

OŚRODEK DOKUMENTACJI  
ZABYTKÓW W WARSZAWIE

KARTA EWIDENCYJNA ZABYTKÓW  
ARCHITEKTURY I BUDOWNICTWA

A B C D E F G H I J K L M N O P R S T U V X Y Z

Nr

10868

1. Obiekt

DWORZEC KOLEJOWY

2. Czas powstania

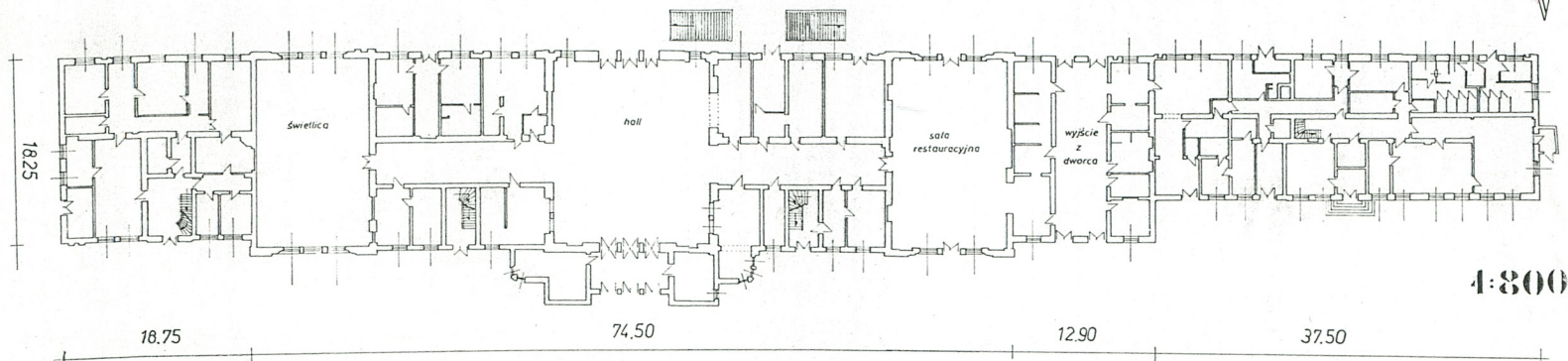
1906 - 1910 r.

3. Miejscowość

TARNÓW

11. Zdjęcia, rzut, przekrój, sytuacja, orientacja

- TARNÓW - Dworzec kolejowy -



4. Adres Tarnów

ul. Dworcowa 1.

nr hipoteczny

5. Przynależność administracyjna

województwo małopolskie

gmina Tarnów pl.

6. Poprzednie nazwy miejscowości

7. Przynależność administracyjna

przed 1 VI 1975

województwo krakowskie

powiat Tarnów

8. Właściciel i jego adres

wg zapisu KW

Skarb Państwa

9. Użytkownik i jego adres

Dyrekcja Okręgowa PKP

Kraków

ul. Mogilska 1.

10. Rejestr zabytków

Nr A-80 data 1.12.1975





## 12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu.

Realizacja w 1836 roku linii kolejowej Wiedeń - Bochnia, planowanej od 1829 roku, a także świadomość korzyści, jakie może przynieść rozwój kolei żelaznych, zdecydowały o zainteresowaniu Sejmu Galicyjskiego kontynuacją prac przy budowie linii, mającej połączyć Bochnię z największym miastem Galicji, Lwowem. Uchwałę o budowie linii Bochnia-Lwów zatwierdziły stany galicyjskie na posiedzeniu Sejmu 10 października 1840 roku, powołując pod przewodnictwem Leona Sapiehy specjalną komisję, mającą ustalić przebieg trasy i wstępne kosztorysy. Stronę techniczną przedsięwzięcia powierzono inż. Edwardowi Bretschneiderowi, zatrudnionemu uprzednio przy linii Bochnia - Wiedeń, a sprawy ekonomiczne prof. Edwardowi Tomaszkowi z Uniwersytetu Lwowskiego. W 1842 roku sporządzili oni dokładny raport dotyczący planowanej budowy. Przewidywana trasa biegła analogicznie do dzisiejszej, omijając Tarnów nie z prawej, lecz z lewej strony, przekraczając Dunajec pod Łęgiem Tarnowskim, a dalej przez Pawężów, Lisią Górę i Jodłownik do Czarnej. Z braku środków rządowych, o które występował Sejm do władz centralnych w Wiedniu, realizacja linii została odroczone na następne lata. Wrócono do niej po 1846 roku, tj. po włączeniu w obręb monarchii Rzeczypospolitej Krakowskiej i wydłużeniu projektowanej trasy do Krakowa. Przygotowania do budowy ruszyły w 1850 roku, a w 1853 ukończony został odcinek Bochnia - Dębica, jeszcze bez połączenia z Krakowem. Wybuch wojny krymskiej w 1853 roku przyspieszył prace budowlane, które ruszyły ponownie we wrześniu 1854 roku. Dzięki zatrudnieniu 12 tys. żołnierzy ukończono je w 11 miesięcy. 15 października 1855 roku odbyła się próbna jazda z Krakowa do Dębicy.

c.d. wkł. 1.

## 13. Opis (sytuacja, materiał i konstrukcja, rzut, bryła, elewacje, wnętrze, wyposażenie, instalacje).

Sytuacja. Dworzec kolejowy położony jest w południowej części miasta, w dzielnicy Strusina, po wschodniej stronie ulicy Krakowskiej. Od niej prowadzi do dworca krótka uliczka dojazdowa (Dworcowa), kończąca się na placu dworcowym kolistym podjazdem. Elewacja frontowa budynku dworcowego skierowana jest na północ.

Budowla wzniesiona w latach 1906-1910, modernistyczna, z secesyjnym wystrojem elewacji. Murowana z cegły, tynkowana. Wzniesiona na wydłużonym prostokątnym planie, składa się z siedmiu brył o różnej kubaturze i dobudowanej później parterowej przybudówki od strony zachodniej. Poszczególne bryły zróżnicowane wielkościami, jednownętne i dwutraktowe z korytarzami komunikacyjnymi. Część wyższa (Hall - westybul) wysoka, znajdująca się w części środkowej, ujęta jest jednopiętrowymi budynkami po bokach, powiązanymi w parterze korytarzami o osi wschód-zachód. Do nich przylegają po bokach, niższe od hallu, jednownętne części mieszczące świetlice i salę restauracyjną. W osiach skrajnych dobudowane są do nich dwie piętrowe części o dwutraktowych układach, mieszczące pomieszczenia administracyjne stacji. Od zachodu przylega niski parterowy budynek dawnej poczty. Budowla nakryta jest dachami mansardowymi nad częściami wyższymi (hall, świetlica, restauracja) i dachami dwuspadowymi nad piętrowymi częściami łączącymi. Budynek dworca jest podpiwniczony.

Materiał, konstrukcja, technika.

Ławy fundamentowe wykonane z kamienia i betonu. Piwnice budynku usytuowane pod jednopiętrowymi częściami budowli. Piwnice o ścianach ceglanych, tynkowanych, nakrytych sklepieniami odcinkowymi i kolebkowymi, z posadzkami betonowymi. Mury budynku wzniesione z cegły na zaprawie wapienno-piaskowej, tynkowane. Wewnątrz ściany budynku tynkowane i białkowane. W hallu, świetlicy i restauracji z dekoracją lizenowo-taśmową, opracowaną kolorystycznie.

Elewacje budynku tynkowane tynkami cementowo-wypiennymi, barwionymi w kolorze żółtym. Elewacja frontowa siedmioczęściowa, składająca się z połączonych brył o różnej wysokości. Elewacje rozczłonkowane dekoracją boniowaniem, wyznaczającą osie pomiędzy otworami okiennymi. Część środkowa z wysuniętym ryzalitem, ujęta w parterze przybudówkami i podcieniem o stalowej konstrukcji. Nad przybudówkami, ujmującymi główne wejście do hallu, balustrady tarasów, masywne z półtralkami w wyprofilowanych niszach. Mury hallu ujęte parami stylizowanych pilastrów, z główkami kobiecymi pod gzymśowaniem. Nad wydatnym belkowaniem przyzółek - stylizowane koło ujęte rozpostartymi skrzydłami, pod którymi data budowy. Przyzółek ujęty niską balustradą. Elewacja hallu z charakterystycznym dużym oknem o półkolistym wykroju, podzielonym masywnymi węgarkami. Elewacje wyższych części (świetlicy, restauracji) o analogicznym opracowaniu, ze stylizowanymi po bokach parami kolumnienek doryckich, z wydatnymi kluczami nad półkolistymi nadprożami wielkich okien. Elewacje części niższych, piętrowych, z dekoracją boniowaniem, z prostokątnymi otworami okiennymi w płytkich profilowanych niszach. Elewacja tylna od strony trakcji kolejowej, o analogicznym opracowaniu detalem architektonicznym, przesłonięta w parterze obszernym zadaszeniem na żelaznych słupach, kryjącym zejście do tunelu.

Stropy nad pomieszczeniami płaskie, drewniane, z sufitami fasetowymi nad hallem, świetlicą i restauracją.

c.d. wkł. 1.



<b>14. Kubatura</b>  107 800 m <sup>3</sup>	<b>15. Powierzchnia użytkowa</b> 5092 m <sup>2</sup> pow. zabud. 2697 m <sup>2</sup>	<b>16. Przeznaczenie pierwotne</b>  dworzec kolejowy	<b>17. Użytkowanie obecne</b>  dworzec kolejowy
<b>18. Prace budowlane i konserwatorskie, ich przebieg i dokumentacja</b>  Prace remontowe i adaptacyjne doraźne, prowadzone na bieżąco od czasu powstania.		<b>19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje)</b>  Budowla przed kompleksowym remontem. Zniszczone elewacje budynku i wnętrze. Wymagana modernizacja instalacji i urządzeń budynku.	
		<b>20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie</b>  Otoczyć opieką konserwatorską.	

21. Akta archiwalne (rodzaj akt, numer i miejsce przechowywania)

24. Uwagi różne

25. Opracował

mgr Marek H. Grabski wrzesień 2002 r.  
 tekst .....  
imię, nazwisko, data, podpis  
 plany, rysunki ..... j.w. wrzesień 2002r. (w oparciu o dokumentację)  
imię, nazwisko, data, podpis  
 zdjęcia fotogr. .... j.w. wrzesień 2002 r.  
imię, nazwisko, data, podpis  
 miejsce przechowywania negatywów ..... archiwum autora

KARTA PO WYPEŁNIENIU PODLEGA OCHRONIE NA PODSTAWIE PRZEPISÓW PRAWA AUTORSKIEGO !

22. Bibliografia

1. Wierzbiński L., Rozwój sieci kolei żelaznych w Galicji od 1847 do 1890 r., "Czasopismo Techniczne", Lwów, R. XXVI, 1907, s. 21-25.
2. Osiecki J., Koleje żelazne w Galicji..., Wiedeń 1848.
3. Skwarczyński J., Rozwój sieci kolejowej pod zaborem austriackim, "Inżynier kolejowy", VIII-IX, 1926, nr 8-9.
4. Komorowski W., Tarnowski węzeł kolejowy. Historia i architektura. "Rocznik Tarnowski", Tarnów 1991/92.
5. Komorowski W., Sudacka A., Linia kolejowa Kraków - Przemyśl - Podwłoczyska - Brody (d. kolej Karola Ludwika), MnpS PKZ Kraków 1988.
6. Stacja Tarnów. Kompleksowy remont budynku dworcowego. Oprac. M. Rychlicka Biuro Projektów Kolejowych Kraków 1999. (Arch. PSOZ - sygn. 4037 D).

26. Adnotacje o inspekcjach, informacje o zmianach (daty, imiona i nazwiska wypełniających)

23. Źródła ikonograficzne i fotograficzne (rodzaj, miejsce przechowywania, sygnatury)

27. Załączniki



## 1. Miejscowość

T A R N Ó W

## 2. Obiekt (nazwa jak w karcie)

Dworzec kolejowy

## 3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

C.d. tekstu + ilustracje.

c.d. pkt 12.

Oficjalne otwarcie tej linii nastąpiło dopiero 20 lutego 1856 roku. W 1857 roku, w związku z trudnościami finansowymi rządu austriackiego, dalsze prace przy rozbudowie linii kolejowej przekazane zostały drogą koncesji utworzonemu Towarzystwu C.K. Uprzywilejowanych Kolei Galicyjskich Karola Ludwika. Towarzystwo powołane 1 sierpnia 1857 roku finansować miało budowę ze środków samorządowych i prywatnych akcjonariuszy. W maju 1858 roku przekazano plany odcinka łączącego Dębicę ze Lwowem. Otwarcie komunikacji na tej trasie nastąpiło w 1861 roku (4 listopada).

W pierwszych latach eksploatacji kolei urządzenia techniczne i budowle kolejowe miały charakter tymczasowy. Większe mosty na rzekach były drewniane (w tzw. konstrukcji amerykańskiej), podobnie budynki stacyjne. Po 1860 roku zaczęto zastępować je budowlami o konstrukcjach murowanych i stalowych.

Pierwszy dworzec kolejowy w Tarnowie był budowlą drewnianą o charakterze pawilonowym, której znany jest jedynie obrys z map kolejowych sprzed 1860 r. Dworzec murowany rozpoczęto budować już przed 1860-tym rokiem, co donosiły ówczesne gazety, ogłaszające przetargi na budowę, a następnie poszerzenie w 1861 roku. Budowla ta znana jest z ikonografii oraz planów sytuacyjnych. Wzniesiona była według ustalonego w tym czasie schematu funkcjonalnego, realizowanego w wielu miastach monarchii. Składał się on z przedsionka (Vorhalle), westybulu z kasami, poczekalni oddzielnych dla trzech klas podróżnych. Ponadto w obrębie dworca miała znajdować się restauracja, kasa bagażowa, biuro pocztowe, pomieszczenia służbowe kolei z biurem zawiadowcy stacji.

c.d. verte!

c.d. pkt 13.

Nad pozostałymi pomieszczeniami stropy płaskie, tynkowane. Posadzki w hallu, świetlicy i restauracji z płytek ceramicznych. W pozostałych pomieszczeniach wylewki lastriko, podłogi deskowe i parkietowe.

Otwory okienne w częściach wyższych o półkolistych wykrojach, z profilowanymi obramieniami i podziałami węgar-kami. Pozostałe otwory okienne w większości prostokątne, w profilowanych niszach, z masywnymi, okutymi podokiennikami. Okna dwuskrzydłowe, z uchylnymi luftami górą, skrzynkowe, podwójne.

Otwory drzwiowe prostokątne, ze stolarką płycinową jedno- i dwuskrzydłową. W wejściach do budynku drzwi wahadłowe, o skrzydłach przeszklonych, w otworach o przeszklonych nadświetlach.

Komunikacja z piętrem i piwnicami w jednopiętrowych częściach budynku klatkami schodowymi masywnymi, trzy- i czterobiegowymi, ujętymi ozdobnymi kutymi balustradami z drewnianymi poręczami.

Dachy części wyższych mansardowe, o więźbie drewnianej, pobitej deskami i blachą. Nad pozostałymi częściami budynku dachy dwuspadowe, o więźbie drewnianej, pobitej blachą.

Wyposażenie wnętrza.

Reprezentacyjny charakter posiadają wysokie wnętrza hallu, świetlicy i restauracji, w których znajduje się płycinowa dekoracja ścian o kolorystycznym opracowaniu. Na ścianach hallu zachowana część (zabrudzonych) malowideł wykonanych przez E. Cieczkiewicza w 1911 roku. Pozostałe pomieszczenia użytkowe i biurowe urządzone standardowo.

Budynek posiada instalację elektryczną, wodno-kanalizacyjną i c.o.

Wkładkę założył: mgr M.H.Grabski IX 2002r,

(Imię, nazwisko, data)

Miejsce przechowywania negatywów: archiwum autora



c.d. pkt 12.

Charakterystyczny był brak przelotowości pomieszczeń w obrębie budynku, a szczególnie brak połączenia westybulu z peronem. Wejścia z westybulu prowadziły do poczekalni poszczególnych klas i dopiero stąd na perony dworcowe. Znany z pocztówek widok dworca tarnowskiego przedstawia długi, niski budynek, prawie bez akcentów wertykalnych, z wejściem od strony podjazdu, flankowanym pawilonowymi przedsionkami all'antica. Od strony torów posiadał on obszerną wiatę (Verande). Delikatna, wyważona artykulacja i dekoracja fasad miała charakter spokojny i zbliżała budynek do dzieł tyleż neorenesansowych, co klasycystycznych (W. Komorowski). Obok dworca wzniesiony został w tym czasie budynek mieszkalny, murowany, o skromnych elewacjach nakrytych dachem charakterystycznym dla budownictwa alpejskiego. Przeznaczony był on dla pracowników stacji. W niemal niezmienionej formie zachował się do dziś. Autor projektu architektonicznego dworca nie jest znany. Projekt powstał w Biurze Dyrekcji Kolei (Hochbau) w Wiedniu, podobnie jak wzniesione w tym czasie budowle techniczne (lokomotywnia, wagonownia, magazyny, stacja wodna z pompą parową i warsztaty).

W latach 1870-tych przystąpiono do dalszej modernizacji linii kolejowej, związanej z przebudowami budowli (stacje, mosty) oraz przygotowaniami do wprowadzenia drugiego toru. W sierpniu 1876 roku otwarto połączenie kolejowe łączące Tarnów poprzez Nowy Sącz i Leluchów z Węgrami. W latach 1886-87 przebudowano częściowo budynki techniczne stacji Tarnów, dostosowując je do wzmożonego ruchu na tej trasie eszelonów wojskowych, zaopatrujących twierdzę Przemyśl. W 1888 roku przy dworcu wzniesiono drugi budynek mieszkalny, przeznaczony dla personelu linii leluchowskiej. Sam budynek dworca został powiększony o przeszkloną galerię pomiędzy ryzalitem środkowym a zachodnim, wzorowaną na dworcu północnym w Wiedniu.

c.d. wkł. 2.



widok od północy



widok od północy



1. Miejscowość

T A R N Ó W

2. Obiekt (nazwa jak w karcie)

Dworzec kolejowy

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

C.d. tekstu + ilustracje.

c.d. pkt 12.

W latach 1889-91 na linii kolejowej Kraków - Wiedeń położony został drugi tor. W latach 1897-1914 podjęta została kolejna przebudowa stacji kolejowej Tarnów, związana z przejęciem (w 1892) linii kolejowej przez państwo austriackie i rządowymi projektami modernizacji magistrali. Przebudowano wówczas obiekty stacyjne i okoliczne mosty na trasie.

W 1906 roku rozpoczęła się budowa nowego dworca kolejowego, trwająca do 1910 roku. Projekt opracował inż. E. Baudisch z Biura w Wiedniu. Kubatura budynku wzrosła prawie dwukrotnie, a jej rzut powiększył się poprzez poszerzenie całej budowli wzdłuż torów i przesunięcie fasady północnej. Powiększono znacznie powierzchnię przeznaczoną dla podróżnych, głównie poprzez budowę obszernego westybulu z wielkimi oknami, dwukrotnie wyższego od przylegających doń łączników, wiążących go z nieco mniejszymi salami restauracyjnymi. Od strony zachodniej dobudowano budynek poczty. Nowy dworzec, o czterech bryłach funkcjonalnie powiązanych, stał się gmachem monumentalnym, pełnym wertykalnych akcentów, z secesyjno-modernistycznym wystrojem elewacji. Masywne kopułowate dachy poszczególnych, graniastych brył upodabniać go miały do stołecznego dworca we Lwowie, wzniesionego w 1904 r. W 1909 r. podcień dworca połączono tunelem z wyjściami na peronach. W 1911 r. władze kolejowe zamówiły 10 malowideł, przedstawiających "najpiękniejsze widoki Tatr", u malarza Edmunda Cieczkiewicza, adiunkta kolejowego z Nowego Sącza. Zawisły one w westybulu.

Dworzec kolejowy uległ w następnych dziesięcioleciach znacznym uszkodzeniom spowodowanym działaniami wojennymi 1915, 1939 i 1945 roku. Odbudowany, w niezmienionej formie przetrwał do dziś.



widok od płd-wsch.



widok od płd-zach.

Wkładkę założył : mgr M.H. Grabski IX 2002r.

(Imię, nazwisko, data)

Miejsce przechowywania negatywów: archiwum autora





detal architektoniczny  
elewacji





1. Miejscowość

T A R N Ó W

2. Obiekt (nazwa jak w karcie)

Dworzec kolejowy.

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

Ilustracje dodatkowe.



detal architektoniczny



okno

wspornik daszka  
głównego wejścia

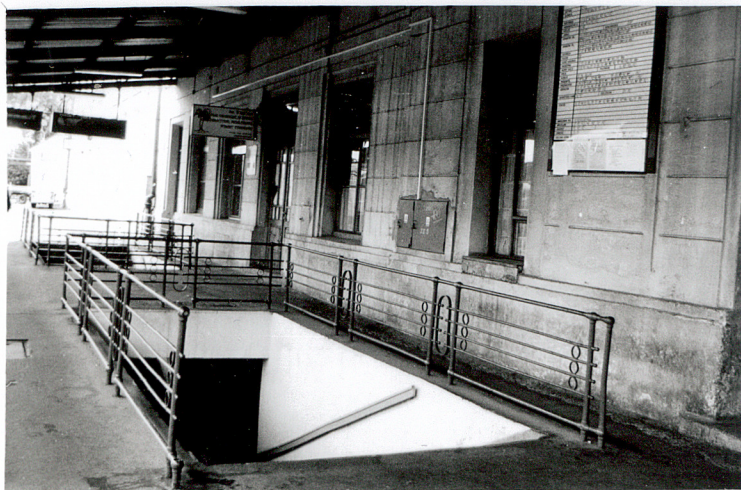
mgr M.H. Grabski IX 2002 r.

Wkładkę założył : .....

(Imię, nazwisko, data)

Miejsce przechowywania negatywów: .....  
archiwum autora

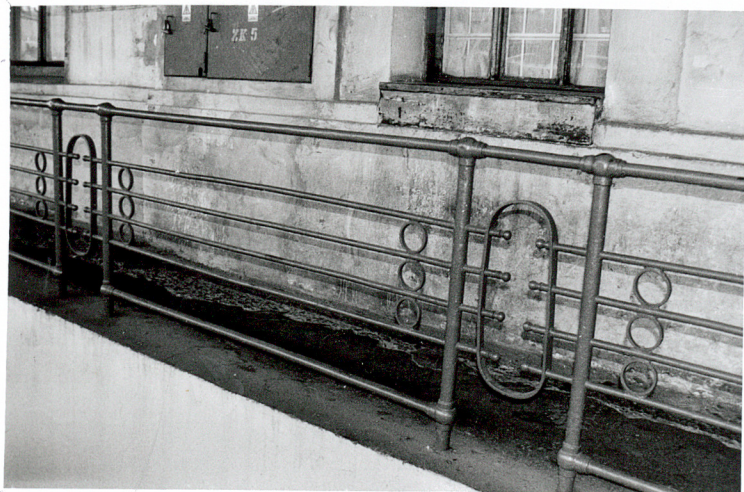




przejście podziemne na perony



peron



ozdobna balustrada

wspornik  
słupa  
podtrzymującego  
dach nad  
peronem





1. Miejscowość

T A R N Ó W

2. Obiekt (nazwa jak w karcie)

Dworzec kolejowy.

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

Ilustracje dodatkowe.



hall główny / westybul /



klatki  
schodowe



Wkładkę założył : mgr M.H. Grabski IX 2002 r.

(imię, nazwisko, data)

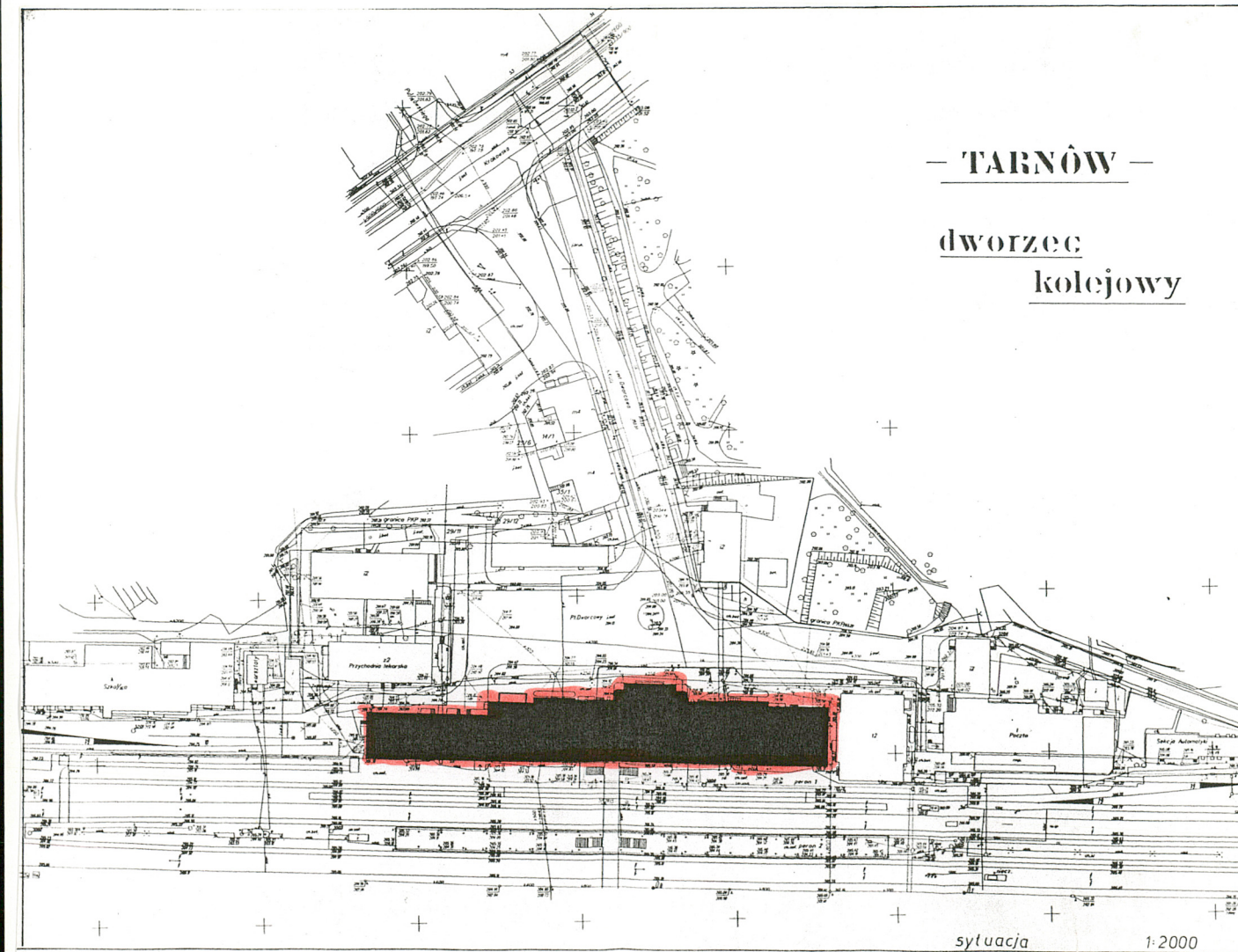
Miejsce przechowywania negatywów: arch. autora





— TARNÓW —

dworzec  
kolejowy



sytuacja



orientacja