

# WIADOMOŚCI TARNOWSKIE



Ilustrowany tygodnik polityczny, gospodarczy, społeczny i informacyjny.

Rok XVII.

Tarnów, wrzesień 2021

Nr. 71

## W CIENIU TRAMWAJU



Zgodę na budowę linii wydano początkiem 1911 roku, a w sierpniu ją ukończono.

25 września 1911 roku, na tarnowskich ulicach pojawił się pierwszy tramwaj i poruszał się po trasie liczącej 2 580 metrów.

Budowa linii tramwajowej okazała się przedsięwzięciem nie tylko miastu potrzebnym, ale i ekonomicznie uzasadnionym. W pierwszym roku istnienia tarnowskie tramwaje przewiozły 335 942 pasażerów.

Niedługo później rozpoczęła się „złota era Tarnowa”, związana z osobą Tadeusza Tertila, który zasiadał na fotelu burmistrza w latach 1907 - 1923. Miasto wkraczało w wiek XX z nowymi inwestycjami i przy dźwiękach tramwajowych dzwonek.

W latach 1928 - 1929 magistrat zakupił od firmy Mercedes - Benz trzy czerwone pojazdy, w celu stworzenia linii komunikacyjnej z Rzędzina do Fabryki Zakładów Azotowych w Mościcach.

Kiedy w grudniu 1957 roku zapadła decyzja o powołaniu do życia od 1 stycznia 1958 roku Miejskiego Przedsiębiorstwa Autobusowego w Tarnowie, w ciągu kilkunastu dni wykonano prace organizacyjne, by od nowego roku przedsiębiorstwo, wydzielone ze zreorganizowanego Miejskiego Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej, mogło rozpocząć samodzielny byt. Od tamtej pory minęło 110 lat. Tramwaje dawno już zniknęły z tarnowskich ulic, choć sentyment do nich pozostał.

# Trudne początki



**Tramwaje pojawiły się na tarnowskich ulicach we wrześniu 1911 roku. Nie było to pierwsze „podejście” do budowy linii, która marzyła się tarnowianom, już pod koniec XIX wieku. Stworzenie komunikacji miejskiej stało się bowiem na przełomie wieków XIX i XX cywilizacyjną koniecznością. Tarnów stawał się coraz większym miastem, europeizował się, jak mówiono. Ambicją mieszkańców i władz było równanie do Lwowa, stolicy Galicji. W ostatnich latach XIX wieku liczba mieszkańców Tarnowa przekroczyła 30 tysięcy. W roku 1890 było ich 27 579, dziesięć lat później już 31 691.**

Zanim na ulicach pojawiły się pierwsze wozy przyjeżdżający do miasta, podróżni, wysiadając z pociągu, skazani byli na korzystanie z usług tarnowskich dorożkarzy. Narzekano na poziom tych usług na łamach ówczesnej prasy, a w roku 1905, a więc na kilka lat przed wybudowaniem linii tramwajowej tygodnik „Pogoń” zamieścił artykuł, w którym napisano między innymi: - (...) *Co do jakości wehikułów i biednych koni, to chyba tylko kilka jest przyzwoitych i zasługujących na miano wielkomiejskich, reszta posiada stare pudła trzęsące się o pogiętych skrzydłach, osiadłych resorach, budy poszarpane tak, że faktycznie zwieszają się szmaciane festony plugawe, również obicia i poduszki są tego rodzaju, iż wysterczające druty sprężyn z łatwością dostać się mogą do kiszek ciągnionego gościa...*

Pierwsze informacje o planowanej w Tarnobrzegu budowie linii tramwajowej pojawiły się w prasie w maju 1897 roku. Elektryczny tramwaj łączyć miał dworzec kolejowy z centrum miasta, czyli rejonem Bramy Pilzneńskiej, a całe przedsięwzięcie miało być inwestycją prywatnego przedsiębiorcy. Więcej jednak było w tych informacjach pobożnych życzeń i krążących po mieście plotek niż faktów. Zastanawiano się przy tym, czy ulica Wałowa w ogóle nadaje się do poprowadzenia nią komunikacji tramwajowej ze względu na swój owalny kształt. Nie to jednak było raczej podstawowym powodem, że do realizacji projektu tajemniczego przedsiębiorcy nigdy nie doszło. Kilka lat później pro-

jekt zbudowania linii tramwajowej pojawił się ponownie, już w bardziej realnym kształcie. Tygodnik „Pogoń” w lipcu 1901 roku poinformował, iż inżynierowie Idzikowski i Katerla przygotowali projekt „kolejki”, a tarnowski samorząd udzielił im prawa jej użytkowania na okres 35 lat, licząc od 1 lipca 1902 roku. I ten projekt nigdy jednak nie został zrealizowany.

W roku 1902 propozycję budowy tramwaju elektrycznego złożył w magistracie Union Bank z Wiednia. Przedsięwzięcie miało mieć charakter jak najbardziej komercyjny, stąd projekt, aby miasto zagwarantowało właścicielom zysk na poziomie 4 %. Wiedeńczycy mieli również nieco inny pomysł poprowadzenia trasy przyszłego tramwaju. Linia prowadzić miała od mostu na Białej ulicami Krakowską, Wałową, Lwowską, do mostu kolejowego na Rzędzinie. Do porozumienia jednak nie doszło, a w magistracie podjęto ostatecznie decyzję o budowie tramwaju własnym kosztem. Na początku 1911 roku specjalna komisja wydała pozwolenie na budowę linii i rozpoczęto kłaść tory. Prace nie trwały długo. W sierpniu 1911 roku ukończono budowę linii liczącej 2 580 metrów. Trasa wiodła od dworca kolejowego, a następne przystanki znajdowały się przy kościele Mi-

sjonarzy, ulicy Bandrowskiego, Katedralnej, Seminarzysty (obecnie Piłsudskiego), Zdrojowej (Goldhammera), Bramie Pilzneńskiej, Szpitalnej i Warzywnej. Zakupiono osiem czerwonych wozów, wzorowanych na tramwajach lwowskich. Tramwaj podlegał Elektrowni Miejskiej. Ówczesny dyrektor tej instytucji, inżynier Studniarski, informował 7 września 1911 roku, że trwają jazdy próbne i szkolenie personelu, przygotowano również pierwszy cennik biletów, z uwzględnieniem wagonów pierwszej i drugiej klasy. Pierwotnie ceny biletów miały wynosić 18 halerzy na przejazd pierwszą klasą przez dwie strefy i osiem halerzy za jedną strefę. Od początku założono również, że robotnicy w godzinach rannych oraz młodzież szkolna płacić będą za bilety mniej. Szybko zrezygnowano z podziału na strefy i ustalono ceny biletów na poziomie 14 halerzy za przejazd pierwszą klasą i 10 halerzy za przejazd drugą klasą. W godzinach od 6.00 do 7.00 robotnicy płacili odpowiednio osiem i cztery halerze. Pierwszymi pasażerami tramwaju, kiedy 25 września 1911 roku, rozpoczął się normalny ruch, byli członkowie Rady Miejskiej i zaproszeni goście.

Z ośmiu wozów w stałym ruchu znajdowało się pięć wagonów, trzy pozostawały w rezerwie lub remoncie. Tramwaje kursowały od 6.00 do 22.00. Zajezdnia znajdowała się przy placu Kapłonówka, w pobliżu młyna Szancerów, tam też mieścił się warsztat naprawczy wozów tramwajowych. W tarnowskich tramwajach zatrudnionych było w pierwszym okresie ich istnienia 35 osób.

Budowa linii tramwajowej okazała się przedsięwzięciem nie tylko potrzebnym miastu, ale i ekonomicznie uzasadnionym. W pierwszym roku istnienia tarnowskie tramwaje przewiozły 335 942 pasażerów.

Pojawienie się tramwaju nie oznaczało wcale, że z tarnowskich ulic zniknęły tak wcześniej krytykowane dorożki. W pierwszych latach XX wieku jeździło ich po Tarnobrzegu 93. Później ich liczba stopniowo spadała, ale jeszcze w roku 1930 było ich około 30, z coraz większym trudem walczących z konkurencją ze strony tramwajów, autobusów miejskich, taksówek, a wreszcie prywatnych samochodów, których po rozpoczęciu budowy fabryki w Mościcach pojawiało się na tarnowskich ulicach coraz więcej.

- *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, przeciąwszy przedtem na przełaj planty kolejowe. Wjeżdżając na Krakowską zgrzytały piskliwie, jakby w przewidywaniu niezmiernej fatygi. Jeszcze gładka przestrzeń nad kościołem misjonarzy i browarem Sanguszki nie sprawiała im trudu, ale już od pierwszej rozjezdni u wylotu ulicy Krasieńskiego zaczynała się wyczerpująca spinaczka. Od tego już miejsca ci, którzy wybrali się pieszo zyskiwali przewagę nad tramwajem. Pod „Apollo” szło jeszcze jako tako, aliści od „Marzenia” wyglądało, że tramwaj nieuchronnie zacznie się staczać do tyłu. Ale wozy z herbem Leliwa nigdy się nie cofały. Na plac Sobieskiego, pod starostwo wjeżdżały rozgrzane zwycięstwem nad przestrzenią blisko tysiąc metrów. Nic dziwnego, że stąd już tanecznie, w płasach, gęsto dzwoniąc i wesoło sypiąc iskry spod kół i znad drutów, rwały czerwone tramwaje półkołem wokół śródmieścia, przez ulicę Wałową do Pilźniańskiej Bramy, aby z górki na pazurki stoczyć się w dół ulicy Lwowskiej ku Grabówce.*

Jan Bielatowicz „Książeczka”

# Jak w Wiedniu

- W czasie przejazdu tramwaju obie strony toru kolejowego zalegały tłumy mieszkańców witających owacyjnie suto zielonią, kwiatami i wstęgami przystrojone wozy - napisano w tygodniku „Pogoń”. W tym samym numerze poczytnego pisma odnotowano jeden jeszcze fakt związany z uruchomieniem linii tramwajowej. - Zaznaczyć należy, że przy inauguracji ruchu tramwajowego zachowano skromny charakter uroczystości domowej - nie urządzono żadnego przyjęcia reprezentacyjnego i nie zaproszono oficjalnie żadnych władz, z wyjątkiem przełożonych powiatu - pisała Aniela Piszowa.

Tramwaj na tarnowskich ulicach budził wbrew pozorom mieszane uczucia. Gdy jedni dumni byli z faktu, że jedynie w Wiedniu zobaczyć można było podobne do tarnowskich czerwone wozy tramwajowe - „biedronki”, inni opowiadali złośliwe zagadki - co to takiego: z przodu pasażer, z tyłu pasażer, w środku nic? Chodziło o to, że pasażerem z przodu miał być motorniczy, zaś pasażerem z tyłu konduktor.

Nie tylko do złośliwości ograniczała się jednak tramwajowa „opozycja”. Wkrótce po uruchomieniu linii tramwajowej pojawiły się pogłoski o licznych wypadkach z udziałem tramwaju. Wagony tramwajowe rozjeżdżały ludzi. Raz opowiadano o żołnierzu, który poniósł śmierć, innym razem ofiarą miała być niania z dzieckiem, wreszcie mówiono o całej rodzinie, którą przejechał tramwajowy wagon. Przeciwnicy tramwaju ujawniali się nawet publicznie na łamach prasy. - (...) to palec Boży za wprowadzenie nieczystej siły popędowej tam, gdzie szkapa i wózek główną powinny odgrywać rolę - pisano w tej samej „Pogoni”, która tak entuzjastycznie relacjonowała otwarcie linii tramwajowej.

Wbrew obawom oponentów, którzy z góry spodziewali się, że „gawpawice” staną się zmorą nowego środka lokomocji, przedsięwzięcie okazało się ekonomicznie rentowne. Już w pierwszym roku istnienia tarnowskie tramwaje przewiozły 335 942 pasażerów. Przez następnych kilkanaście lat, stały się one niemalże „królami” tarnowskich ulic. Unieruchomiono je na pewien czas na początku I wojny, ale okres przestojów nie był długi. Również po wojnie i odzyskaniu niepodległości czerwone wagony kursowały niezmiennie tą samą trasą. Dorośli płacili za bilet 20 groszy, dzieci o połowę mniej. Prawie do końca lat dwudziestych jedynym poważnym konkurentem dla tramwaju pozostawały konne dorozki. Autobusy miejskie pojawiły się na tarnowskich ulicach dopiero w roku 1929, wtedy także zaczęła rosnąć liczba taksówek, których było kilkanaście. Być może dlatego w latach dwudziestych udawało się utrzymać rentowność linii tramwajowej. Według danych z roku 1927 średnia dzienna liczba pasażerów wynosiła 3 380 osób, a średnia miesięczna 101 455 osób. Najwięcej pasażerów korzystało z tramwaju w miesiącach letnich, gdy spora liczba mieszkańców potrzebowała dostać się na dworzec kolejowy lub z dworca do centrum miasta. Dobrą dla tramwaju porą roku była również jesień, gdy trwał sezon handlowy, a pogarszające się warunki atmosferyczne skłaniały ludzi do korzystania z tramwaju. Najgorsze pod względem frekwencji były pierwsze miesiące roku, gdy zamierał sezon handlowy. Ogółem w roku 1927 tarnowskie „biedronki” przewiozły około 1 220 000 pasażerów. Podobnie było w roku 1929, choć był to pierwszy rok kursowania autobusów miejskich.



# Automobilizacja



**Za najważniejsze drogi w Tarnobrzegu uznać trzeba dwie ulice - Krakowską i Lwowską oraz, łączącą je, ulicę Wałową. Tędy wiódł szlak tarnowskich tramwajów, nimi można było dostać się do centrum miasta, tymi ulicami wiódł także tranzyt przez miasto. W północnej części Tarnobrzegu najważniejszymi ulicami były: Klikowska, prowadząca do wsi zlokalizowanych na południowy zachód od Tarnobrzegu oraz Nowodąbrowska, biegnąca na północ. Po przeciwnej stronie miasta najważniejsze szlaki biegły ulicami Tuchowską i Gumniską. Przez dłuższy czas nie miała natomiast znaczenia dla miejskiej komunikacji ulica Chyszowska. Dopiero na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych, już przemianowana na Mościckiego, nabrała ważnego znaczenia w związku z budową fabryki w Mościcach. Wówczas też dopiero zbudowano most na Białej, co pozwoliło przejąć sporą część ruchu między Tarnobrzegiem i Mościcami z ulicy Krakowskiej.**

Trasy wiodące na place targowe wiodły z Krakowskiej ulicami Krasieńskiego, Tertila (aleja Solidarności), Mickiewicza, Nowodąbrowską do targowicy oraz Ogrodową (Bema) na Burek. Z ulic Gumniskiej, Lwowskiej i Tuchowskiej ruch w stronę centrum przebiegał ulicami Konarskiego i N. P. Marii na Burek, albo świętego Marcina (Dąbrowskiego), Szpitalną i Nowodąbrowską w kierunku targowicy. Obok ulic głównych można było jeszcze korzystać z Bernardyńskiej, Szerokiej, Targowej i Goldhamera, choć jak wynika z planu miasta i zachowanych relacji, miały one raczej drugorzędne znaczenie komunikacyjne. Bardzo długo, praktycznie aż do końca lat dwudziestych, ważną arterią komunikacyjną była niepozorna dziś ulica Nowa, a to w związku z faktem, że na placu Pod Dębem (Bohaterów Getta) zlokalizowany był do 1929 roku dworzec autobusowy. Gdy autobusy przeniesiono z placu Pod Dębem na plac Sienkiewicza, ruch na Nowej znacznie się zmniejszył.

Swoiste znaczenie dla miasta miały dwie jeszcze ulice - Kolejowa i Bandrowskiego, obydwie prowadzące do dworca kolejowego. W okresie międzywojennym rosło szybko także znaczenie ulicy Narutowicza, która miała być alternatywą komunikacyjną dla ulicy Krakowskiej. To właśnie konieczność stopniowego odciążania Krakowskiej sprawiła, że linię autobusową łączącą Rzędzin z ulicą Krakowską poprowadzono ulicami: Mickiewicza, Tertila (aleją Solidarności) i Krasieńskiego. Władze miasta dostrzegały już w latach dwudziestych konieczność szukania nowych rozwiązań komunikacyjnych. „Automobilizacja miasta”, jak wówczas pisano, postępowała w szybkim tempie. Już nie tylko tramwaje i autobusy miejskie przemieszczały się tarnowskimi ulicami. Coraz więcej było samochodów ciężarowych, które stopniowo zastępowały konne wozy w transporcie towarów. Rosła liczba samochodów prywatnych, do pojazdów mechanicznych przesiedli się również strażacy, samochodami dysponowało coraz więcej instytucji. O skali tego zjawiska najlepiej świadczy fakt, iż w ciągu dwóch lat - 1926/27 wzrosła dwukrotnie ilość dostarczanej do Tarnobrzegu benzyny.

1 września 1939 roku wybuchła wojna. W niedzielę 3 września na Tarnów spadły pierwsze bomby. Sam okres kampanii wrześniowej nie spowodował na szczęście strat w taborze komunikacyjnym. Wkrótce po zakończeniu wojny obronnej tramwaje z herbem Leliwa znowu pojawiły się na tarnowskich ulicach. Sytuacja zmieniła się diametralnie w roku 1941. Rozpoczęcie wojny niemiecko-radzieckiej spowodowało wzrost zapotrzebowania ze strony okupanta na metale kolorowe. Ponieważ sieć napowietrznych przewodów tramwajowych wykonana była z miedzi, Niemcy nie wahali się jej zdemontować i wywieźć z miasta.

Tramwaje nigdy już nie wróciły na tarnowskie ulice, choć jeszcze raz, po zakończeniu wojny, podjęto zakończoną ostatecznym fiaskiem próbę odtworzenia sieci tramwajowej na terenie miasta. Przez kilka miesięcy po likwidacji linii pracownicy tramwajów miejskich przychodzili jeszcze normalnie do pracy, aż wreszcie w roku 1942 skierowano ich do pracy w innych instytucjach. Niedługo potem los przewodów podzieliły także wagony tramwajowe, które zostały przez Niemców wywiezione z Tarnowa.

Tarnowski tramwaj - powód dumy ówczesnych mieszkańców nie jeździ już dzisiaj, ale wspomnienia o nim wciąż są żywe. Podczas remontu ul. Krakowskiej w kostce umieszczono szyny tramwajowe, nawiązujące do tych, które istniały w tym miejscu przed laty, a na ul. Wałowej powstał symboliczny przystanek

tramwajowy. Na pl. Sobieskiego stanęła natomiast wierna replika dawnych „biedronek”, której wiele elementów (szyny, podwozie, dzwonek, lampy) są autentyczne. W tramwaju mieści się lubiana kawiarnia „Cafe Tramwaj”, przy której wielu mieszkańców oraz turystów chętnie robi sobie zdjęcia, wpisując w swoje wspomnienia symbol minionej epoki.

Po wojnie przystąpiono do odbudowy zniszczonych zakładów pracy. Rozbudowywały się Zakłady Azotowe, Zmieniły swój charakter funkcjonujące wcześniej jako warsztaty kolejowe Zakłady Mechaniczne, powstała na Piskówce zupełnie nowa fabryka „Tamel” (wówczas M-7). Wszystko to sprawiało, że konieczne stało się uruchomienie zupełnie nowych linii komunikacyjnych, umożliwiających tarnowianom dojazd do pracy.

W roku 1951 przy Miejskim Przedsiębiorstwie Gospodarki Komunalnej powołano do

życia Miejską Komunikację Samochodową. Cała „firma” to było sześciu kierowców i cztery autobusy. Dwie pierwsze linie komunikacyjne wiodły z Rzędzina ulicami: Lwowską, Wałową, Krakowską, do Czerwonej (powrót tą samą trasą) oraz z ulicy Krakowskiej (na wysokości kina „Krakus”) do Mościc. Autobusy linii nr 1 kursowały teoretycznie co godzinę, kursy do Zakładów Azotowych odbywały się co 45 minut. Teoretycznie - bo stare, wysłużone pojazdy nie zawsze nadawały się do jazdy, bywało, że po czekających na przystanku na dojazd do pracy pasażerów przyjeżdżał zamiast autobusu samochód ciężarowy. W 1953 roku uruchomiono trzecią linię - do zakładów M-7. Stosunkowo szybko, po kilku latach okazało się, że w Tarnowie konieczne jest nie tylko zwiększenie zakresu usług komunikacyjnych, ale i zmiana struktury organizacyjnej. MKS, stanowiąca

część innego przedsiębiorstwa przedstawiała wystarczającą. Decyzje reorganizacyjne zapadły w roku 1957. Najpierw stosowną uchwałę podjęła Miejska Rada Narodowa w Tarnowie, później, w grudniu 1957 roku, Wojewódzka Rada Narodowa w Krakowie. Ta ostatnia uchwała stanowiła, że w ciągu kilkunastu dni powstać ma, przynajmniej formalnie, Miejskie Przedsiębiorstwo Autobusowe w Tarnowie. Stało się zgodnie z decyzjami władzy. Nowy rok przyniósł Tarnowowi nowe przedsiębiorstwo, z własną siedzibą i dyrekcją. Dyrektorem MPA został **Eugeniusz Niedojadło**.



## Komunikacyjna hossa

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

Lata 1962 - 1968 przyniosły w przedsiębiorstwie wiele innych zmian. Borykano się również z prozaicznymi kłopotami. Na początku 1963 roku spore straty spowodowała ostra zima. Co prawda przedsiębiorstwo i tak funkcjonowało na „planowym deficycie”, ale nie bez znaczenia było, ile ten deficyt wynosi.

1 sierpnia 1964 roku uruchomiono pierwszą linię autobusowej komunikacji miejskiej w Brzesku. Miesiąc później powstała druga linia. Autobusy kursowały nie tylko w granicach miasta, dojeżdżały także do Jasienia i Jadownika. W samym Tarnowie przedłużono trasę autobusu do Wałek, co sprawiło, że w krótkim czasie długość linii obsługiwanej przez tarnowskie MPK wzrosła o prawie 25 kilometrów. W tym czasie przedsiębiorstwo wzbogaciło się o 11 nowych autobusów, a liczba przewożonych w ciągu roku pasażerów przekroczyła 20 milionów. O ile w roku 1963 z autobusów MPK korzystało prawie 18 milionów pasa-

żerów, o tyle rok później było ich już 21 milionów.

W 1965 roku do Tarnowa trafiły 22 nowe pojazdy - 14 sanów i 8 jeliczów. Pozwoliło to zwiększyć liczbę autobusów w ruchu z 48 do 59. Przedsiębiorstwo, którego teren był wciąż placem budowy - zajezdnia była nieustannie „inwestycją w trakcie realizacji”, a obowiązujące wówczas limity finansowe nie zapowiadały jej szybkiego zakończenia - pracowało w nieco anormalnych warunkach.

W lipcu następnego roku otwarto po remoncie ulicę Krakowską. Dzięki temu autobusy MPK pojawiły się na dwóch nowych liniach łączących Rzędzin z ulicą Czerwoną i Mościcami. Równocześnie nadal pracowano na rzecz połączenia Tarnowa z okolicznymi miejscowościami. W roku 1966 uruchomiono linie Tarnów - Lisia Góra i Gumniska - Tarnowiec. Przedłużono też trasy autobusowe linii nr „1” do Zgłobic, a linii nr „8” do Poręby Radlnej. Na koniec 1966 roku Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Tarnowie obsługiwało 18 linii autobusowych, z czego dziewięć to były trasy podmiejskie.

Ustalono również nowe ceny biletów. Za bilet miesięczny na trasie do siedmiu kilometrów od granicy miasta płacono 25 złotych, a za każdy dodatkowy kilometr kolej-

ne pięć złotych. Dzięki takim rozwiązaniom przedsiębiorstwo przestało być deficytowe.

Rok 1967 przyniósł również uruchomienie trzeciej linii autobusowej w Brzesku, a w Tarnowie wydłużenie trasy linii nr „6” do Pawężowa.

Uroczyste otwarcie nowej nowej zajezdni odbyło się wreszcie w sierpniu 1968 roku, w 10 lat po utworzeniu przedsiębiorstwa. Wybudowano ją kosztem 27 milionów złotych. Niestety - kiedy uroczyście przecinano wstęgę zajezdnia była już zbyt mała na potrzeby przedsiębiorstwa.

Rok 1968 był rokiem jubileuszu - MPK świętowało dziesięciolecie istnienia. Stan posiadania przedsiębiorstwa był następujący: 18 linii autobusowych, połączenia Tarnowa ze Skrzyszowem, Zgłobicami, Lisią Górą, Brniem, Poręba Radlną, Wałkami, Pogórką Wolą, Niedomicami, Żabnem, Tarnowcem, Wolą Rzędzińską i Nowodworzem. Do tego dodać należy dwie linie szczytowe, linie zamknięte prowadzące dowóz pracowników do zakładów oraz „zielone” - nad Dunajec i na Górę Świętego Marcina. Codziennie na ulice wyjeżdżało z bazy MPK 60 autobusów, kursujących na dwie zmiany. W przedsiębiorstwie pracowało 133 kierowców i 107 konduktorów. Cała załoga liczyła 406 osób.