

# Spacer śladem cieszyńskiego tramwaju

Data publikacji: 24.02.2015 7:30

W niedzielę (22.02) w Cieszynie odbył się spacer "Śladem cieszyńskiego tramwaju". Uczestnicy wycieczki mogli przenieść się w czasie i dowiedzieć się, jak funkcjonowała linia tramwajowa w Cieszynie w latach 1911 - 1921.

Niedzielny (22.02) spacer „Śladem cieszyńskiego tramwaju” przyciągnął wielu pasjonatów historii kolei i Cieszyna. Spotkanie zorganizowane przez Muzeum Śląska Cieszyńskiego poprowadził przewodnik Cieszyńskiego Koła Przewodników PTTK Leszek Lipsa, zaś o tramwajach opowiadał Maciej Dembiniok. Ostatni tego typu spacer śladem cieszyńskiego tramwaju miał miejsce w Cieszynie 4 lata temu.

Punktualnie o godzinie 11.00 uczestnicy wycieczki wyruszyli śladem cieszyńskiego tramwaju, który jeździł ulicami miasta na początku XX wieku. Zwiedzanie rozpoczęło od ul. Wyższa Brama, gdzie do dziś zachowała się rozетка do zawieszenia trakcji. **Przełom wieku XIX i XX oraz lata funkcjonowania cieszyńskiego tramwaju to czas, kiedy w Cieszynie bardzo dużo się działo. W tamtym czasie Cieszyn był w okresie dynamicznego rozwoju. Powstały wówczas budynki i obiekty, które do dnia dzisiejszego są ważnymi symbolami, jak np. Hotel Pod Brunatnym Jeleniem, czy cieszyński Teatr. Warto jednak pamiętać, iż w tym czasie nastąpił również podział miasta** – mówił Leszek Lipsa, który nakreślał uczestnikom wycieczki rys historyczny Cieszyna.

Przystanek tramwajowy na dzisiejszej ul. Wyższa Brama był w zależności od kierunku jazdy początkowym bądź krańcowym przystankiem. Opowiadając o genezie cieszyńskiego tramwaju Dembiniok zaznaczył, iż w tamtych czasach linie tramwajowe posiadało wiele miast, niekiedy nawet mniejszych od Cieszyna. Tramwaj w Cieszynie pojawił się głównie w celu sprawnej komunikacji pomiędzy stacją kolejową (obecnie czeski Cieszyn), a centrum miasta (obecnie polski Cieszyn). **W 1909 roku miasto wystąpiło o koncesję na budowę kolei elektrycznej. W 1910 roku firma AEG z Wiednia przystąpiła do budowy. Przewóz pasażerów uruchomiono 12 lutego 1911 roku** – mówił Dembiniok.

Łączna długość trasy wynosiła 1793 metry. Tramwaj jeździł od ul. Bielskiej, przez Rynek miasta, ul. Głęboką oraz przez most na Olzie do stacji kolejowej. **Cieszyn miał 4 wozy tramwajowe. Jednorazowo na linii znajdowały się 3. W każdym z wozów mieściło się 18 miejsc siedzących i około 12 stojących. Linia była jednotorowa. Konieczna była więc budowa mijanek. Najważniejsza z mijanek znajdowała się na cieszyńskim rynku** – tłumaczył Dembiniok.

Przypomnijmy, iż w celu upamiętnienia cieszyńskiej linii tramwajowej w roku 2013 na płycie cieszyńskiego rynku pojawiła się tablica informująca o istnieniu w tym miejscu przystanku tramwajowego, jak również punkty świetlne oraz fragment szyn. Pomysłodawcą i inicjatorem tego upamiętnienia był Maciej Dembiniok, a autorami Stanisław Kawecki oraz Grzegorz Latoń.

Oplata za przejazd tramwajem wynosiła od 12 do 14 halerzy. Początkowo stosowano bilety papierowe, które były sprawdzane przez konduktorów. Dopiero później wprowadzono żetony. Obowiązywały również zniżki dla dzieci.

Historia cieszyńskiego tramwaju kończy się w kwietniu 1921 roku. Bezpośrednią przyczyną likwidacji tej formy komunikacji był podział Cieszyna na część polską i czechosłowacką, który miał miejsce w 1920 roku. Intensywne kontrole na moście granicznym uniemożliwiały płynną komunikację. Przed podziałem miasta, tramwaj całą trasę pokonywał w ciągu 12 – 14 minut. W wyniku kontroli wagon na moście stał od 10 do 15 minut. W tym czasie pasażer mógł wsiąść z tramwaju i pieszo pokonać dany odcinek drogi. **Dlatego jego eksploatacja stała się bezcelowa. Szalała również inflacja. Ceny biletów zmieniały się co miesiąc. Sporym problemem było także pojawienie się dwóch różnych walut. Szyny najdłużej, bo do 1925 roku zachowały się na płycie rynku ze względu na problem z demontażem. W Czeskim Cieszynie istniał plan uruchomienia własnej linii tramwajowej, jednak nie został on zrealizowany** – podkreślał Dembiniok.

Podczas wycieczki uczestnicy mogli również podziwiać zachowane do dnia dzisiejszego rozetki do zawieszenia trakcji, które znajdują się m.in. na dwóch budynkach na ulicy Głębokiej, na rogu ulicy Szersznika i Kochanowskiego, zabudowaniach klasztornych ulicy Wyższa Brama oraz kamienicy na rogu ulicy Bielskiej i Górnej. Po stronie czeskiej jedyna rozeta zachowała się na budynku dworca kolejowego.

MSZ