

I etap budowy repliki tramwaju **zakończony**



Od 2020 r. Miasta Cieszyn i Český Těšín realizują wspólny projekt pn. „Szlakiem cieszyńskiego tramwaju – rozwój transgranicznej turystyki”. Jego celem jest stworzenie transgranicznego produktu turystycznego inspirowanego historią dawnego cieszyńskiego tramwaju, a jego zasadność wykazała „Analiza możliwości przywrócenia tramwaju jako atrakcji turystycznej Cieszyna i Czeskiego Cieszyna” przeprowadzona w latach 2017-18, również jako polsko-czeskie przedsięwzięcie.



PŘEKRAČUJEME HRANICE
PRZEKRACZAMY GRANICE
2014–2020

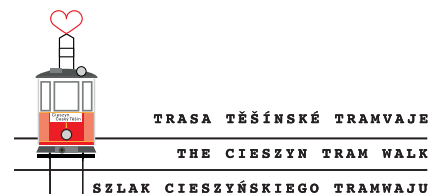


EVROPSKÁ UNIE / UNIA EUROPEJSKA
EVROPSKÝ FOND PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ
EUROPEJSKI FUNDUSZ ROZWOJU REGIONALNEGO

Dla Cieszyna początek XX w. był okresem prosperity. Miasto stało się ważnym ośrodkiem regionu, mogło poszczycić się sprawną i nowoczesną infrastrukturą, a jego rozwój przestrzenny wymagał udogodnień komunikacyjnych. Chodziło przede wszystkim o skomunikowanie głównego dworca kolejowego z centrum miasta, koszarami i szpitalem. Tramwaj, który od lutego 1911 r. zastąpił konne omnibusy, pokonywał dystans od dworca do skrzyżowania ul. Wyższa Brama z ul. Bielską w około 11 min. Na trasie o dł. 1793 m wyznaczono 11 przystanków oraz dwie mijanki. Linia tramwajowa funkcjonowała do 1921 r., jej zamknięcie spowodował podział Śląska Cieszyńskiego i Cieszyna pomiędzy Polskę i Czechosłowację, a więc ustanowienie granicy na Olzie w 1920 r. Cieszyński tramwaj elektryczny był potwierdzeniem nowoczesności miasta i do dziś budzi wiele sentymentu.

Zadaniem projektu jest zachęcenie do przejścia szlakiem tramwaju niepodzielonego jeszcze miasta, co ułatwi m.in. oznakowanie przebiegu trasy oraz symboliczne przystanki upamiętniające miejsca zatrzymywania się charakterystycznego wagonu. Wielką atrakcją spaceru będzie wierna replika tramwaju, ustawiona na brzegu Olzy przed nowym, Transgranicznym Centrum Informacji Turystycznej.

16 grudnia 2022 r. podpisano umowę na wykonanie i posadowienie repliki tramwaju, a 28 marca br. zakończył się pierwszy



etap jej budowy. Zgodnie z harmonogramem wykonano konstrukcję pudła wagonu wraz z poszyciem. Oznacza to, że nasz wagon ma już nie tylko podłogę, ale też ściany i dach. Prace są wykonywane przez firmę Polmat Artur Matkowski z Wrocławia wg oryginalnych rysunków złożeniowych wykonanych w 1910 r. przez producenta tramwaju. Plany i rysunki udostępniło Austriackie Archiwum Państwowe z Wiednia.

Cieszyńskie wagony były dwukierunkowe, wyprodukowano je w 1910 r. w zakładach F. Ringhoffer'a w Smíchovie (Praga); wyposażone były w sprzęt elektryczny firmy AEG (Wiedeń), z odbierakiem lirowym. Podwozie było dwuosiowe z kratami ochronnymi, a zawieszona na resorach piórowych karoseria miała pomosty, na których było łącznie ok. 12 miejsc stojących. Przedział pasażerski mieścił 18 osób. Pomosty wyłożone były drewnem, elementy wyposażenia motorniczego były mosiężne. Skrzynia wagonu była drewniana, do połowy wysokości obita blachą, dach płócienny, a po obu jej stronach znajdowały się po 4 okna. Wagony były pomalowane na czerwono i biało, zaś



fot. RK



fot. RK

dach i podwozie były jasnoszare. Pośrodku prostej części ścian bocznych na panelu obwiedzionym ozdobną linią namalowany był herb Cieszyna.

Niestety nie zachował się żaden z czterech jeżdżących po naszym mieście wagonów. Jedyłą pozostałą oryginalną częścią jest tramwajowy dzwonek, który eksponowany jest w Muzeum Śląska Cieszyńskiego. Jest własnością p. Macieja Dembinioka, znanego

wszystkim entuzjasty cieszyńskiego tramwaju i kolekcjonera, który udostępnił ten niezwykle cenny element producentowi repliki do skopiowania.

Drugi etap prac zakończy się 30 czerwca, a gotowy wagon stanie w Cieszynie we wrześniu br. Replika tramwaju jest przewidziana do dofinansowania przez Unię Europejską w wysokości 85% jej wartości. ♦

RK



Maciej Dembiniok z dzwonkiem, fot. RK



Modele mosiężnych detali, fot. RK



fot. RK