez całe dziesięciolecie prowadzono więc politykę zmierzającą do utrzymania w odpowiednim stanie technicznym torowiska, budynków i taboru. Umożliwiały to coroczne zakupy części zamiennych, materiałów oraz prowadzone doraźnie remonty. Ostatecznie linia miała przestać funkcjonować na przełomie lat 30-stych i 40-stych, w związku z planowaną modernizacją ulicy Lwowskiej, gdzie koszty ewentualnego odtworzenia torowiska miało ponieść samodzielnie miasto. Zdecydowano, iż nie ma podstaw do inwestowania w deficytowe przedsiębiorstwo. Linia miała jednak funkcjonować do czasu rozpoczęcia prac drogowych, przy ograniczeniu do minimum kosztów funkcjonowania przedsiębiorstwa.

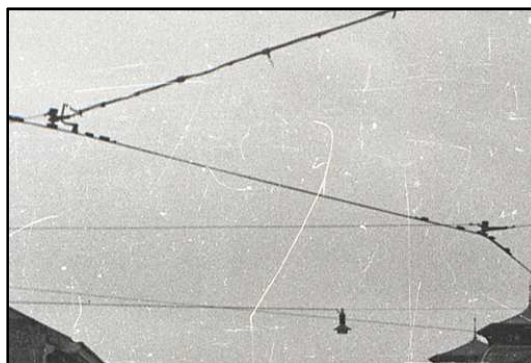
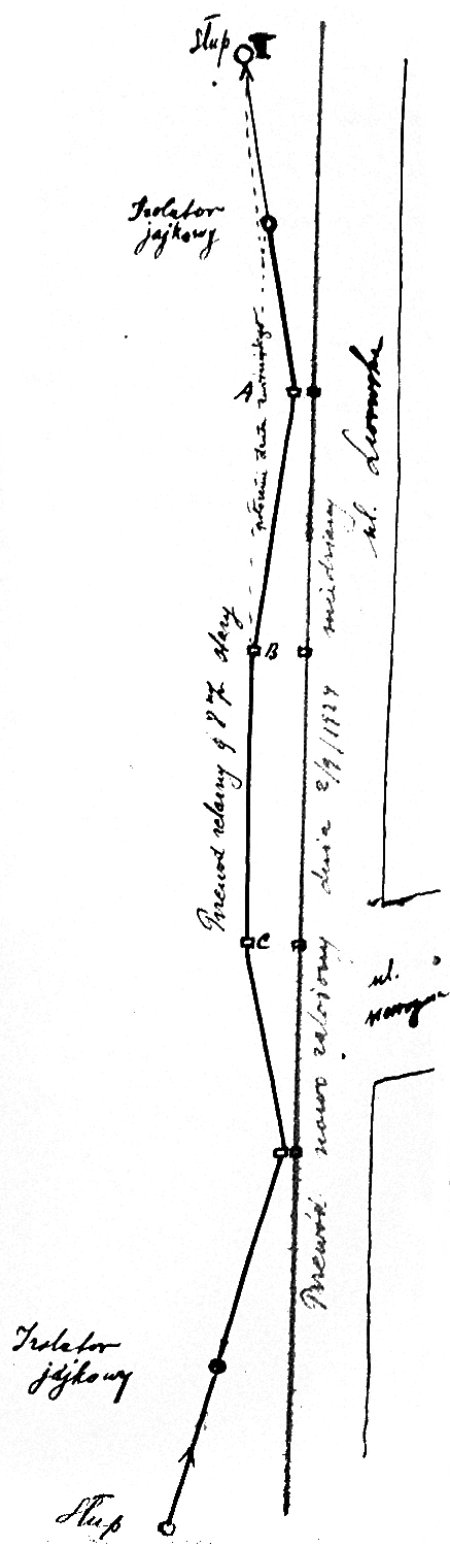


Powojenna fotografia ul.Krakowskiej z widocznym zachowanym jeszcze ówczesnie torowiskiem tramwajowym.

[ŹRÓDŁO: zbiory
M.Tomaszewski]



Bilety i karty okresowe stosowane w Miejskiej Kolej Elektrycznej w Tarnowie Po lewe stronie karty służbowe, okresowe nieprzypisane do konkretnej osoby. Karty miały przybliżone wymiary 11,0x7,5 cm. W prawym górnym rogu bilet jednorazowy o przybliżonych wymiarach 6x14 cm. Zgodnie z opisem W.Gryla występował w kolorach zielonym i żółtym. Oznakowanie na bilecie pozwala na oznakowanie dnia miesiąca, przystanku, kierunku jazdy, godziny oraz kursu realizowanego w danej godzinie. W prawym dolnym rogu dwa bilety jednorazowe z okresu II wojny światowej.



Rysunek z wypadku w wyniku zerwania tracji z dn. 04.09.1924 r. na mijance Warzywna. Zaznaczono układ tracji na tym odcinku oraz informację o wymienionym w dn. 02.09.1924 r. na miedziany przewód nad torem głównym.

Fotografie elementów tracji tramwajowej. Pierwsze dwa zdjęcia wykonano na rogu ulic Lwowskiej i Wałowej, trzecie na ul. Wałowej, zaś dolne na ul. Krakowskiej.

W latach 30-tych wartość majątku przedsiębiorstwa wykazywana w bilansie była znacznie zawyżona w stosunku do wartości rzeczywistych, stąd zaszła konieczność jej aktualizacji, co jest widoczne w zmianach wartości pomiędzy latami 1934/1935 a 1935/1936.



Ulica Wałowa przed ułożeniem bruku, co miało miejsce przed wybuchem I wojny światowej.

[ŹRÓDŁO: zbiory
M.Tomaszewski]

W czasie swego istnienia przedsiębiorstwo wykorzystywało ówczesny system ubezpieczeń do minimalizowania zagrożenia strat materialnych i finansowych związanych z działaniami własnymi lub niepożądanymi działaniami osób trzecich. Na podstawie danych finansowych można wskazać, iż w poszczególnych okresach zawarte były umowy ubezpieczeniowe od kradzieży, pożaru oraz odpowiedzialności cywilnej. Ubezpieczenia zdrowotne pracowników realizowane były poprzez ogólnie istniejący system prawny.



Remont ulicy Krakowskiej w czasie II wojny światowej. Widoczny brak torowiska, które na tym odcinku zostało następnie odbudowane.

[ŹRÓDŁO: zbiory
M.Tomaszewski]

Zużycie energii elektrycznej przez MKE

Okres	Produkcja prądu		Sprzedaż dla MKE [kWh]
	dla MKE [kWh]	udział [%]	
1911 r.	60 525		46 301,60
styczeń 1912 r.	21 445	18,5	16 405,40
luty 1912 r.	21 984	20,4	16 817,80
marzec 1912 r.	23 576	21,5	18 035,60
kwiecień 1912 r.	21 651	21,7	16 563,00
maj 1912 r.	25 346	24,7	19 389,70
czerwiec 1912 r.	21 606	19,2	16 528,60
lipiec 1912 r.	24 212	19,3	18 522,20
sierpień 1912 r.	24 387	20	18 656,00
wrzesień 1912 r.	24 512	20,6	18 751,70
październik 1912 r.	24 273	19,2	18 568,80
listopad 1912 r.	24 491	19,3	18 735,60
grudzień 1912 r.	24 131	18,8	18 460,20
1913 r.	215 435		164 807,70
1927/1928 (szac.)			217 220,00
1928/1929 (szac.)			221 835,0
1929/1930 (szac.)			223 370,0
1930/1931 (szac.)			224 643,0
1931/1932 (szac.)			226 573,0
1932/1933 (szac.)			192 275,0
1934/1935 (szac.)			171 488,0
1935/1936 (szac.)			196 930,0
styczeń 1936 r.			17 520,00
luty 1936 r.			16 710,00
marzec 1936 r.			16 650,00
kwiecień 1936 r.			15 170,00
maj 1936 r.			15 500,00
czerwiec 1936 r.			16 080,00
lipiec 1936 r.			16 990,00
sierpień 1936 r.			16 530,00
wrzesień 1936 r.			14 540,00
październik 1936 r.			15 550,00
listopad 1936 r.			17 850,00
grudzień 1936 r.			16 720,00
1937 r.			200 469,00
1936/1937 (szac.)			178 660,0
1937/1938 (szac.)			197 660,0
1938/1939 (szac.)			197 020,0
1939/1940 (szac.)			100 450,0
1940/1941 (szac.)			195 950,00



Torowisko tramwajowe na pl.Sobieskiego.

[ŹRÓDŁO: fotografia archiwalna]

Eksplzja jednej z bomb lotniczych zrzuconej na miasto we wrześniu 1939 r. zniszczyła kilka metrów torowiska w północnej części ul.Kolejowej. Ruch tramwajów został wstrzymany na kilka miesięcy, przynajmniej końca roku adm. 1939/1940. W kolejny roku obrotowych ruch wznowiono. W okresie okupacji tramwaj stał się ponownie podstawowym środkiem transportu miejskiego. Ludność żydowska mogła korzystać z tramwajów ale jedynie stojąc na tylnym pomoście. Godziny funkcjonowania linii były ograniczone ówczśnie przez godzinę policyjną, przy czym pracownicy MKE posiadali specjalne przepustki. Część z nich należała do ruchu oporu. Dla władz okupacyjnych transport drogowy miał znaczenie bardziej lokalne. Trakcja tramwajowa zawieszona była na większej wysokości niż prześwit wiaduktów kolejowych, więc sama w sobie nie powinna stanowić większego zagrożenia dla pojazdów wojskowych, choć ruch tramwajowy ograniczał przepustowość ulic. Stan torowiska MKE na początku lat 40-tych był prawdopodobnie zły. W 1941 r. doszło do dwóch wykolejeń wozów tramwajowych (trzy kolejne w roku adm. 1942/43). W dniu rozpoczęcia inwazji na ZSRR linia tramwajowa była nieczynna. Okres ten dał początek eksterminacji ludności żydowskiej w mieście. W II połowie czerwca 1942 r. utworzono dzielnicę żydowską - getto, obejmujące ulice od wschodniej części Starego Miasta aż po ul.Jasną na Grabówce. Torowisko MKE przecinało teren getta na wysokości Placu pod Dębem, przebiegając wzdłuż jego południowej granicy (ul.Lwowska), co mogło umożliwiać wykorzystanie tramwajów do przewożenia uciekinierów. W miesiąc od ukończenia procesu tworzenia dzielnicy żydowskiej linia tramwajowa została zawieszona (tramwaje nie kursowały od 21.07.1942 r.), na skutek rozpoczętego remontu ul.Krakowskiej, powiązanego z wymianą m.in. torowiska tramwajowego. Na rok administracyjny 1942/1943 zarezerwowano na ten cel w budżecie MKE kwotę 80 000 zł. (po zawieszeniu linii zredukowano plan do 50 000 zł.). Ostatecznie wydano 11 656,28 zł., zwiększając jednocześnie wartość odpowiedniej pozycji aktywów (wymieniono torowisko i nawierzchnię ulicy). Rozpoczęcie inwestycji było możliwe dzięki poprawie sytuacji ekonomicznej przedsiębiorstwa, które stało się dochodowe (wskaźnik rentowności dla okresu 1941-1942 wykazuje wartości wyższe niż dla pozostałych sieci tramwajowych w Generalnym Gubernatorstwie).

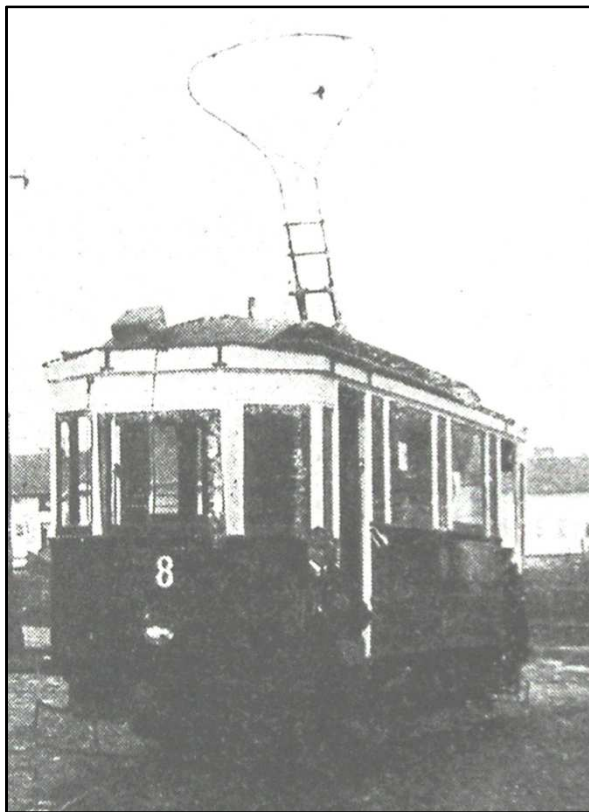
W 1941 r. tarnowskie tramwaje przewiozły 2,76 mln pasażerów, przejeżdżając 168 tys. wozom, zaś w roku administracyjnym 1942/1943 odpowiednio 0,79 mln i 48 tys. wozokm. Biorąc pod uwagę dokumentację finansową MKE zamykającą rok 1942/1943 można uznać, że został on zakończony przy założeniu istnienia przedsiębiorstwa w kolejnym roku budżetowym, co wskazywałoby, iż zawieszenie linii miało być czasowe. Zmodyfikowane założenia budżetowe zakładały, iż po zawieszeniu linii aż do końca roku administracyjnego 1942/1943 MKE nie będzie uzyskiwała przychodów, jednak koszty mimo częściowego ograniczenia, miały być nadal generowane. Na dzień zamknięcia bilansu stan

środków trwałych obejmował nie tylko grunty, budynki i torowisko wraz z trakcją ale również pojazdy pasażerskie co wskazuje, że jeszcze w I kwartale 1943 r. były one na terenie Tarnowa. Stan magazynowy wskazuje, iż przedsiębiorstwo przed zawieszeniem ruchu na linii mogło przygotowywać się do większych remontów silników w wozach pasażerskich. Ostatecznie mimo odtworzenia torowiska na ul. Krakowskiej linie nie przywrócono a pojazdy i prawdopodobnie wyposażenie remizy wywieziono do Lwowa jeszcze w 1943 r. Była to konsekwencja niemieckiej polityki wzmocnienia transportu miejskiego w większych ośrodkach miejskich kosztem likwidacji małych sieci tramwajowych. Tarnowskie wozy otrzymały we Lwowie numery z zakresu 87-94. Nie można wykluczyć, iż początkowo wykorzystywane były z tarnowskimi oznaczeniami. Wóz nr 93 (obecnie 093) jest prawdopodobnie nadal sprawny i wykorzystywany jako pojazd zabytkowy.



Tarnowscy tramwajarze

[ŹRÓDŁO: fotografia archiwalna]



Wóz tramwajowy nr 8

[ŹRÓDŁO: fotografia archiwalna]

Po zawieszeniu linii tramwajowej komunikację zastępczą zapewniły dwa autobusy napędzane na gaz drzewny, obsługujące dwie linie: Rzędzin-ul. Czerwona oraz ul. Krakowska-Mościce. Po wojnie nie udało się reaktywować linii tramwajowej. Przynajmniej część niepotrzebnych ówczesznie słupów trakcyjnych (na ul. Krakowskiej zachowane przynajmniej do sierpnia 1948 r.) wykorzystano do utworzenia systemu oświetlenia ulicznego w rejonie ul. Mickiewicza. Prawdopodobnie na przełomie lat 40-tych i 50-tych zdemontowano część torowiska, co pozwoliło na wykorzystanie w 1952 r. kilkunastu szyn do odbudowy kładki na rz. Białej w Kielanowicach (obecnie Tuchów).

Wspomnienia o tarnowskim tramwaju



(...) wozów tramwajowych miał Tarnów osiem, lecz w ruchu nie znajdowało się nigdy więcej naraz ponad pięć, no i szkoda czasu i tych dwudziestu grodzy. Tym bardziej, że dzieci wyżej nad 1 metr płaciły jak dorośli. Gdy powstawały wątpliwości co do owego metra, pasażera prowadziło pod oznaczoną u wejścia miarkę. W tym warunkach ukuto lokalną zagadkę: Co to takiego: z przodu pasażer, z tyłu pasażer, w środku nic?” Pasażer z przodu to motorniczy, któremu w czasie ruchu nie wolno było rozmawiać, w odwet za co dzwonił bez przerwy „bez dania racji”, pasażer z tyłu to konduktor, zwany przez tarnowiaków „konduktór”. W środku nic – samo się tłumaczy.

Ale tarnowski tramwaj, duma miasta i nigdy niezabliźniona rana jego finansów, finansów w dzień 3 Maja i innych uroczystości narodowych stawał się główną tychże ozdobą. Wszystkie osiem wozów, strojnych w zieleń, jechało wolno w paradyje jeden za drugim, budząc nieopisany zachwyt w starych i młodziźnie. Ten trzeciomajowy widok wart był największych niedoborów w gospodarce miasta. Tylko Wiedeń miał drugie takie tramwaje: czerwone ja biedronki, wypucowane do połysku, z błękitno-złotym herbem miasta Tarnowskich, Leliwą, na pudłach.

Wyjeżdżać mógł nasz tramwaj spod dworca kolejowego dopiero wtedy, gdy na drugie ramię wideł rozjazdu wjechał wóz pędzący ze strony przeciwnej, i kiedy już motorniczy z celebrą i wśród zachwyty widzów przełożył dyszel na dachu wozu do tyłu. Działo się to wszystko tak wolno, że zanim wóz ruszył, połowa podróżnych, narozkoszowawszy się wnętrzem tramwaju, wybiegała, niby to urażona, na ulicę, by potem ścigać się z tramwajem w górę ulicy Krakowskiej, przeciwnie „przedtem na przelaj planty kolejowe.

Tuż obok ostatniego przystanku zegar kolejowy, chodzący co do minuty (...).

(...) a „w pół do szóstej” gdy przychodził krakowski [pociąg – przypis autora], na placu kolejowym robiło się tłumno. Bywało więc, że aż dwa wozy tramwajowe, jeden za drugim, ruszały równocześnie w górę miasta, tyle się nazbierało podróżnych.

Wjeżdżając na Krakowską zgrzytały piskliwie, jakby w przewidywaniu niezmierniej fatygi. Jeszcze gładka przestrzeń pod kościołem misjonarzy i browarem Sanguszki nie sprawiała im trudu, ale już od pierwszej rozjezdni u wylotu ulicy Krasińskiego zaczynała się wyczerpująca spinaczka. (...) 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 na przestrzeni blisko tysiąca metrów i wzniesieniem około pięciu. Nic dziwnego, że stąd już tanecznie, w piasach, gęsto dzwonią i wesoło sypią iskry spod kół i znad drutów, rwały czerwone tramwaje półkolem wokół śródmieścia, przez ulicę Wałową do Pilźnieńskiej Bramy, aby z górki na pazurki stoczyć się w dół ulicy Lwowskiej ku Grabówce.

Z. Bielatowicz



Moje miasto rodzinne było zawsze ambitne. I jak przystało na ambitne miasto, miało ambitnego burmistrza (...). Chcąc osiągnąć cel swoich marzeń, systematycznie miasto rozbudowywał, porządkował, upiększał, uprzemysławiał, zakładał zieleńce i... zbudował linię tramwajową łączącą dworzec kolejowy z odległą Grabówką. Cztery czerwone wozy tramwajowe z regularnością zegarka krążyły po tej jednej linii i stanowiły żywy dowód gospodarności burmistrza, upatrując w nich symbol chwały swojej i swojego grodu, i chyba słusznie, bo w hierarchii miast galicyjskich, nasze miasto było trzecim po Lwowie i Krakowie, zaszczytnie wyróżnione posiadaniem nowoczesnej komunikacji miejskiej. Ale niewdzięczna historia inaczej pokierowała losami burmistrza, który nigdy nie został prezydentem, i równie po macoszemu obeszła się z jego tramwajami. Gdy pewnego dnia, już po drugiej wojnie światowej przybyłem w odwiedzinę po trzydziestoletniej nieobecności, do mojego rodzinnego miasta i stanąłem na placu przed dworcem, stwierdziłem z żalem, że po dumnym tramwaju, po jego szynach i sieci trakcyjnej nawet ślad nie pozostał. (...) Rozejrzałem się dokoła, (...) poszedłem kilkadziesiąt metrów przed siebie i przystanąłem w miejscu, gdzie ongi znajdował się przystanek (...) chcąc chociaż przez chwilę przywołać dawno umarłą rzeczywistość. I cierpliwie czekałem na tramwaj, który już nigdy, nigdy nie przyjedzie.

R. Brandstaetter



***Wschodnia część
ul. Wałowej
przy wylocie
do ul. Lwowskiej.***

[ŹRÓDŁO: zbiory
M. Tomaszewski]



***Ul. Krakowska
w czasie II wojny
światowej.***

[ŹRÓDŁO: zbiory
M. Tomaszewski]



***Ul. Lwowska na
wysokości obecnego
pl. Ofiar Stalinizmu.
Widoczne zniszczenia
powstałe w okresie
II wojny światowej.
W prawej, dolnej
części fotografii słabo
widoczne nieczynne
już torowisko
tramwajowej.***

[ŹRÓDŁO: zbiory
M. Tomaszewski]



(...) Tarnowski tramwaj, we współczesnym ujęciu był typowym „zawalidrogą”, posiadał swój tor umieszczony tylko po jednej stronie jezdni i to na całej trasie (...). Przy minimalnym ruchu kołowym i to, w dodatku zaprzęgów konnych nie licząc nielicznych dorożek, w roku budowy a nawet i po wojnie, od roku 1918 do 1939, nikomu to specjalnie nie przeszkadzało (...) a ponadto tramwaj produkował dużo hałasu, swoim kolorowym gabarytem urozmaicał dłuższy ulic i nawet służył do przewozu pasażerów. (...) Dla ułatwienia była w każdym przedziale, przy wejściu, umieszczona biała, emaliowana tabliczka z zaznaczoną czarną, poziomą kreską, wysokości 1 metra. Taki swoisty, tarnowski „wzorzec” metra. (...) Tutaj należy zaznaczyć, że w stanie inwentarzowym było 10 wozów (...). Był jednak wóz techniczny, a raczej lora (platforma) z rusztowaniem, przystosowanym wysokością do napraw sieci. Może była jeszcze jedna lora do przewozów materiałów remontowych. (...) Po dłuższych bokach, na zewnątrz wozu był malowany bardzo starannie herb miasta „Leliwa”. (...) Do roku 1918 układ był taki, że na całej trasie znajdowało się jednocześnie 7 wozów i 1 (2) w rezerwie; korzystano wtedy z 4 mijanek, do roku 1939 (1942) w ruchu było na trasie 5 wozów a reszta (3 wzgl. 4 w rezerwie). W takim układzie korzystano tylko z 3 mijanek. Na końcach trasy były rozgałęzienia dojazd i odjazd kolejnych wozów z punktów końcowych. Do roku 1918, zawsze na końcu rozgałęzienia oczekiwał jeden wóz, który ruszał dopiero gdy przyjechał wóz z trasy; do roku 1939 (1942) na ul. Lwowskiej, koło Bartnicznej, na końcowym przystanku, przyjeżdżającym wóz z miasta już nie oczekiwał na zmiennika, tylko po chwili ruszał z powrotem, co potaniało koszty eksploatacji. (...) Przystanki były znaczne żeliwnymi, ozdobnymi, kanelurowymi słupami, pięcioboczną tablicą żeliwną, z bogatym ornamentem roślinnym, z napisem: „Przystanek miejskiej kolei elektrycznej”. Całość pomalowana na szaro-niebieski kolor z ciemniejszym napisem bordowym. (...) Może jeszcze garść szczegółów odnoszących się do umundurowania pracowników tramwaju. Nosili oni ciemnobłękitne mundury i okrągłe czapki z herbem miasta oraz uskrzydłonym kołem z iskrami, jako emblematami. Zapamiętałem konduktora Markiewicza, małego wzrostu i stale uśmiechniętego. (...) Sprzedaż biletów prowadził w każdym zowie konduktor, nie było sprzedaży w kioskach, bilety były bardzo duże, w wymiarach około 6 x 14 cm, normalne - koloru zielonego, niżkowe - koloru żółtego, lub na odwrót, trudno po przeszło pięćdziesięciu latach dokładnie wszystko pamiętać. Były jednostronnie drukowane na cienkim papierze. (...) Tyle wspomnień o tarnowskim tramwaju, nad którego losem pora uronić (...) łezkę...

W. Gryl



Jako mały chłopiec jeździłem tymi tramwajami (w większości na gapę) a że byłem też i niegrzecznym to podkładałem kapsle na szynach które eksplodowały z hukiem strasząc pasażerów. Były wśród nas, uczniów szkoły powszechnej (jak się wtedy nazywały szkoły podstawowe) im. Kazimierza Brodzińskiego zawody kto w najkrótszym czasie przejedzie się wszystkimi wagonami---o ile dobrze pamiętam to było ich siedem. Czasem zajmowało to chwile bo nie wszystkie jednostki wyjeżdżały codziennie.

Wielka frajda było też jeżdżenie na tyle wagonu na zewnątrz---to to jeżdżenie na gapę..

J. Sroduski

„REGULAMIN” TRAMWAJU: 1-sze: każdy, kto kupi bilet, chociażby drugiej klasy tylko, i chociażby tylko na jedną sekcję, otrzymuje tytuł i charakter pasażera tramwajowego, z uwolnieniem od osobnej taksy, **2-gie:** pasażer taki winien odpowiedniemi zachowaniami się okazać się godnym tego zaszczytu, **3-cie:** kto kupił bilet, a z powodu wypełnienia wozu został siłą odśrodkową wyrzucony na ulicę, ten minio tego zatrzymuje tytuł pasażera, a zmienia jedynie charakter, gdyż zamiast jechać, musi biec pieszo za tramwajem, **4-te:** żadnemu z 7-miu nowoprzyjętych policyantów nie wolno interweniować w danym wypadku, chyba, gdyby w mowie będący pasażer chciał biec przed wozem tramwajowym i gdyby mu groziło przejechanie; **5-te:** w celu umożliwienia ćwiczeń w czytaniu podczas jazdy, zamieszczono wewnątrz każdego wozu tabliczkę z napisem: „nie wolno śmiecić”, — ale zarząd tramwaju nie bierze żadnej odpowiedzialności za to, gdy jaki pasażer z głębokiej Grabówki, przeczytawszy te słowa po swojemu: „nie wolno śmiacić”, czyni siedzącym obok niego uwagę, że w tramwaju: „man darf nicht lachen”, bo tak napisano na tabliczce! **6-te:** stosownie do nadesłanych nam, a zarządowi tramwaju przedłożonych uwag, zaprowadzone będą w ruchu tramwajowym dwie ważne zmiany: **a)** że naprzód będą pasażerowie wychodzili z wozów, a potem dopiero wchodzili, i **b)** że konduktor nie będzie dawał sygnału z przodu, tylko z tyłu. **7-me:** zarząd tramwaju, pragnąc, aby wszyscy bez wyjątku nie tylko z tramwaju, ale i z niego byli zadowoleni, nawet malkontentom, narzekającym na brak „fety” tramwajowej, bez której samo „poświęcenie” nie miało uroku, pragnie uczynić zadosyć, i przyrzeka, że gdy czas na drugi tor nadejdzie, wtedy i upragnionej „fety” wybije godzina.

ŹRÓDŁO: POGOŃ, 1911 r., nr 40



Ul. Wałowa
W początkowym
okresie istnienia linii
tramwajowej.

[ŹRÓDŁO: fragment
pocztówki archiwalnej]



Ul. Lwowska w
początkowym okresie
istnienia linii
tramwajowej.

[ŹRÓDŁO: fragment
pocztówki archiwalnej]



Róg ulic Lwowskiej
oraz Wałowej.

[ŹRÓDŁO: fotografia
archiwalna]

**PRZEPISY O RUCHU TRAMWAJÓW
ELEKTRYCZNYCH W MIASTACH W OKRESIE MIĘDZYWOJENNYM**

I. Postanowienia ogólne

§ 1.

Przepisy niniejsze obowiązują w granicach miast tramwaje, jak i koleje elektryczne międzymiastowe.

§ 2.

Pociągi tramwajowe mogą się składać z 3-ch najwyższych wagonów, łącznie z wagonem silnikowym.
W razie konieczności natury technicznej (np. doczepienia wagonów uszkodzonych, wagonów próżnych)) dopuszczalny jest większy skład pociągu, nieprzekraczający jednak 5 wagonów razem z wagonem silnikowym.

§ 3.

Pociąg tramwajowy może być uruchomiony i prowadzony jedynie przez motorowego, mającego na podstawie złożonego egzaminu, prawo prowadzenia pociągów tramwajowych.

§ 4.

Pociągi tramwajowe kursują przy dwutorowych liniach po prawym torze w kierunku jazdy.
Jazda po lewym torze jest dopuszczalna w razie uszkodzenia i naprawy prawego toru. W takich wypadkach administracja tramwaju powinna wydać każdorazowo specjalne zarządzenie w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu. W każdym razie podczas jazdy po lewym torze powinna być zachowana szczególna ostrożność.

§ 5.

Pierwszeństwo przejazdu na skrzyżowaniach i połączeniach linii tramwajowych mają pociągi nadjeżdżające z prawej strony.

W miejscach, gdzie ruch uliczny nie jest regulowany za pomocą sygnałów optycznych lub przez policję, pociągom tramwajowym przysługuje prawo przejazdu na skrzyżowaniach, przy wylotach ulic i t.p. przed wszelkimi innymi pojazdami z wyjątkiem taboru straży taboru straży ogniowej i pogotowia ratunkowego; w miejscach zaś o uregulowanym ruchu ulicznym, ruch pociągów tramwajowych powinien stosować się do sygnałów i znaków ostrzegawczych i porozumiewawczych policji i miejskiej służby technicznej.

Na skrzyżowaniu tramwaju z koleją żelazną, pierwszeństwo przejazdu służy pociągowi kolejowemu.

Na żądanie właściwych władz administracja tramwaju obowiązana jest ustawić specjalną sygnalizację na trudnych i zacieśnionych skrzyżowaniach o intensywnym ruchu.

§ 6.

Największa dopuszczalna szybkość biegu pociągu na ulicach ciasnych lub o znacznym ruchu nie może przekraczać 30 km, a na innych 40 km na godzinę.

Ustalenie szybkości biegu pociągów na poszczególnych ulicach w granicach powyżej normy należy do administracji tramwaju.

Władze administracji państwowej mogą w poszczególnych wypadkach ograniczyć szybkość biegu pociągów na pewnych odcinkach linii czasowo lub na stałe.

§ 7.

W razie uszkodzenia urządzeń technicznych, mogącemu zagrażać bezpieczeństwu publicznemu, personel tramwaju powinien sam lub przy pomocy policji przedsięwziąć środki zapobiegające zbliżaniu się podróżnych i osób postronnych do niebezpiecznego miejsca i zawezwać niezwłocznie odnośnie pogotowia technicznego.

§ 8.

Personel ruchu powinien składać się z osób, które odpowiadają wymaganiom specjalnych przepisów co do wieku oraz co do kwalifikacji fizycznych i psychicznych, ponadto zaś ukończyły odpowiednie kursy teoretyczne i praktyczne, zakończone złożeniem przepisanych egzaminów.

Personel ruchu podczas pełnienia służby powinien nosić ubiór służbowy, do którego również należy numer, umieszczony w widocznym miejscu.

Personel ruchu obowiązany jest zachować się w stosunku do publiczności grzecznie i uprzejmie i, z wyjątkiem motorowego, na żądanie udzielać potrzebnych informacji i wskazówek.

Osoby z pośród personelu w stanie nietrzeźwym bezwzględnie nie powinny być dopuszczane do pełnienia służby, osoby zaś oddające się pijaństwu, powinny być usuwane ze służby.

II. Obowiązki motorowego

§ 9.

Motorowy powinien znać dokładnie przepisy dla motorowego i konduktora oraz przepisy o ruchu ulicznym i drogowym.

§ 10.

Motorowy obowiązany jest zachowywać w czasie jazdy najdalej idącą ostrożność i stosować się do sygnałów oraz znaków ostrzegawczych i porozumiewawczych, stosowanych na ulicach i drogach.

Motorowy obowiązany jest w szczególności ściśle stosować się do zarządzeń i sygnałów policji oraz służby drogowej, odnoszących się do regulowania ruchu i przestrzegania porządku.

§ 11.

Podczas pełnienia służby na linii motorowy powinien znajdować się przy nastawniku.

Przed opuszczeniem swego miejsca, motorowy obowiązany jest wagon zahamować, korbę zaś zabrać ze sobą lub powierzyć konduktorowi.

Jeżeli pociąg znajduje się na pochyłości, motorowy w żadnym wypadku nie ma prawa zejść z pomostu prowadzonego wagonu bez poprzedniego powierzenia hamulca zmieniającemu go motorowemu lub konduktorowi danego pociągu.

§ 12.

Motorowy ma prawo uruchomić pociąg po otrzymaniu sygnału odjazdu od konduktora wagonu silnikowego i po upewnieniu się, że przez przedni pomost tego wagonu wszyscy podróżni opuszczający wagon już wyszli, lub przybywający weszli.

§ 13.

Motorowy, podczas ruchu pociągu powinien mieć nieustannie zwróconą baczność uwagę na drogę. Zabrania się mu podczas jazdy rozmawiać z kimkolwiek, odwracać się od nastawnika, pożywiać się, palić tytoń i t. p.

Odległość między pociągami podczas jazdy powinna być przez motorowego tak regulowana, aby w zależności od szybkości i składu pociągu, wykluczała możliwość zderzenia się pociągów.

§ 14.

Dla ostrzeżenia przechodniów i prowadzących pojazdy należy posługiwać się dzwonkiem ostrzegawczym.

Dzwonić należy w następujących przypadkach:

- a) przed każdym ruszeniem pociągu,
- b) przy mijaniu i na punktach skrzyżowania się z innymi pociągami,
- c) przed skrzyżowaniem ulic i przed wylotami ulic poprzecznych,
- d) we wszystkich przypadkach, kiedy przechodnie lub pojazdy, znajdują się na torze, między torami lub tuż obok toru.

Sygnał dzwonkiem ostrzegawczym powinien być podawany zawczasu.

§ 15.

Motorowy obowiązany jest prowadzić pociąg ze zmniejszoną szybkością:

- a) w miejscach i na ulicach, wskazanych w zarządzeniach administracji tramwaju, lub w miejscach, oznaczonych czasowami, specjalnymi znakami ostrzegawczymi,
- b) przy zbiegowiskach lub bardzo ożywionym ruchu ulicznym, a także w razie spotkania konduktów pogrzebowych, procesyj, przemarszu wojsk i t. p.,
- c) na ostrych łukach i przy mijaniu ulic poprzecznych oraz na zwrotnicach i krzyżownicach,
- d) w miejscach, gdzie tor lub ulice w pobliżu szyn są rozkopane lub podkopane i wogóle, gdzie wykonywane są jakiejkolwiek roboty, krępujące ruch uliczny, jak również tam, gdzie tor ułożony jest w bliskości chodnika,
- e) w czasie mgły, ślizgawicy, zamieci śnieżnej, lub przy niedostatecznym oświetleniu drogi,
- f) na ulicach ze spadkiem, przekraczającym 1 % ,
- g) na żądanie policji.

§ 16.

Pociąg należy zatrzymywać:

- a) na wszystkich przystankach stałych, na warunkowych zaś na żądanie publiczności lub podróżnych,
- b) dla przepuszczenia pociągów, mających pierwszeństwo na skrzyżowaniach,
- c) na sygnał konduktora,
- d) w razie gdy podróżni, znajdujący się na przednim pomoście utrudniają prowadzenie pociągu,
- e) w razie zagrozenia drogi przez procesje, pochody, zbiegowiska, pogrzeby, oddziały wojska, straż ogniową i t. p.,
- f) na żądanie zwierzchności i upoważnionych do tego pracowników tramwajowych,
- g) na żądanie policji,
- h) wszędzie, gdzie dozór linii ustawi w dzień czerwoną tarczę, a w nocy czerwoną latarnię,
- i) w razie zauważenia uszkodzenia toru lub przewodnika,
- j) w razie gdy zachodzi obawa zderzenia, najechania na osoby, najechania lub zawadzenia o pojazd, znajdujący się obok toru,
- k) w razie spłoszenia się koni,
- l) dla przepuszczenia z którejkolwiek strony pogotowia ratunkowego lub technicznego tramwaju albo straży ogniowej, zdążającej do pożaru,
- m) w innych nadzwyczajnych wypadkach, wymagających zatrzymania pociągu.

§ 17.

Motorowemu nie wolno zatrzymywać pociągu bliżej niż 5 m. od wylotu lub skrzyżowania ulicy, z wyjątkiem okoliczności, wskazanych w punktach c), f), g), h), i), j) i m) § 16.

Przy zatrzymaniu pociągów jeden za drugim na przystankach i stacjach krańcowych należy pozostawić między pociągami odstęp 8 m.

W razie chwilowego zatrzymania ogólnego ruchu ulicznego albo tylko ruchu pociągów tramwajowych, należy pozostawić między pociągami odstęp przynajmniej 4 m.

III. Obowiązki konduktora

§ 18.

Konduktor powinien znać dokładnie przepisy dla konduktora i motorowego oraz przepisy o ruchu ulicznym i drogowym.

Pozatem konduktora obowiązuje dokładna znajomość miasta i okolic w celu informowania podróżnych.

§ 19.

Przed zbliżeniem się pociągu do przystanku, konduktor jest obowiązany w sposób odpowiedni wywołać nazwę przystanku, a w miejscach przesiadania wymienić kierunki przesiadania.

§ 20.

Konduktor wagonu przyczepnego jak również i silnikowego obowiązani są dać sygnał na odjazd dopiero po stwierdzeniu, że wszyscy przybywający podróżni do ich wagonu weszli, a opuszczający wagon wyszli.

W razie zapełnienia wagonu konduktor powinien głośno zapowiedzieć: „miejsc niema, wagon rusza”, poczerń dopiero ma prawo dać sygnał odjazdowy.

Normy zapełnienia wagonów przez podróżnych ustala, w zależności od ilości miejsc do siedzenia i do stania w wagonach, administracja tramwaju i normy te oznacza przez umieszczenie odnośnych napisów w wagonach i na pomostach.

§ 21.

Konduktor obowiązany jest przestrzegać, aby podróżni wchodzili i wychodzili przez pomosty do tego przeznaczone. Miejsca wchodzenia i wychodzenia podróżnych reguluje zarządzenie administracji tramwaju.

§ 22.

Do obowiązków konduktora należy wskazywanie miejsc i rozmieszczanie podróżnych w wagonach. Nie powinien on pozwalać na znajdowanie się, podróżnych podczas jazdy na stopniach, taranach, zderzakach i t. p.

§ 23.

Konduktor nie powinien wpuszczać do wagonu osób, wymienionych w paragrafie 30 niniejszych przepisów.

§ 24.

Konduktor powinien unikać zatargów z publicznością i w każdym wypadku zachować się taktownie.

W razie niestosowania się podróżnych do obowiązujących przepisów konduktor powinien powołać się na przepisy i prosić podróżnego o podporządkowanie się tym przepisom. W razie oporu ze strony podróżnego konduktor powinien prosić go o opuszczenie wagonu na pierwszym przystanku, w razie zaś dalszego oporu zwrócić się do policji o interwencję.

Przy sprzedawaniu podróżnym biletów, w razie płacenia większej wartości monetą lub banknotem i niemożności natychmiastowego wydania reszty, konduktor powinien uprzedzić podróżnego, że o ile nie będzie mógł wydać reszty przed ukończeniem podróży, to podróżny będzie zmuszony zgłosić się po odbiór reszty do administracji tramwajów, w godzinach biurowych. W razie zgody podróżnego i niemożności wydania reszty konduktor obowiązany jest zanotować nazwisko podróżnego i res/tużącą sumę na bilecie, a przypadającą do zwrotu sumę konduktor powinien z końcem dnia przy raporcie złożyć w administracji tramwaju. W razie niezgodze* nią się podróżnego na takie załatwienie, należy prosić go o opuszczenie wagonu na najbliższym, przystanku.

§ 25.

W razie zatargów między podróżnymi konduktor powinien starać się taktownie załagodzić zajście, opierając się na przepisach. W razie oporu ze strony podróżnych konduktor powinien prosić ich o opuszczenie wagonu.

Konduktor powinien okazywać pomoc jadącym tramwajem starcom, kalekom, osobom słabym lub chorym, dzieciom i t. p., a również wszystkim podróżnym przy zatrzymywaniu w wagonie złodziejom, osób wszczynających awantury lub obrażających podróżnych i t. p., wzywając w razie potrzeby policję.

§ 26.

Obowiązkiem konduktora jest pilnować, aby z nastaniem zmroku, a również w razie mgły, burzy i śnieżycy były zapalane lampy służące do wewnętrznego i zewnętrznego oświetlenia. Również obowiązkiem konduktora jest przewietrzanie wagonu i otwieranie okien w zależności od pory roku i pogody, stosownie do poleceń zwierzchności oraz przestrzeganie zamykania drzwi podczas chłodu.

IV. Przepisy dla publiczności

§ 27.

Na sygnał ostrzegawczy motorowego znajdujący się na torach przechodnie i pojazdy powinny natychmiast ustąpić z drogi.

Jazda po torze tramwajowym jest wzbroniona ciężko ładownym i wolno poruszającym się wozom.

§ 28.

Korzystający z tramwaju poddają się tem samem niniejszym przepisom i winni stosować się do wskazówek i żądań konduktora, wynikających z tychże przepisów.

Podróżni, nią przestrzegający przepisów, obowiązani są na żądanie konduktora lub kontrolera opuścić wagon bez prawa do zwrotu sumy, zapłaconej za bilet.

§ 29.

Podróżnym wolno wchodzić i wychodzić tylko po zatrzymaniu pociągu na przystanku, a na przystanku końcowym — wchodzić dopiero po ukończeniu przetaczania pociągu.

Podróżnym zasadniczo wolno wchodzić do wagonu przez pomost, oznaczony napisem „wejście” i wychodzić przez pomost, oznaczony napisem „wyjście”?, wyjątkiem kalek o protezach i kulach i następujących osób w uniformie:

- 1) funkcjonariuszy policji głównej,
- 2) funkcjonariuszy policji państwowej danego województwa,
- 3) żandarmerji danego dywizjonu,
- 4) pracowników tramwajowych.

Powyższym osobom dozwolone jest wchodzić i wychodzić przez każdy pomost.

Podróżni, znajdujący się na pomoście, przeznaczonym do wsiadania, w razie przepełnienia wagonu, mogą wysiadać z tego pomostu z warunkiem nie tamowania wejścia podróżnym, przybywającym.

Zabrania się wskakiwać i wyskakiwać z tramwaju podczas biegu, czepiać się urządzeń tramwajowych, stać na stopniach, taranach i zderzakach.

Z chwilą gdy konduktor ogłosi, że miejsc nie ma, wchodzić do wagonu nie wolno.

§ 30.

Korzystać z komunikacji tramwajowej nie mają prawa:

- a) osoby nietrzeźwe,
- b) osoby ubrane niechlujnie, lub mogące powalać, ewentualnie zanieczyścić innych,
- c) osoby wzbudzające odrazę chorobą, brudem lub wonią,
- d) osoby z psami, kotami, innymi zwierzętami lub ptakami,
- e) osoby z pakunkami, przewyższającym wymiary, określone przez administrację tramwaju, lub z przedmiotami, które swym kształtem przeszkadzają innym podróżnym, narażają ich na niebezpieczeństwo lub na zniszczenie ubrania lub też z powodu woni lub nieczystości mogą być uciążliwe dla innych,
- f) osoby przewożące materiały palne, wybuchowe i żrące,
- g) osoby zachowujące się nieprzystępnie, osoby żebrzące jako też pragnące uprawiać w wagonach jakiegokolwiek handel lub proceder,
- h) eskorta z więźniami, z wyjątkiem osób doprowadzanych przez policję, których przewożenie dowolnymi środkami lokomocji na ich koszt dopuszczone jest przez odnośne przepisy.

§ 30a.

Nie wolno przewozić w wagonach tramwajowych zwierząt.

Administracja tramwaju może pozwolić podróżnym na przewożenie za opłatą psów w wagonach tramwajowych.

Przepisy porządkowe, dotyczące przewozu psów, wydaje administracja tramwaju i podaje je do publicznej wiadomości.

Przepisy te powinny być oparte na następujących zasadach:

- 1) **psy przewożone mają mieć nałożony kaganiec;**
- 2) **psy małe, trzymane przez podróżnych na rękach, mogą być przewożone wewnątrz wagonu;**
- 3) **psy większe, trzymane na smyczy, mogą być przewożone tylko na pomostach przyczepnego wagonu, przytem w godzinach gdy nie ma znacznej frekwencji pasażerów, godziny te powinny być podane do wiadomości publicznej przez administrację tramwaju;**
- 4) **nie wolno przewozić psów chorych ani takich, które z powodu brudu i wyglądu mogą budzić wstręt.**

§ 31.

Prócz miejsc do siedzenia podróżni mogą zajmować miejsca do stania w wagonie pomiędzy ławkami oraz na przednim i tylnym pomoście stosownie do wskazówek konduktora lub kontrolera tramwajowego.

§ 32.

Przejazd podróżnych odbywa się na podstawie biletu kupnego lub bezpłatnego.

Po wejściu do wagonu każdy podróżny obowiązany jest bez wezwania niezwłocznie wykupić bilet, o ile go już nie posiada.

Winny jazdy bez biletu podróżny obowiązany jest zapłacić konduktorowi grzywnę w wysokości ceny czterech normalnych biletów. W razie odmowy, podróżny obowiązany jest opuścić wagon, co nie-wyklucza pociągnięcia go do odpowiedzialności sądowej.

Bilety kwartalne, bezpłatne i wszelkie legitymacje, upoważniające do wykupienia biletu ulgowego, należy bez wezwania okazywać, a na żądanie wręczać konduktorom i kontrolerom do kontroli.

Podróżny powinien wykupiony bilet zachować przez cały czas jazdy i okazać go na żądanie kontrolera lub konduktora.

W razie zagubienia biletu podróżny obowiązany jest wykupić nowy bilet.

§ 33.

Podróżny obowiązany jest wpłacić należność za bilet odliczoną monetą.

W razie braku właściwej kwoty lub niemożności zmiany pieniędzy, podróżny obowiązany jest wagon opuścić na najbliższym przystanku.

Na życzenie podróżnego konduktor stosownie do § 24 powinien przyjąć przy opłacie za bilet większą monetę.

§ 34.

Nie wolno w -wagonach pluć, śmiecić, jeść, wychylać się albo wystawiać ręce z okien, siadać na parapetach, ~~pał~~ ~~tytoniu~~.

Palenie tytoniu dozwolone jest tylko na pomostach **oraz wewnątrz jednego z przyczepnych wagonów.**

§ 35.

Podróżnym nie wolno podawać sygnałów na ruszenie pociągu. Zatrzymanie pociągu przez podróżnego sygnałem dopuszczalne jest jedynie w razie nagłego zasłabnięcia kogoś z podróżnych w wagonie lub z powodu grożącego niebezpieczeństwa jak również w razie ruszenia pociągu podczas wychodzenia z wagonu podróżnego, gdy tego konduktor nie zauważył i podał sygnał odjazdu.

§ 36.

Podróżny obowiązany jest pokryć wszelkie straty, powstałe z jego winy lub niedbalstwa w wagonie lub w jego urządzeniach. Konduktor ma prawo wymagać bezzwłocznej zapłaty należności. Odszkodowanie oblicza się na zasadzie ustanowionego przez administrację tramwaju cennika. W razie gdy cennik nie obejmuje danej szkody, wysokość odszkodowania ustali administracja tramwaju.

§ 37.

O wszelkie informacje podróżni mogą zwracać się tylko do konduktora lub kontrolera.

§ 38.

Podróżni, znajdujący się na przednim pomoście wagonu silnikowego, nie powinni krępować motorowego w ruchu przy nastawniku i hamulcach, jako też nie powinni rozmawiać z motorowym.

§ 39.

Przedmioty zgubione lub pozostawione w wagonach wydawane są w biurze administracji tramwaju po udowodnieniu własności.

§ 40.

Podróżni nie mogą rościć pretensyj do administracji tramwaju z powodu przerwy ruchu lub zmian kierunku linij, spowodowanych przyczynami natury technicznej lub zarządzeniami policji.

V. Postanowienia końcowe

§ 41.

Zażalenia, wnoszone przez podróżnych i publiczność do administracji tramwaju w sprawach wszelkich niewłaściwości ruchu i obsługi pociągu, administracja rzeczona powinna rozpatrzyć i o wyniku zawiadomić petenta.

§ 42.

Odpowiedzialność za naruszenie niniejszych przepisów, o ile stanowi ono przekroczenie obowiązujących przepisów karnych, normują odnośne ustawy karne.

§ 43.

Wyciąg z przepisów niniejszych, obejmujący obowiązki podróżnych, powinien być wywieszony na widocznych miejscach w wagonach i poczekalniach.



Przepisy zostały wprowadzone *Rozporządzeniem Ministra Komunikacji* z dnia 6 czerwca 1929 r. *w sprawie przepisów o ruchu tramwajów elektrycznych w miastach*. Zmodyfikowano je w 1932 r. (§ 34.) oraz w 1934 r. (§ 30. oraz § 30a.). Powyższy tekst uwzględnia obie modyfikacje. Teksty dodane zostały wskazane wytłuszczonym drukiem. Oznaczone zostały również fragmenty usunięte w kolejnych modyfikacjach.

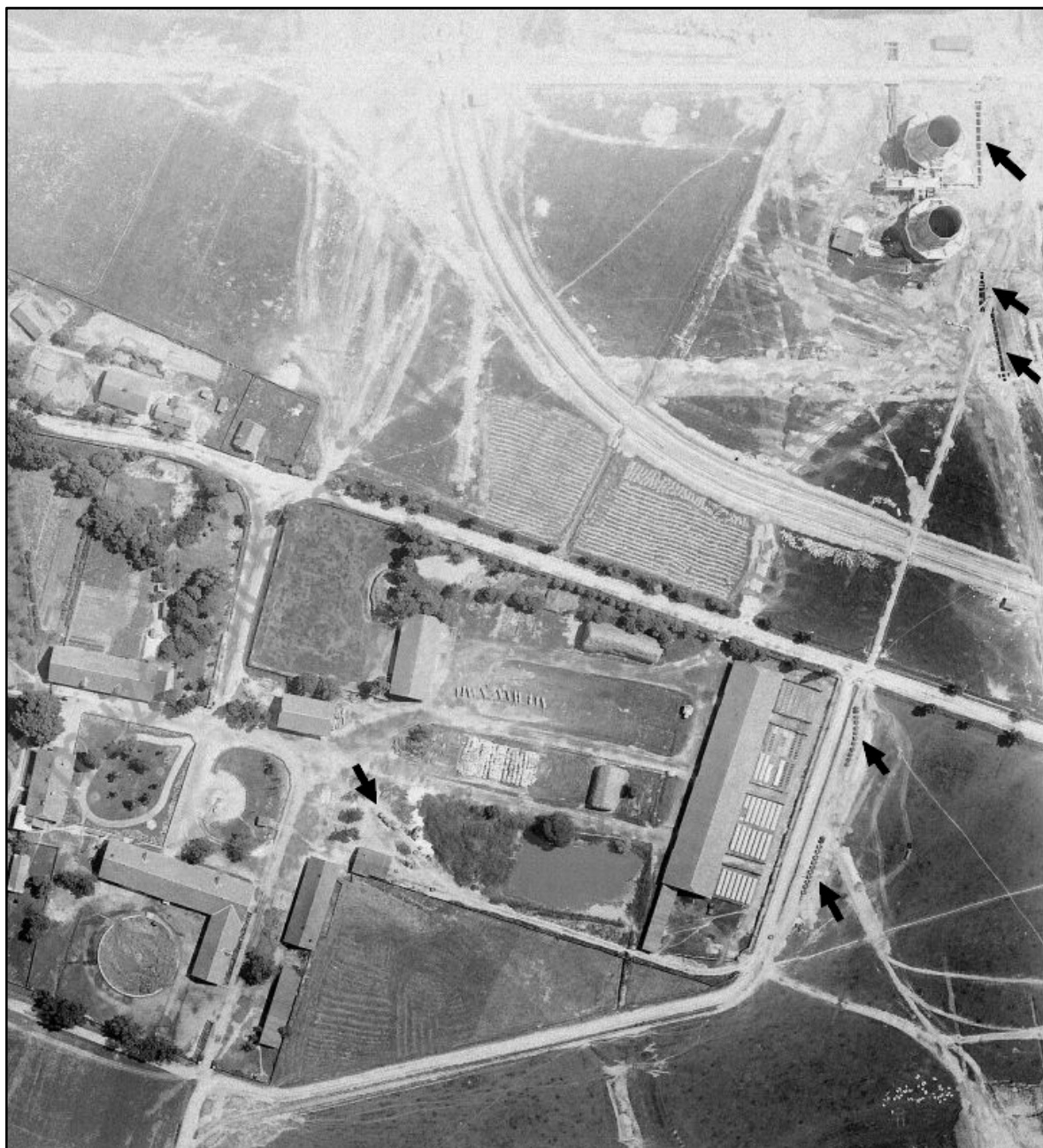


***Zachowany pod ziemią
fragment torowiska
tramwajowego na rogu
ul. Warzywnej
i ul. Lwowskiej.***

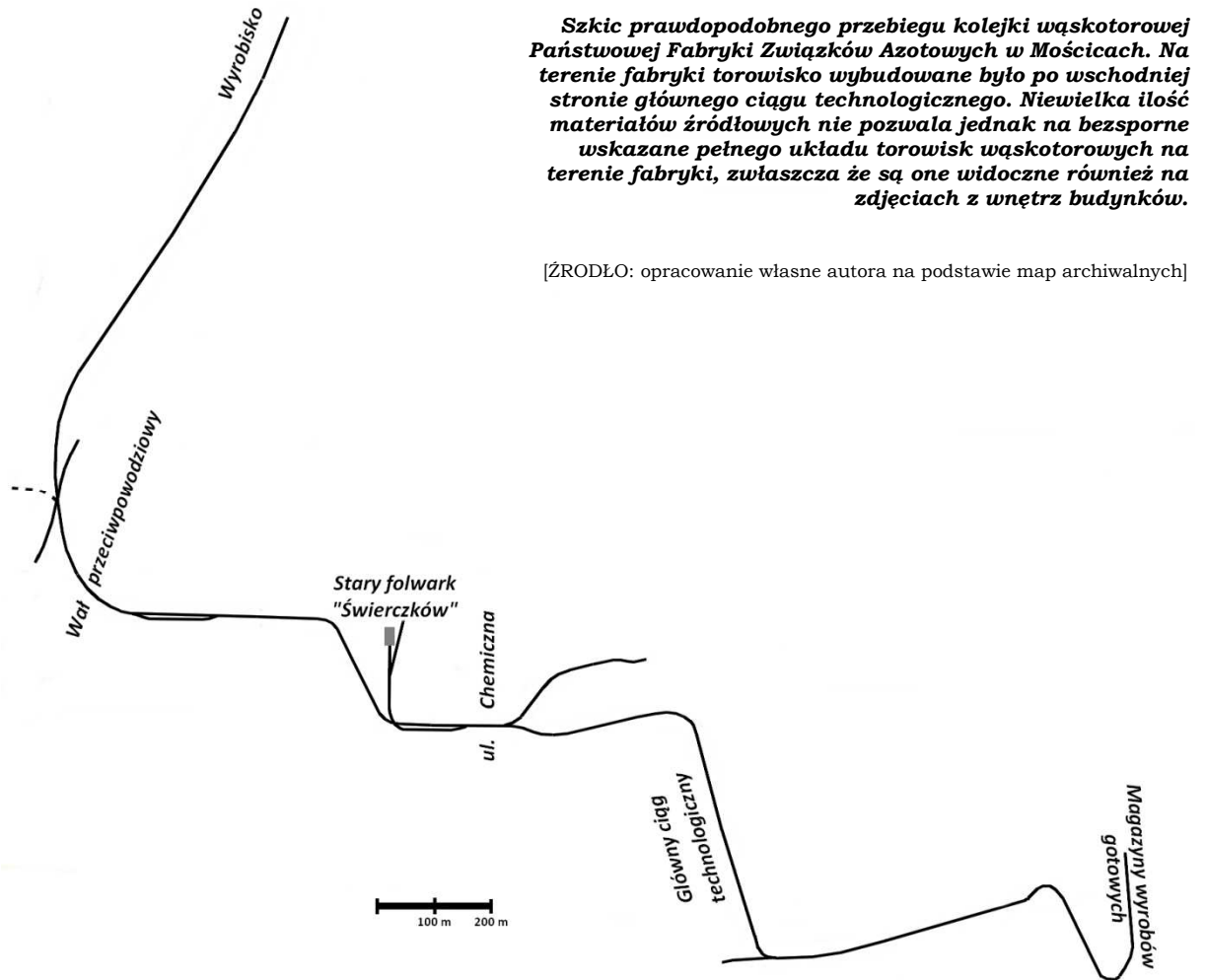
[ŹRÓDŁO: fotografia własna
autora]

PRZEMYSŁOWA KOLEJKA WĄSKOTOROWA PFZA

Powstanie kolejki wąskotorowej na terenie Państwowej Fabryki Związków Azotowych było inwestycją obliczoną nie tylko na realizację samej budowy fabryki ale również zapewnienia części jej transportu wewnętrznego. Należy pamiętać, że budowa tej fabryki realizowana była od podstaw na terenach rolniczych a więc konieczna była budowa całej infrastruktury towarzyszącej. Wymagało to przemieszczania znacznych ilości ziemi i żwiru. Ten ostatni materiał pozyskiwano w widłach rzek Dunajca i Białej. Kolejka funkcjonowała do okresu wielkiej rozbudowy zakładu w latach powojennych, choć jej fragment wskazywany jest również na późniejszych mapach topograficznych.



Zdjęcie lotnicze z okresu budowy Państwowej Fabryki Związków Azotowych w Mościcach. Obejmuje m.in. obszar dawnego folwarku Świerczków, gdzie doprowadzono torowisko wąskotorowe. Strzałkami wskazano pociągi wąskotorowe. [ŹRÓDŁO: zbiory Grupa Azoty S.A.]



W 1954 r. na skutek reformy podziału administracyjnego gm. Mościce została włączona do m.Tarnowa. Tym samym kolejka znalazła się na terenie miasta. Poza granicami miasta pozostała istniejąca po II wojnie światowej kolejka wąskotorowa Bogumiłowice-Ostrów-Komorów Dolny, przebudowana następnie na linię normalnotorową.



Pociąg wąskotorowy na tymczasowym torowisku podczas budowy Państwowej Fabryki Związków Azotowych w Mościcach.

[ŹRÓDŁO:
zbiory Grupa Azoty S.A.]



Lokomotywa wąskotorowa na terenie Państwowej Fabryki Związków Azotowych w Mościcach.

[ŹRÓDŁO:
zbiory Grupa Azoty S.A.]

W 1927 r. rozpoczęto budowę fabryki i z tą datą należy utożsamiać powstanie kolejki wąskotorowej. Budowa PFZA była jedną z największych inwestycji w międzywojennej Polsce. Na zakupionych terenach znajdowały się przynajmniej trzy złoża żwiru potrzebnego do budowy. Głównym zadaniem kolejki był więc transport tego surowca z miejsc wydobywania na teren przyszłej fabryki. Łączna długość torowisk wynosiła ok. 14 km. Ich układ na terenie budowy był dostosowywany do bieżących potrzeb. Wykorzystywano małe lokomotywy spalinowe z silnikami benzynowymi. W latach 1927-1929 zużyto do budowy ok. 170 000 m³ żwiru, przy czym najwięcej w 1928 r. Stabilny pozostawał układ głównego torowiska łączącego wyrobiska w delcie rzek Dunajec i Biała z terenem samej fabryki. Na podstawie opracowanego w 1928 r. *Planu terenów Państwowej Fabryki Związków Azotowych i przyległych* można odtworzyć przebieg torowiska pomiędzy zachodnią granicą przyszłej fabryki (ul.Chemiczna) a wyrobiskami w widłach rzek Białej i Dunajca. Prawdopodobnie w tym rejonie planowano również w przyszłości budowę portu rzecznego. Na tym odcinku widoczne są dwie mijanki, co wskazuje na znaczny ruch na linii. Znajduje to przełożenie w skali prowadzonej inwestycji. Po zachodniej stronie wskazanego fragmentu widoczne jest przejście torowiska przez ówczesny wał przeciwpowodziowy. We wschodniej części zaś odnoga od torowiska głównego w kierunku północnym, na teren dawnego folwarku Świerczków. Wskazany tor doprowadzony jest m.in. do jednego ze znajdujących się tam budynków.



Kolejka wąskotorowa na terenie PFZA w Mościcach.

[ŹRÓDŁO: zbiory Grupa Azoty S.A.]

Kolejka wąskotorowa nie miała na celu jedynie realizację transportu podczas budowy fabryki, gdyż po jej ukończeniu stała się jednym z głównych elementów transportu

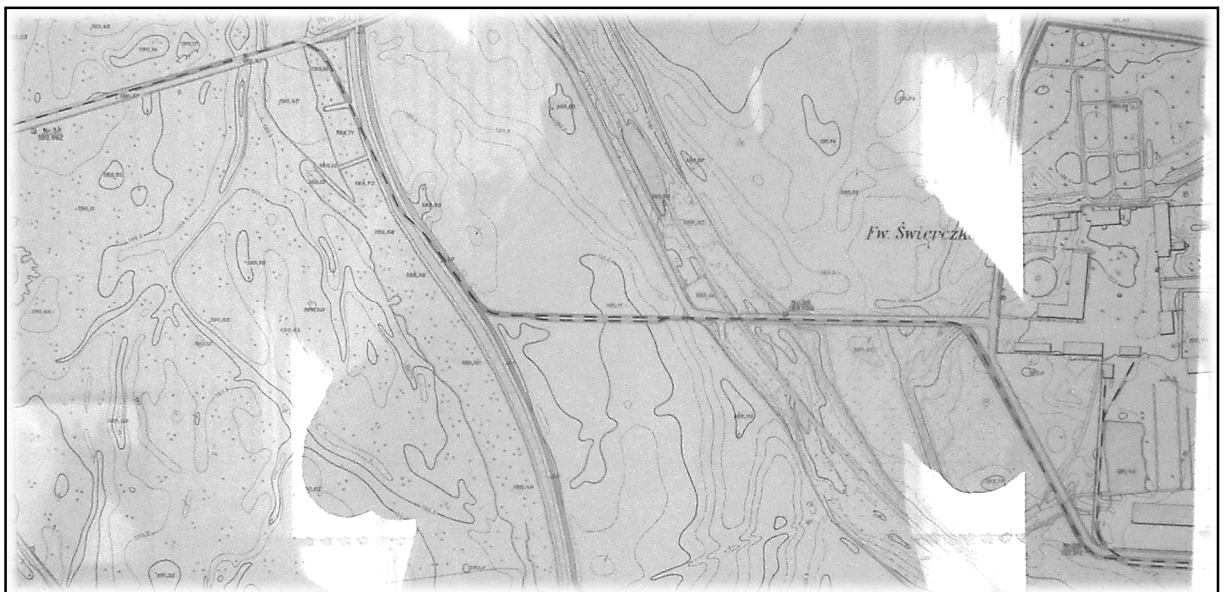
wewnętrznego. Główne torowisko przebiegało równoległe do głównej drogi fabrycznej, ale po wschodniej stronie zabudowy, a następnie w kierunku dwunastu magazynów produktów gotowych w rejonie rz. Biała. Układ torowiska (wraz z rozjazdami) dostosowany był do potrzeb transportu produktów z ciągu produkcyjnego. Jego uzupełnieniem była m.in. przesuwница portalowa.



Torowisko wąskotorowe po wschodniej stronie głównego ciągu technologicznego. Na dodatkowej fotografii pociąg z lokomotywą na tym samym odcinku torowiska.

[ŹRÓDŁO:
zbiory Grupa Azoty S.A.]

W latach 60-tych przeprowadzono kolejną wielką inwestycję polegającą na rozbudowie zakładów. Powstała znaczna ilość nowych obiektów, do których doprowadzono torowiska 1 435 mm, budując również drugą lokomotywnię. Równocześnie zlikwidowano wewnętrzną sieć kolejki wąskotorowej, zachowując jednocześnie torowisko łączące żwirownię z głównym terenem fabryki. Taki układ przetrwał przynajmniej do lat 70-tych. W późniejszym okresie torowisko zostało zlikwidowane, przy czym nie można wykluczyć, że podobnie jak w przypadku kolejki obsługującej cegielnię, zachowały się pojedyncze fragmenty torowiska na terenie fabryki. Z uwagi na fakt przebiegu torowiska przez tereny niewymagające większych obiektów inżynierskich, brak jest fizycznych pozostałości tej kolejki.



Fragment Planu terenów Państwowej Fabryki Związków Azotowych i przyległych z 1927 r.



***Wagonik wąskotorowy
popychany ręcznie
przez pracownika na
terenie PFZA w
Mościcach.***

[ŹRÓDŁO: zbiory
Narodowego Archiwum
Cyfrowego]



***Kolejka wąskotorowa
podczas budowy PFZA.***

[ŹRÓDŁO:
zbiory Grupa Azoty S.A.]

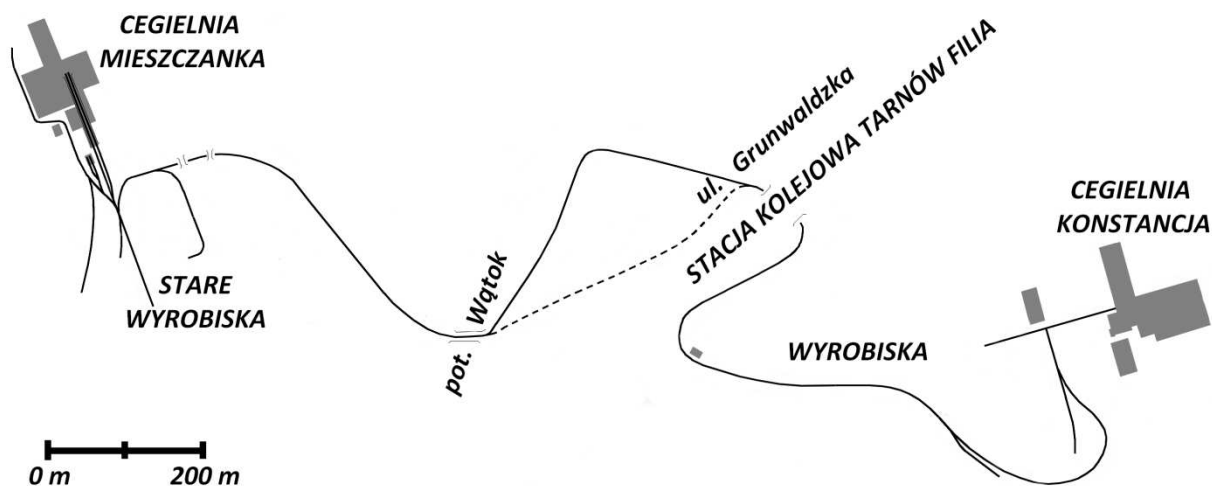


***Kolejka wąskotorowa
podczas budowy PFZA.***

[ŹRÓDŁO:
zbiory Grupa Azoty S.A.]

PRZEMYSŁOWA KOLEJKA WĄSKOTOROWA CEGIELNI MIESZCZANKA I KONSTANCJA

Przemysł ceramiczny wymagał stosowania transportu wewnętrznego pomiędzy wyrobiskami a budynkami cegielni, stąd też częste wykorzystywanie przez te zakłady systemów wąskotorowych. Cegielnie *Konstancja* i *Mieszczanka* funkcjonowały pierwotnie niezależnie od siebie, posiadając własne wyrobiska - *Mieszczanka* po swojej południowej stronie (pierwotnie po zachodniej stronie), zaś cegielnia *Konstancja* po zachodniej. Cegielnia *Konstancja* została ukończona w 1900 r. i przetrwała obie wojny światowe. W 1950 r. została upaństwowiona. W 1981 r. wstrzymano jej działalność w związku ze znacznym wyczerpaniem pobliskich złóż. Praca zakładu została wznowiona ale już na niewielką skalę w kilka lat później ale tylko do 1987 r. Druga z opisywanych cegielni – *Mieszczanka* powstała przed I wojną światową. W 1923 r. obok cegielni powstał tartak. Cegielnia została upaństwowiona w tym samym okresie co cegielnia *Konstancja*. Cegielnia zaprzestała działalności w 1989 r. W późniejszym okresie cegielnia na krótko wznowiła działalność do przełomu XX i XXI wieku. Na terenie obu cegielni funkcjonowały prawdopodobnie ich własne systemy wąskotorowe. Dopiero po zakończeniu eksploatacji wyrobiska cegielni *Mieszczanka* doszło do rozbudowy systemu wąskotorowego w celu zapewnienia transportu surowca z wyrobiska przy cegielni *Konstancja*. Biorąc pod uwagę, że do 1950 r. cegielnie posiadała różnych właścicieli, to powstanie kilkukilometrowej kolejki wąskotorowej należy datować dopiero po tym wydarzeniu.



**Przerywaną linią oznaczono pierwotne torowisko
wybudowane wzdłuż dawnego torowiska
części stacji Tarnów Filia przed jej rozbudową.**

**Schemat sieci kolejki wąskotorowej pomiędzy cegielniami Mieszczanka i Konstancja. Przerywaną linią
oznaczono odcinek przebudowany na skutek rozbudowy stacji kolejowej Tarnów Filia.**

[ŹRÓDŁO: opracowanie własne autora na podstawie map archiwalnych]



Wlot do tunelu pod stacją Tarnów Filia od strony ul. Grunwaldzkiej. Prawym tunelem poprowadzono była kolejka wąskotorowa, zaś lewym płynął potok Strusinka. Stan współczesny.

[ŹRÓDŁO: fotografia własna autora]

Na zachowanej mapie kolejowej *Stacja Tarnów Filia* według stanu aktualizacji na dzień 01.01.1935 r. nie istniało torowisko wąskotorowe przecinające linię kolejową Tarnów-Nowy Sącz. W późniejszym okresie kolejkę przemysłową poprowadzono na tym odcinku wzdłuż koryta pot. Strusinka, w miejscu, gdzie na krótkim odcinku jeszcze w latach 30-tych na stacji Tarnów Filia znajdował się tylko jeden tor. Wynikało to właśnie z mostu wybudowanego na tym niewielkim potoku. Po obu stronach mostu układ torowisk normalnotorowych był rozbudowany. W czasie II wojny światowej zrealizowano przy stacji *Tarnów Filia* budowę dużej parowozowni. W rejonie tego mostu tory dojazdowe do hali prostokątnej i składów węgla łączyły się z główną linią, co wskazuje że torowisko wąskotorowe zostało prawdopodobnie ułożone przed tą rozbudową, jeszcze w latach 50-tych.



Most nad sztucznym korytem potoku Wątok na którym znajdował się splot toru wąskotorowego i 1 453 mm. Stan współczesny.

[ŹRÓDŁO: fotografia własna autora]



Zdjęcie lotnicze terenu cegielni Mieszczanka. Strzałkami oznaczono składy kolejki wąskotorowej.
[ŹRÓDŁO: www.tarnow.retromapy.pl]

Powstanie długiego torowiska z cegielni *Mieszczanka* wynikało prawdopodobnie z zaprzestania eksploatacji wyrobiska znajdującego się na południe od niej, choć na mapie sporządzonej w latach 60-tych widoczny jest na tym terenie nadal rozbudowany układ torowiska wąskotorowego. Czynne zaś pozostało wyrobisko na zachód od cegielni *Konstancja*. Należy przybrać pod uwagę fakt, iż cegielnia *Rudy* w okresie powojennym miała inny charakter produkcji (zakład drzewny), co również mogło wynikać z zaprzestania wydobywania surowca w tym rejonie miasta.

Pierwotnie torowisko wybudowano przeprowadzając je pod torowiskiem normalnotorowym znajdującym się po wschodniej stronie cegielni *Mieszczanka* a następnie łukiem w kierunku południowym do utworzonego w czasie II wojny światowej sztucznego koryta pot. Wątok. W tym miejscu zastosowano splot torowiska normalnotorowego z wąskotorowym. Wskazany tor 1 435 mm wykorzystywany był do połączenia stacji *Tarnów Filia* oraz kilku zakładów przemysłowych w rejonie ulic Fabrycznej, Zakładowej i Gliniańskiej. Po wschodniej stronie mostu torowisko wąskotorowe poprowadzone zostało równoległe do torów stacji kolejowej aż do pot. Strusinka, gdzie skręcało w kierunku wschodnim, przechodząc równoległe do koryta potoku pod torami stacji *Tarnów Filia*. Po drugiej stronie tor ponownie ostro skręcał, tym razem w kierunku południowo-zachodni a po ok. 200 metrach łukiem zawracał w kierunku wyrobiska a dalej łukami aż do drugiej cegielni. Na zachowanej mapie z lat 60-tych widoczne

są na tym odcinku dodatkowe rozjazdy i bocznice. Przed samymi zabudowaniami cegielni *Konstancja* torowisko wąskotorowe przecinało tor 1435 mm, stanowiący bocznice przemysłową. Długość głównego torowiska wynosiła zatem ok. 2 km. Istniały jednak tory dodatkowe, szczególnie w rejonie wyrobisk a także samych obiektów przemysłowych.



**Pozostałości torów
w jednej z hal dawnej
cegielni *Konstancja*.
Fotografia
współczesna.**

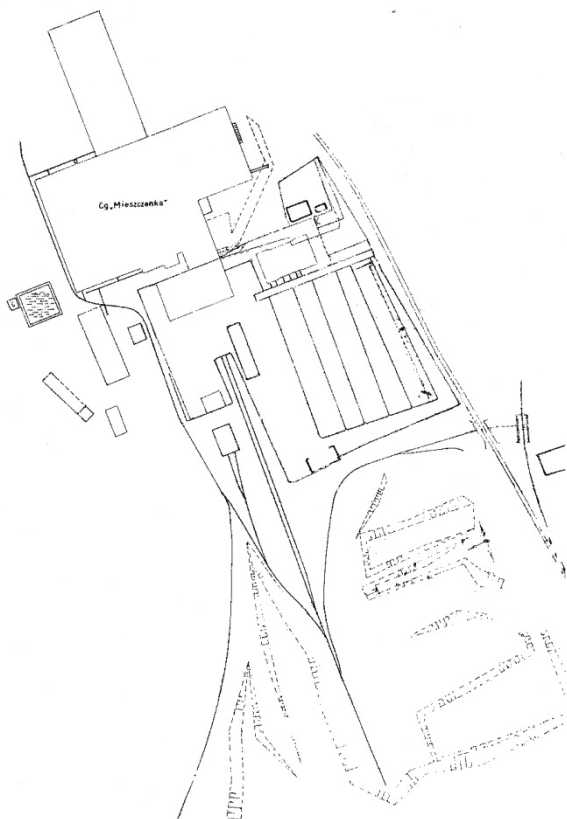
[ŹRÓDŁO: fotografia własna
autora]

Rozbudowa stacji *Tarnów Filia* doprowadziła do przebudowy torowiska wąskotorowego pomiędzy mostem nad pot. Wątok a pot. Strusinka. Nowe torowisko poprowadzono na tym odcinku równolegle do koryt tych potoków. Zmiana ta widoczna jest pomiędzy mapami topograficznymi obrazującymi stan z lat 60-tych i 80-tych. Skutkiem rozbudowy było powstanie tunelu pod wydłużonymi torami stacji *Tarnów Filia*. Ma on długość ok. 115 m i podzielony jest na dwie części. Wschodnia służy jako przepust dla pot. Strusinka, zaś zachodnia wykorzystywana była przez kolejkę wąskotorową.

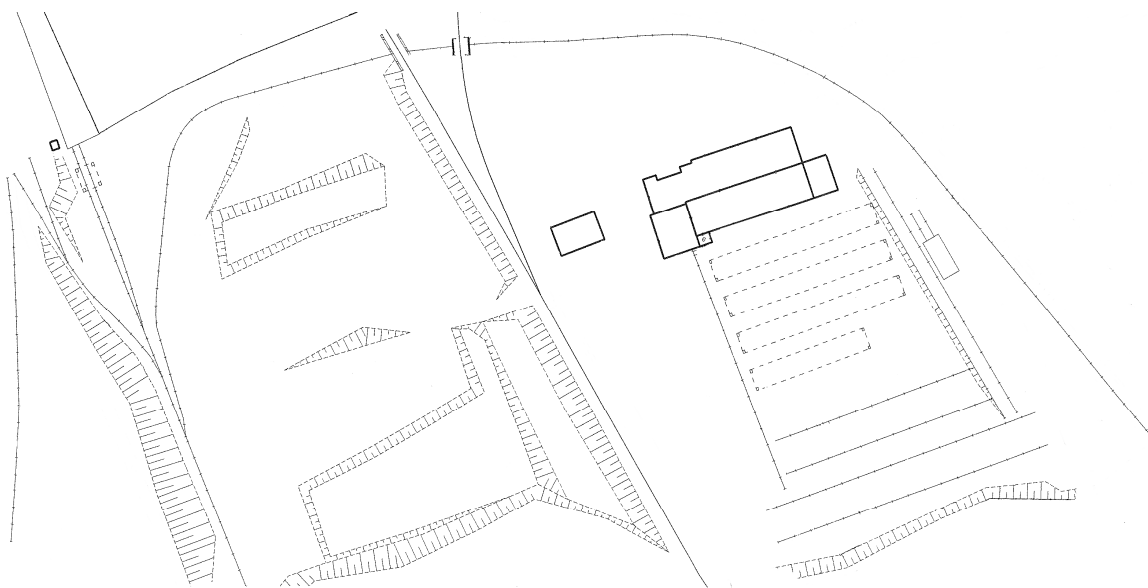


**Zachowany fragment
torowiska
wąskotorowego na
terenie jednej z posesji
przy ul. Fabrycznej.
Fotografia
współczesna.**

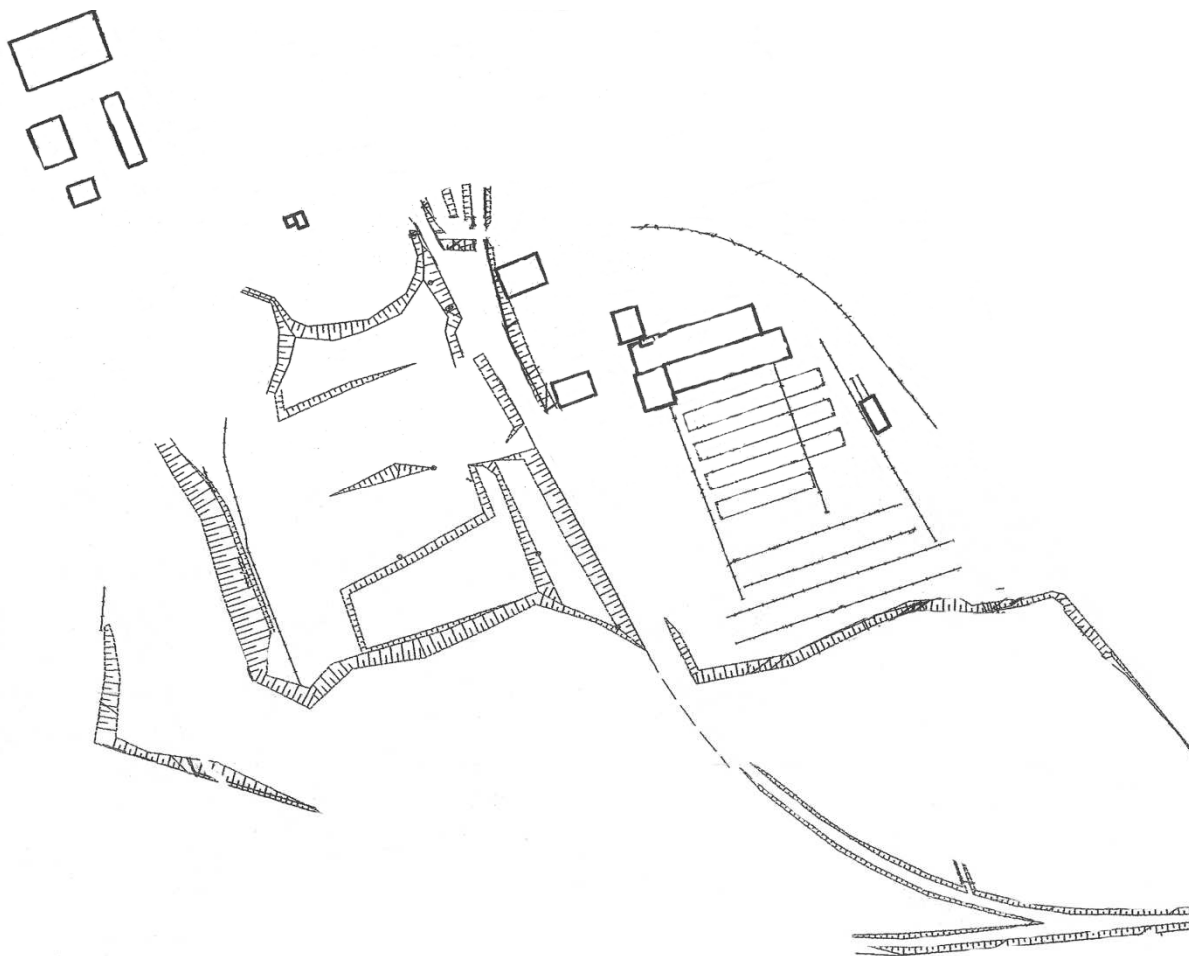
[ŹRÓDŁO: fotografia własna
autora]



Fragment mapy zasadniczej przedstawiający obszar cegielni Mieszczanka wykonany po roku 2000. Oryginalna mapa została celowo „oczyszczona” z części informacji w celu ukazania układu torowiska wąskotorowego na tym obszarze. Usunięto m.ni. tor 1 435 mm po zachodniej stronie zabudowań, przebiegający w części równoległe do północnego odcinka widocznego torowiska wąskotorowego. Centralna część mapy przedstawia teren wydzielony na potrzeby bazy transportowo-magazynowej jednej z firm komunalnych, choć w tym okresie istniał zapis w księgach wieczystych o służebności przebiegu napowietrznej linii kolejki. Na mapie uwidoczniony jest mały budynek, do którego prowadzą dwa tory kolejki, będący prawdopodobnie szponą dla lokomotyw spalinowych. Tor w południowo zachodniej części prowadził aż do torowiska przemysłowego obsługującego obiekty przy ul. Gliniańskiej. Widoczne są również oba wiadukty, pod którymi zbudowano torowisko wąskotorowe w rejonie przedłużenia ul. Fabrycznej.

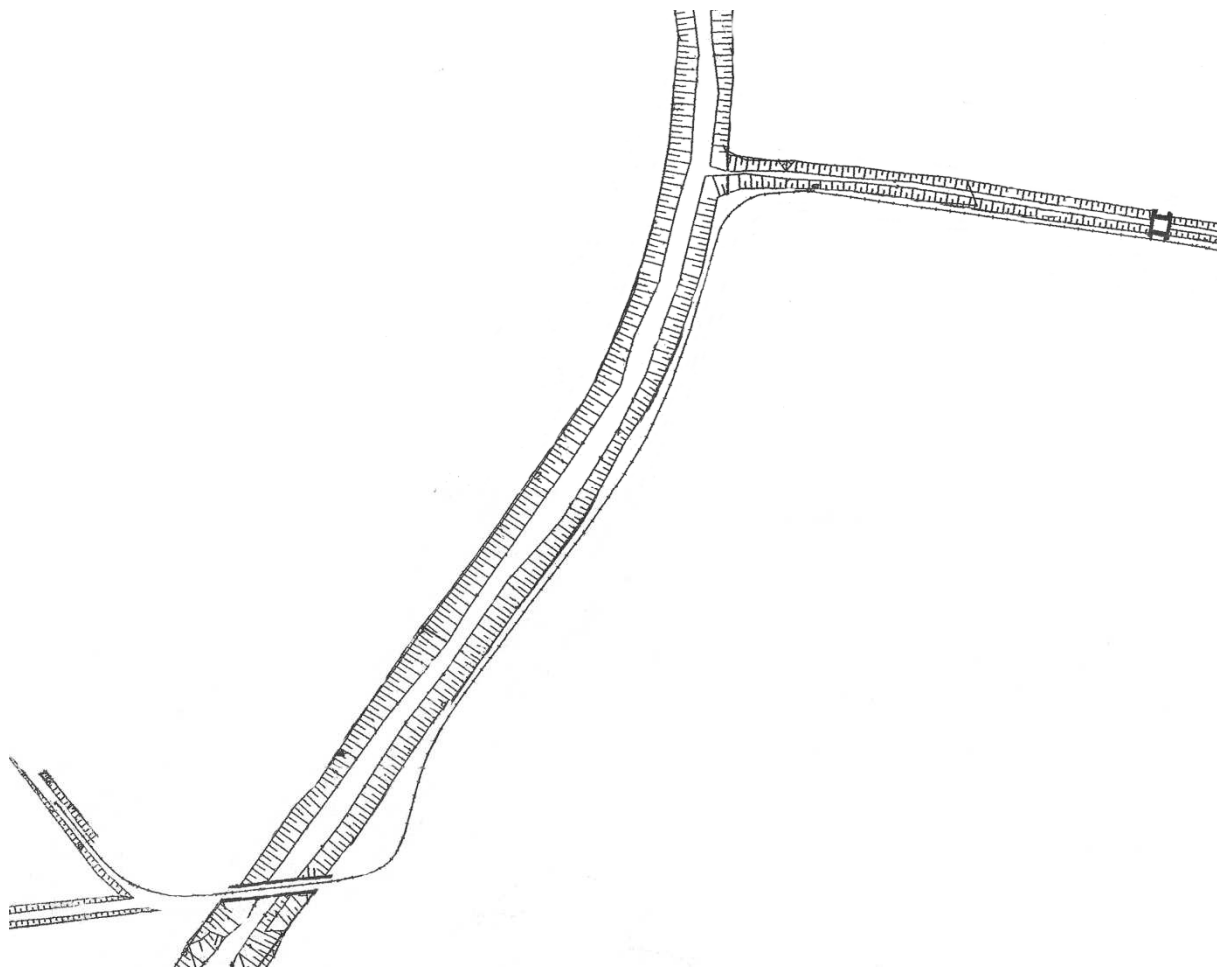


Fragment mapy zasadniczej przedstawiający obszar cegielni Mieszczanka wykonany po roku 2000 (później niż mapa zamieszczona powyżej). Oryginalna mapa została celowo „oczyszczona” z części informacji w celu ukazania układu torowiska wąskotorowego na tym obszarze. Widoczne torowisko wąskotorowe po jego częściowej rozbiórce. Zwraca uwagę oznaczenie torowisk wąskotorowych na terenie pomiędzy linią 1 435 mm a główną linią wąskotorową.



***Pochylania cegielni
Mieszczanka
z torowiskiem,
po którym wciągano
wagoniki
wąskotorowe.***

[ŹRÓDŁO: fotografia
archiwalna]



Fragment mapy zasadniczej przedstawiający obszar cegielni Mieszczanka oraz torowiska w kierunku tunelu pod stacją Tarnów Filia. Mapa obrazuje częściowo rozebrane torowisko wąskotorowe. Oryginalna mapa została celowo „oczyszczona” z części informacji w celu ukazania układu torowiska wąskotorowego na tym obszarze.

Na mapie topograficznej z lat 70-tych widoczny jest trudny do wytłumaczenia rozdział torowisk wąskotorowych na terenie wyrobiska poprowadzonych od obu cegielni. Warto jednak zwrócić uwagę, że mapy źródłowe z lat 60-tych, 80-tych i 90-tych posiadają skalę 1:10 000, zaś mapa z lat 70-tych – 1:25 000. Nie można zatem wykluczyć zniekształcenia na skutek innej skali mapy.

Kolejka wykorzystywana była przynajmniej do II połowy lat 90-tych lub do pierwszych lat po 2000 roku. Po sprzedaży części terenu cegielni *Mieszczanka* na potrzeby bazy transportowej, torowisko istniało nadal, przy czym na jednej z działek ciążyła służebność przejazdu kolejką napowietrzną. Obecnie służebność została wykreślona. Po wyburzeniu pozostałych, głównych zabudowań cegielni rozebrano zostało torowisko w zachodniej części dawnej cegielni. W późniejszym okresie zlikwidowano również główny tor oraz pozostałe odcinki. Produkcja została przeniesiona do nowych zakładów poza terenem m.Tarnowa. Do czasów współczesnych zachował się tunel pod stacją *Tarnów Filia* oraz konstrukcja mostu nad sztucznym korytem pot. Wątok. Na terenie zabudowań dawnych cegielni znajdują się krótkie odcinki dawnego torowiska 600 mm.



***Pozostałości
przyczółków
wschodnie wiaduktu
kolejowego
przy cegielni
Mieszczanka. Górą
przebiegało torowisko
normalnotorowe
a dołem wąskotorowe.
Wiadukt miał
prawdopodobnie
konstrukcję metalową.***

[ŹRÓDŁO: fotografia własna
autora]



***Pozostałości
zachodniego wiaduktu
kolejowego
przy cegielni
Mieszczanka.
Górą przebiegało
torowisko
normalnotorowe
a dołem wąskotorowe.***

[ŹRÓDŁO: fotografia własna
autora]

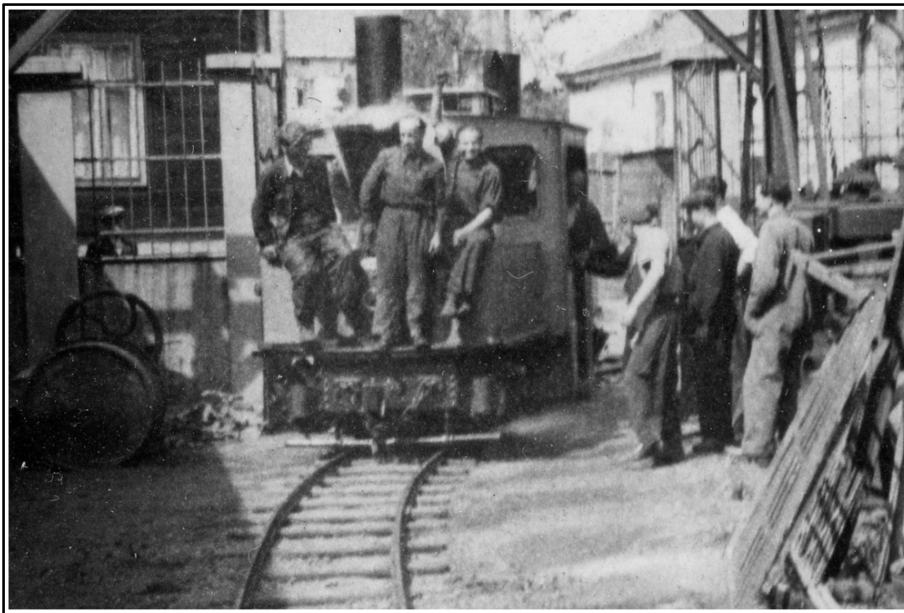


***Zachowany fragment
torowiska
wąskotorowego przed
halą w rejonie
ul. Fabrycznej***

[ŹRÓDŁO: fotografia własna
autora]

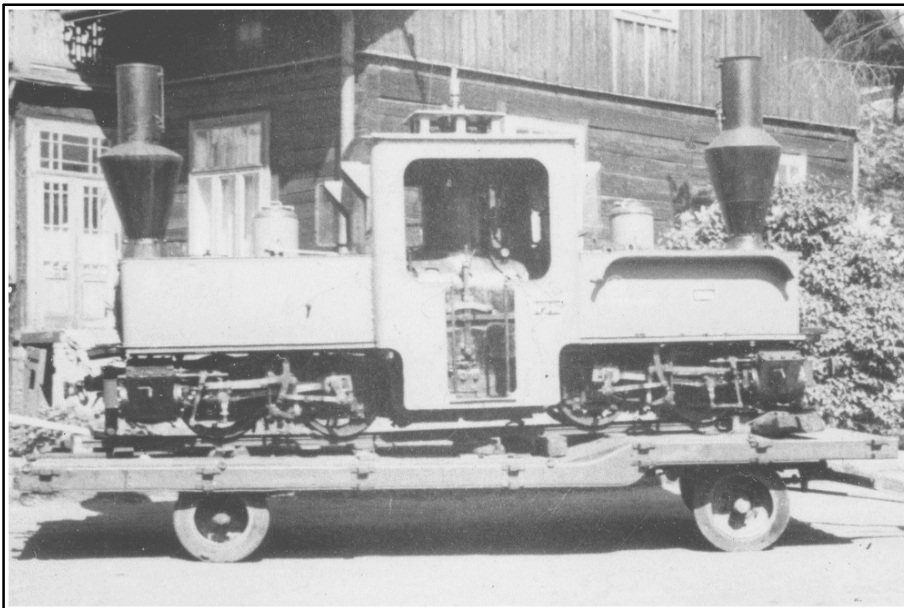
KOLEJKA WĄSKOTOROWA NA GRABÓWCE

Istnienie kolejki wąskotorowej w dzielnicy Grabówka jest możliwe do potwierdzenia jedynie dzięki dwóm fotografiom z okresu międzywojennego wykonanym w rejonie zakładów Dagmana. Są to prawdopodobnie jedynie fotografie przedstawiające wąskotorową lokomotywę parową w Tarnowie. Brak jest informacji o celu wybudowania tej kolejki oraz jej przebiegu. Nie można wykluczyć, że istnienie kolejki było związane z likwidacją w tym okresie koryta pot. Młynówka płynącego m.in. przez tę dzielnicę.



Lokomotywa wąskotorowa na terenie zakładów Dagmana na Grabówce.

[ŹRÓDŁO: zbiory
M. Tomaszewski]



Lokomotywy Pechot-Bourdon produkowane były przez wiele zakładów w latach 1888-1916 oraz w 1921 r. Na zdjęciu jedna z tych lokomotyw na platformie w dzielnicy Grabówka w Tarnowie.

[ŹRÓDŁO: zbiory
M. Tomaszewski]

WĄSKOTORÓWKI BUDOWLANE W OKRESIE PRZEBUDOWY UKŁADU KOLEJOWEGO

W czasie II wojny światowej władze okupacyjne przeprowadziły znaczące rozbudowę układu kolejowego w Tarnowie na potrzeby własnych transportów kolejowych. W ramach prowadzonych prac powstała największa z tarnowskich parowozowni, składająca się m.in. z hali wachlarzowej dla kilkunastu maszyn, 12-torowej hali prostokątnej oraz składu węgla. Parowozownia została zlokalizowana pomiędzy stacją *Tarnów* a stacją *Tarnów Filia* (dawniej: *Tarnów Vorbanhof*) w miejscu dotychczasowej przeładowni. Drugim elementem tej inwestycji była hala prostokątna, wykorzystywana w okresie powojennym jako wagonownia. Układ ten spięła charakterystyczna do dnia dzisiejszej pętla kolejowa pomiędzy obiema stacjami a obecną lokomotywnią. Kolejnym elementem inwestycji była znacząca rozbudowa *Warsztatów kolejowych* o nowe hale, umożliwiające m.in. prowadzenie napraw nie tylko wagonów ale również parowozów. Prawdopodobnym jest również, że w tym okresie zmieniony został przebieg potoku Wątok, choć inwestycja ta była planowana i być może rozpoczęta już pod koniec okresu międzywojennego. Zakres prowadzonych prac wymagał przemieszczania znacznych ilości ziemi oraz materiałów budowlanych. Na zachowanych fotografiach widać m.in., że do prac wykorzystywana była przynajmniej jedna lokomotywa spalinowa. Po zakończonych pracach na danym odcinku torowiska były demontowane, stąd nie pozostawiły po sobie widocznych śladów.



Wagony wąskotorowe wykorzystywane przy pracach ziemnych związanych prawdopodobnie z przebudową torowiska normalnotorowego na terenie Tarnowa. Po lewej stronie widoczna również lokomotywa wąskotorowa.

[ŹRÓDŁO: zbiory
M. Tomaszewski]



Wagon i torowisko wąskotorowe podczas budowy nowej parowozowni w czasie II wojny światowej na terenie Tarnowa.

[ŹRÓDŁO: zbiory
M. Tomaszewski]

WOJSKOWE KOLEJKI WĄSKOTOROWE W REJONIE TARNOWA

W czasie działań wojennych I wojny światowej kolejki wąskotorowe wykorzystywane były przez różne armie. Część torowisk budowana była wręcz przy samej linii frontowej w celu zapewnienia transportu na tym terenie. Umożliwiały one przewóz broni, amunicji, żołnierzy i wszelkich innych ładunków związanych z działaniami wojennymi. Torowiska te miały charakter prowizoryczny, jednak dzięki cechom właściwym dla wąskotorówek nie wymagały starannej podbudowy torowisk a jednocześnie umożliwiały stosowanie ostrzejszych podjazdów i łuków. Torowiska takie wykorzystywane były również przy typowych pracach inżynierskich, związanych np. z odbudową zniszczonej przez przeciwnika infrastruktury kolejowej. Zakończenie takich prac a także przesunięcie linii frontu powodowało szybką likwidacją tych systemów wąskotorowych. Często budowę i obsługę takich kolejek wykonywały wyspecjalizowane oddziały inżynierskie.



Wagony towarowe wąskotorowej kolejki wojskowej w okolicy Tarnowa w czasie I wojny światowej. W tle widoczny samolot nad lotniskiem polowym.

[ŹRÓDŁO: zbiory Österreichisches Staatsarchiv]

W archiwach z okresu I wojny światowej oraz w materiałach ogólnie dostępnych zachowało się kilka fotografii, których opisy wskazują na funkcjonowanie takich kolejek również w rejonie Tarnowa. Działania wojenne oraz czas jaki upłynął od ich wykonania często uniemożliwiają jednak identyfikację tych miejsc. Tym samym większość z nich została całkowicie zapomniana a odtworzenie ich przebiegów jest już praktycznie niemożliwe. Pozostają jedynie zdjęcia archiwalne pokazujące takie torowiska w okresie działań wojennych. Należy przy tym pamiętać, że w ciągu stu lat od ich powstania zmianie uległy również granice samego miasta.



Wojskowa kolejka wąskotorowa w czasie I wojny światowej wykorzystywana podczas odbudowy mostu.

[ŹRÓDŁO: ogólnodostępna archiwalna fotografia zamieszczona w serwisach internetowych]



Archiwalna fotografia z okresu I wojny światowej z widocznym składem wagonów wąskotorowych opisana, jako wykonana w okolicy Tarnowa

[ŹRÓDŁO: ogólnodostępna archiwalna fotografia zamieszczona w serwisach internetowych]

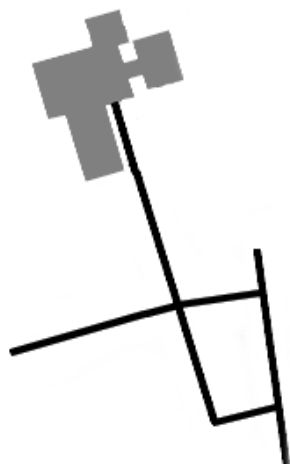


Archiwalna fotografia z okresu I wojny światowej z widocznym składem wagonów wąskotorowych opisana, jako wykonana w okolicy Tarnowa

[ŹRÓDŁO: ogólnodostępna archiwalna fotografia zamieszczona w serwisach internetowych]

SYSTEM WĄSKOTOROWY CEGIELNI TARNOWIANKA

Na wschód od cegielni *Konstancja* znajdował się kolejny zakład tej samej branży - cegielnia *Tarnowianka*. Została ona ukończona i oddana do użytkowania w 1908 r. Podobnie jak w przypadku wcześniej omawianych kolejek cegielnianych okres jej powstania jest trudny do ustalenia, choć można przypuszczać, że torowisko wąskotorowe było w niej wykorzystywane od samego początku. Zakład został poważnie uszkodzony w czasie I wojny światowej a następnie odbudowany. Po II wojnie światowej stał się on częścią Tarnowskich Zakładów Ceramiki Budowlanej. Produkcja została zakończona w latach 90-tych XX wieku na skutek wyczerpania pobliskich złóż.



***Schemat torowiska wąskotorowego
na terenie cegielni Tarnowianka
(na podstawie stanu z lat 60-tych
XX wieku)***

[ŹRÓDŁO: opracowanie własne autora
na podstawie map archiwalnych]

Biorąc pod uwagę zachowane mapy z okresu powojennego można wskazać, że w latach 60-tych XX wieku system wąskotorowy miał przynajmniej kilkaset metrów całkowitej długości torowisk i łączył budynki cegielni ze znajdującym się na południe od niej wyrobiskiem. Istnienie torowisk można potwierdzić na podstawie map archiwalnych opracowywanych do II połowy lat 80-tych, choć prawdopodobnym jest ich istnienie do końca funkcjonowania zakładu, czyli do lat 90-tych XX wieku. Brak jest informacji o wykorzystywaniu w tym miejscu lokomotyw wąskotorowych. W późniejszym okresie przez część dawnego wyrobiska przeprowadzona została tarnowska obwodnica, będąca obecnie częścią drogi krajowej nr 94 (dawniej droga krajowa nr 4). Obecnie brak jest widocznych pozostałości po tej kolejce, choć nie można wykluczyć ich istnienia wewnątrz budynków nieczynnej cegielni.

SYSTEM WĄSKOTOROWY CEGIELNI I TARTAKU RUDY

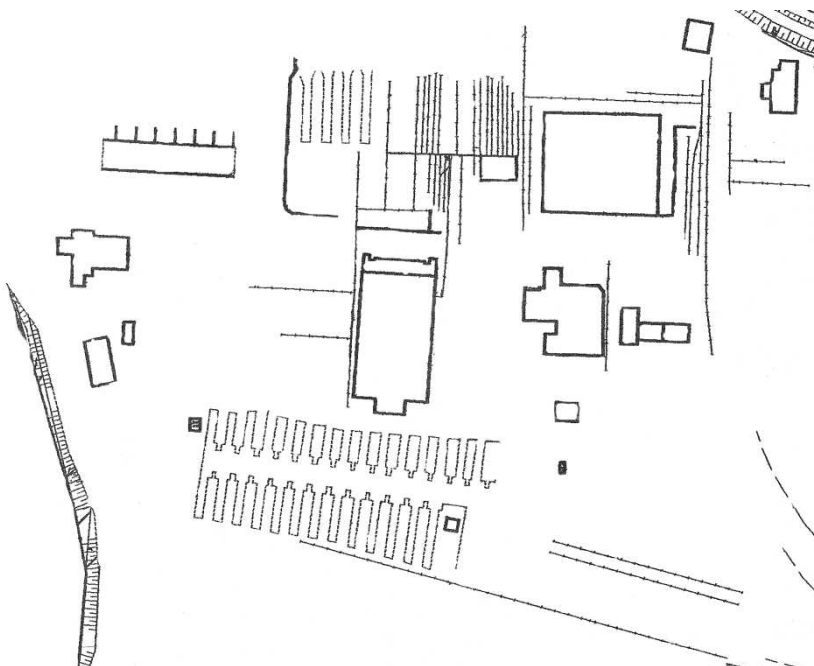
W połowie XIX wieku powstała prawdopodobnie pierwsza w Tarnowie cegielnia parowa *Rudy*. Wykorzystywała ona pobliskie złoża, położone na południe od niej. Jej funkcjonowanie zakończyło się pod koniec okresu międzywojennego.



***Teren zakładów
drzewnych RUDY
z widocznymi
zabudowaniami
dawnej cegielni.
Fotografia lotnicza
wykonana
w lata 60-tych.***

[ŹRÓDŁO:
www.tarnow.retromapy.pl]

Trudno obecnie wskazać bezspornie czy dawna cegielnia posiadała układ wąskotorowy, jednak konstrukcja budynku może wskazywać na istnienie pochylni, ukierunkowanej na dawne wyrobisko. Pozostałe cegielnie tarnowskie porównywalnej wielkości posiadały układy wąskotorowe. Bezspornie można jednak potwierdzić, że system torowisk wąskotorowych istniał na tym terenie na potrzeby zakładu drzewnego, który funkcjonował do przełomu XX i XXI wieku.



***Fragment mapy
zasadniczej
przedstawiający obszar
Zakładów Drzewnych przy
ul. Gliniańskiej
w Tarnowie. Oryginalna
mapa została celowo
„oczyszczona” z części
informacji w celu
ukazania układu
torowiska wąskotorowego
na tym obszarze.***

SYSTEM WĄSKOTOROWY TARTAKU I ZAKŁADÓW DRZEWNYCH

Niewielki układ wąskotorowy, obsługiwany ręcznie znajdował się na terenie zakładów drzewnych (powojenny *Tarnokop*), funkcjonujących od początku XX wieku przy ul. Kochanowskiego. System zapewniał ręczny transport wewnętrzny na terenie zakładu. Pozostałości torowiska były dobrze widoczne jeszcze na początku XXI wieku.



***Teren zakładów drzewnych
Tarnokop
w lata 60-tych.***

[ŹRÓDŁO: www.tarnow.retromapy.pl]

SYSTEM WĄSKOTOROWY CEGIELNI KANTORIA

Cegielnia *Kantoria* została wybudowana w latach 1902-1906. Założyli ją E.Broch i A.Lewenheim. W 1917 r. przeszła na własność Wł.Bracha i z nim jest ten zakład najbardziej kojarzony. W latach 30-tych zakład dwukrotnie zmieniał właściciela. Po II wojnie światowej cegielnia została upaństwowiona. Działalność zakładu została zakończona w 1980 r. na skutek m.ni. wyczerpania złóż. Zakład posiadał niewielki system wąskotorowy, prawdopodobnie o charakterze ręcznym.

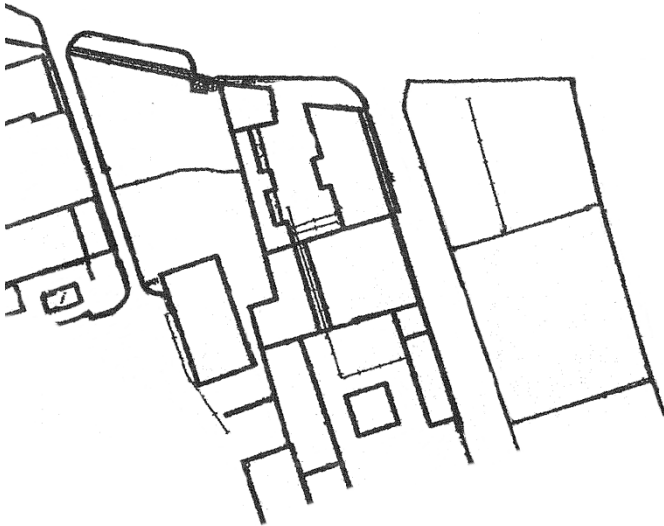


***Teren cegielni Kantoria
w lata 60-tych.
Jasny obszar na fotografii to teren
czynnego wyrobiska – obecnie
teren zalewu o tej samej nazwie.***

[ŹRÓDŁO: www.tarnow.retromapy.pl]

SYSTEM WĄSKOTOROWY W REJONIE ULICY ŚLUSARSKIEJ

Niewielki system wąskotorowy istniał w rejonie ul. Ślusarskiej. Torowisko obejmowało m.ni. plac składowy i przechodziło przez ulicę. Połączenia prostopadłe zbiegających się torów na terenie placu połączone były małymi obrotnicami, umożliwiającymi przestawienie wagoników. System istniał jeszcze w latach 80-tych XX wieku.



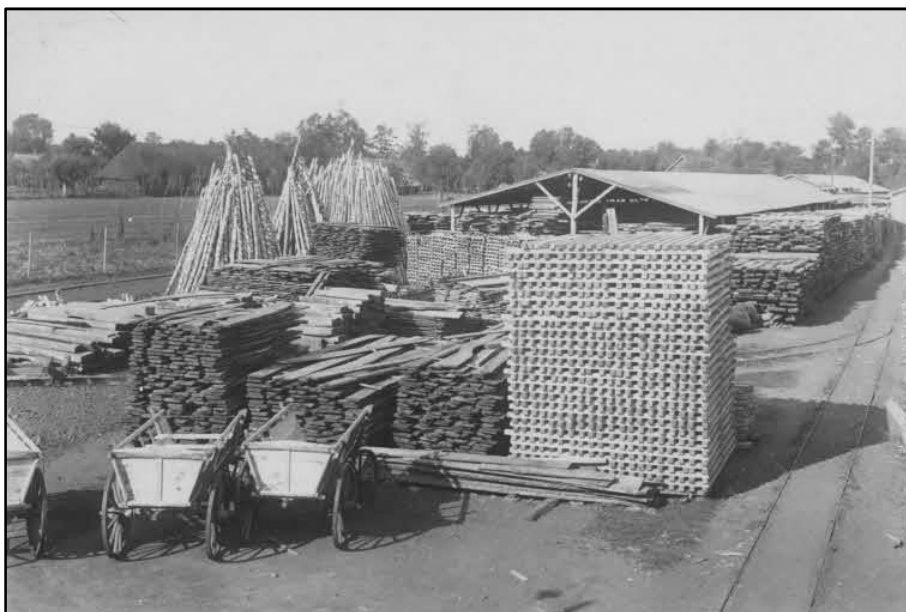
Fragment mapy zasadniczej przedstawiający obszar w rejonie ul. Ślusarskiej w Tarnowie. Oryginalna mapa została celowo „oczyszczona” z części informacji w celu ukazania układu torowiska wąskotorowego na tym obszarze.

POZOSTAŁE SYSTEMY WĄSKOTOROWE NA TERENIE TARNOWA

Opisane powyżej systemy wąskotorowe nie wyczerpują tematyki związanej z wykorzystaniem kolejek wąskotorowych na terenie miasta. Przede wszystkim należy wskazać, iż istnienie innych miejsc wydobywania surowca na potrzeby przemysłu ceramicznego, wskazuje na możliwość istnienia w tym miejscach systemów torowisk wąskotorowych. W granicach obecnego miasta istniały jeszcze m.in.:

- cegielnia w Krzyżu,
- cegielnia Jakuba i Józefa Maschlerów,
- fabryka pieców kaflowych *Flora* przy ul. Nowodąbrowskiej,
- fabryka Goldmana na Gumniskach posiadające pobliskie wyrobisko gliny,
- tartak parowy w Krzyżu,
- tartak *Roman*.

Bezspornie można potwierdzić istnienie systemu wąskotorowego w ostatnie z wymienionych lokalizacji, choć prawdopodobnym jest, że torowiska takie istniały w wielu zakładach na terenie Tarnowa w ciągu XX wieku.



Torowisko wąskotorowe na terenie tartaku w Tarnobrzegu na początku XX wieku.

[ŹRÓDŁO: ogólnodostępna archiwalna fotografia zamieszczona w serwisach internetowych]



Przemysłowe torowisko wąskotorowe na terenie Tarnobrzegu.

[ŹRÓDŁO: ogólnodostępna archiwalna fotografia zamieszczona w serwisach internetowych]



Tartak „Roman” na terenie Tarnobrzegu. Widoczne torowisko wąskotorowe .

[ŹRÓDŁO: zbiory M.Tomaszewski]

BIBLIOGRAFIA (część materiałów została wymieniona bezpośrednio w powyższym tekście). W Archiwum Narodowym w Tarnowie zachowała się umowa na realizację głównych inwestycji w Tarnowie, *Sprawozdanie Komisji Kontrolującej z odbytego zbadania zamknięć rachunkowych wewnętrznych wymienionych funduszy za rok 1911* (Tarnów 1912), protokół z odbioru linii oraz korespondencja do 1915 r. W tym samym zbiorze znajduje się publikacja J. Studniarskiego, *Elektrownia m. Tarnowa Jej pierwszy okres rozwoju od roku 1910-1913*, (Tarnów 1914), zawierająca m.in. informacje o tarnowskich tramwajach, w tym dane o zużyciu energii elektrycznej oraz wynikach finansowych. Dopelnieniem jest ilustrowana relacja z uruchomienia tarnowskiej linii tramwajowej zamieszczona w czasopiśmie *Nowości Ilustrowane* (zbiory Biblioteki Jagiellońskiej w Krakowie) a także liczne artykuły zamieszczone w lokalnym czasopiśmie *Pogoń* (zachowane egzemplarze znajdują się w zbiorach Miejskiej Biblioteki publicznej w Tarnowie). Okres I wojny światowej jest praktycznie nieudokumentowany, biorąc pod uwagę stan dla powyższego opracowania. Sytuacja w mieście podczas okupacji rosyjskiej została dokładnie przedstawiona w opracowaniu Fr. Szewczy, *Tarnów podczas inwazji rosyjskiej od 10 listopada 1914 r. do 5 maja 1915 r.* (Tarnów 1932 r., zbiory Miejskiej Biblioteki Publicznej w Tarnowie), zaś wzmianka o okresie zawieszenia linii tramwajowej w książce *Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918-1928*, (Warszawa 1928 r., zbiory Biblioteki Narodowej w Warszawie). Dokumentacja statystyczna dla okresu międzywojennego jest stosunkowo uboga. Oprócz informacji zamieszczonych w książce Z. Simche zachowały się dane z opracowań ogólnych: *Mały rocznik statystyczny* [1938, 1939], wydawanych nakładem Głównego Urzędu Statystycznego (Warszawa, Bydgoszcz [1938, 1939], dane odpowiednio dla lat 1937-1938, zbiory Biblioteki Jagiellońskiej w Krakowie). oraz *Rocznik Statystyczny miasta Tarnowa za rok* [1936, 1937] (Tarnów, [1937, 1938], zbiory Archiwum Narodowego w Tarnowie). W zbiorach Archiwum Narodowego w Sanoku zachowała się m.in. korespondencja z lat 1936-1937 pomiędzy tamtejszą fabryką wagonów a miastem Tarnowem w sprawie oferty na nowe wozy tramwajowe. W tarnowskim Archiwum Narodowym znajduje się bogaty zbiór dokumentów finansowych przedsiębiorstw miejskich, w skład którego wchodzi preliminarze budżetowe dla lat adm. 1935/1936, 1937/1938, 1938/1939, 1940/1941, budżety dla lat 1926/1927, 1928/1929-1934/1935, 1938/1939, 1939/1940, 1941/1942, 1942/1943 (pierwotny i zmodyfikowany) oraz sprawozdania finansowe za lata 1932/1933-1941/1942. W tym samym archiwum znajdują się inne dokumenty finansowe (*Analiza i ocena zamknięcia rachunkowego Kolei Elektrycznej za rok budżet. 1934/35* - tekst niekompletny; *Sprawozdanie komisji Rewizyjnej za rok administracyjny 1935/1936*; *Inwentarz majątku Gminy Miasta Tarnowa według stanu z lutego 1936*. VIII. *Tramwaj i Autobusy*; *Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej za rok administracyjny 1936/1937*) oraz szcztatkowa dokumentacja tarnowskich autobusów miejskich (głównie finansowa oraz wykaz pojazdów). Dodatkowo zachowały się wiadomości z prasy lokalnej, pozwalające na odtworzenie tras autobusowych z okresu międzywojennego. Sprawozdanie MKE dla roku 1942/1942 znajduje się w zbiorach Miejskiej Biblioteki Publicznej w Tarnowie, zaś analogiczne dokumenty dla okresów wcześniejszych w Archiwum Narodowym w Tarnowie. Dokumenty te dzięki zawieraniu często danych również dla okresów wcześniejszych niż tytułowe, pozwalają na odtworzenie danych finansowych przedsiębiorstwa dla lat adm. od 1926/1927 do 1942/1943. W Archiwum Narodowym w Tarnowie zachowały się również notatki służbowe z kilku wypadków z udziałem tramwajów, korespondencja w sprawie remontu torowiska i ulicy Lwowskiej w połowie lat 20-tych oraz zestawienia związane z biletami służbowymi dla Magistratu. Podstawowe dane statystyczne tarnowskiej linii tramwajowej dla okresu okupacji znajdują się w niemieckich rocznikach *Statistik der deutschen Strassenbahnen und Bahnen besonderer Bauart, Geschäftsjahr* [1941, 1942]/ bearb. nach den Angaben der Bahnunternehmen im Auftr. des Reichsverkehrsministerium durch das Reichsbahn-Zentralamt Berlin [1943, 1944], zbiory biblioteki Deutsches Technikmuseum w Berlinie). W Archiwum Narodowym w Tarnowie znajdują się również pewne informacje finansowe o autobusach z lat 1942-1944. Szczatkowe informacje oraz fotografie tarnowskich wozów tramwajowych we Lwowie można uzyskać dzięki opracowaniu (w formie stronie internetowej) D. Kovaliova.

Ogólne informacje z zakresu budowy i funkcjonowania kolei elektrycznej można odnaleźć w takich pozycjach literatury, jak: *T. Ruśkiewicz, Tramwaje i koleje elektryczne* (Warszawa 1901 r., zbiory Biblioteki Narodowej w Warszawie) oraz *R. Podolski, Tramwaje i koleje elektryczne* (Warszawa 1922 r., zbiory Biblioteki Jagiellońskiej w Krakowie), choć nie nawiązują one bezpośrednio do tarnowskiej MKE. Charakterystyka samego miasta w okresie międzywojennym została opisana m.in. w opracowaniach W. Ormickiego, *Szkic geografii gospodarczej Tarnowa i okolic* (Tarnów 1930 r., zbiory Biblioteki Jagiellońskiej w Krakowie) oraz Z. Simche, *Tarnów i jego okolice* (Tarnów 1930 r., zbiory Miejskiej Biblioteki Publicznej w Tarnowie).

Dane dotyczące tarnowskich tramwajów można uzyskać również dzięki informacjom w powojennych publikacjach o ogólnej tematyce związanej z Tarnowem. Należą do nich Z. Bielatowicz, *Książeczka* (Londyn 1961); R. Brandstaetter, *Przypadki mojego życia* (Poznań 1992) oraz pozycjach autorstwa St. Potępy, *Przed wojną w Tarnowie...* (Tarnów 1980), *Tarnów międzywojenny kronika 1918-1939* (Tarnów 1988), *Złota era Tarnowa* (Tarnów 1992) oraz *Fiakrem po Tarnowie* (Tarnów 1999).

Informacje o przemysłowych kolejkach wąskotorowych ograniczają się w praktyce do nielicznych fotografii archiwalnych, map oraz pozycji *Państwowa Fabryka Związków Azotowych w Mościcach* (Kraków 1930, zbiory Biblioteki Cyfrowej Politechniki Krakowskiej).

Współcześnie tematyka komunikacji miejskiej w Tarnowie była kilkakrotnie poruszana w opracowaniach: W. Feleksy, *Dziesięć lat Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Tarnowie 1958-1968* (Tarnów 1968), St. Sennik, *Miejska Kolej Elektryczna w Tarnowie* (Tarnów 1984, opracowanie nie zostało oficjalnie wydane, egzemplarz znajduje się w zbiorach Miejskiej Biblioteki Publicznej w Tarnowie); Z. Koper, St. Skolarczyk, *75 lat komunikacji miejskiej w Tarnowie* (Tarnów 1986); W. Gryl, *Z łezką o tarnowskim tramwaju* (*Informator*, nr 3/92); J. Wojcieszak, *Zapomniane tarnowskie tramwaje* (*Świat Kolei*, 3/2002); St. Wróbel, *Opowieści o dawnym Tarnowie, Dawne drożki i tramwaj miasta Tarnowa* (Tarnów 2003); J. Kołodziej, *Komunikacja tramwajowa w Tarnowie* (*Wybrane problemy funkcjonowania systemów transportowych w rejonie Tarnowa*, pod. red. J. Żurawska, Tarnów 2006); K. Galas, *Tarnów - Historia komunikacji tramwajowej 1911-2011* (Poznań 2011); *100 lat komunikacji miejskiej w Tarnowie* pod red. P. Filip (Tarnów 2011) oraz D. Drwał, *Śladem tarnowskiego tramwaju* (Tarnów 2012 r.).

TARNOWSKIE KOLEJKI WĄSKOTOROWE to opracowanie K.Galas stanowiące rozdział przygotowanej równolegle dużej monografii tarnowskiej kolej dla okresu 1856-2016 (praca zbiorowa). Niniejsza pozycja została wzbogacona o dziesiątki dodatkowych fotografii archiwalnych, map, planów technicznych oraz dokumentów. Jej celem jest próba usystematyzowania wiedzy na temat kolejek wąskotorowych, jakie były wykorzystywane w Tarnowie w ciągu całego XX wieku.



Największa część publikacji poświęcona jest tematyce tarnowskiego tramwaju, który jako jedyna wąskotorowa kolejka pasażerska wpisał się na trwałe do historii miasta. Należy jednak pamiętać, że to właśnie wąskotorowe kolejki przemysłowe funkcjonowały w Tarnowie znacznie dłużej niż tramwaj a łączna długość ich torowisk była znacznie większa.

W całym XX wieku na terenie Tarnowa wykorzystywany były kolejki o napędzie elektrycznym (tramwaj), parowym, spalinowym oraz ręcznym.



Przemysłowe systemy wąskotorowe wykorzystywane były powszechnie w przemyśle ceramicznym i drzewnym. Największa jednak z takich kolejek przyczyniła się do powstania Państwowej Fabryki Związków Azotowych w Mościcach a następnie była wykorzystywana jako jeden z elementów transportu wewnętrznego tych zakładów. Kolejki wąskotorowe w Tarnowie wykorzystywano również czasowo przy wykonywaniu większych prac ziemnych oraz przy rozbudowie infrastruktury kolejowej.



Obecnie niewiele jest w Tarnowie pamiątek po kolejkach wąskotorowych a nawet ich istnienie powoli zaciera się w pamięci ludzkiej. Stanowi one jednak przez około sto lat ważny element tarnowskiego przemysłu, tym bardziej więc warto uchronić ich historię od zapomnienia.

ARCHIWALNE FOTOGRAFIE BARWNE

Barwne fotografie z I połowy XX wieku należą do rzadkości. Po prawej stronie zaprezentowane zostały cztery ich przykłady. Górna fotografia to fragment archiwalnej pocztówki oryginalnie wydanej jako kolorowa, pochodzącej z początkowego okresu istnienia linii tramwajowej. Środkowe fotografie zostały wykonane w technice barwnej w okresie II wojny światowej. Dolna fotografia została współcześnie koloryzowana.

