

(Česko)těšínská tramvaj, která nikdy nebyla česká

28.03 2020 19:04, Redakce, Nezařazené

Příběh o těšínské tramvaji je znám nejen mezi zájemci o historii veřejné dopravy, ale také mezi širší veřejností. Tramvaj, která ve městě jezdila pouhých 10 let, se stala jedním z hlavních symbolů města, které bylo po první světové válce rozděleno mezi Československo a Polsko. Oba státy si také tramvajový provoz „přivlastňují“ a je zmiňován v odborných publikacích obou zemí jako náležící té či oné zemi.

Tramvaj na rozdělené hranici. Právě její zřízení se mělo stát hlavním důvodem k zastavení provozu. Ale bylo tomu opravdu tak? (pohlednice z kolekce Renata Putzlacher)

Ačkoli byl příběh tramvají v Těšíně několikrát zpracován, autoři se bohužel nevyhnuli tomu, že většinu informací pouze opisovali z první publikace autora Lubomíra Kysely „Malý atlas tramvají“, která jako první obsáhle provoz tramvají mezi těšínským nádražím a centrem města zmapovala. Nových údajů bylo od roku 1991 publikováno relativně málo.

Tramvajová doprava v Těšíně začala sloužit veřejnosti dne 12. 2. 1911 a stala se posledním vystavěným tramvajovým provozem na území spadajícím formálně pod Země Koruny české. Další projekty tramvají se už nerealizovaly, zejména v důsledku příchodu první světové války. Těšínská tramvaj byla tvořena jedinou tratí o délce pouhých 1.800 m, na které se nacházely celkem 4 výhybny (u konečné na polské straně je nejasné, zda se jednalo o výhybnu nebo vidlicovité ukončení). Vyjma koncových šlo o výhybnu před mostem přes řeku Olši (Olzu) na dnešní české straně města a o výhybnu na centrálním náměstí (které po rozdělení připadlo Polsku). Manipulační trať k vozovně, která nikdy nesloužila osobní dopravě, měla délku 630 m a nacházela se v celé délce rovněž v dnešním Polsku.

Pro provoz byly dodány čtyři motorové vozy z vagónky Ringhoffer v Praze vybavené elektrickou výzbrojí firmy AEG, která celý systém vystavěla a zpočátku jej také zajišťovala, než jej převzalo město. V provozu byly zpravidla 3 vozy a jeden sloužil jako záložní, ke konci provozu se ale tato situace v souvislosti s omezováním spojů změnila. Typově byly tramvaje identické s vozidly, která byla ve stejné době vyráběna pro Ústí nad Labem.

Prudké stoupání na cestě od náměstí v dnešní polské části Těšína zdolal úspěšně motorový vůz ev. č. 4, který nyní zatáčí směrem k mostu pod těšínským zámkem.

Úzkokolejná dráha (1.000 mm) měla být podle úvah radních několikrát prodloužena. Zvažováno bylo několik scénářů, nicméně v období první světové války, kdy měl Těšín mimochodem mimořádný význam, neboť zde bylo po dva roky sídlo generálního štábu rakousko-uherské armády, se na stavební aktivity mohlo zapomenout. Po válce pak nastal problém s tím, komu území připadne.

Jak Češi, tak Poláci si dělali na území Těšínska nárok. Poláci se opírali v tomto případě hlavně o princip jazykový, Češi naopak argumentovali historickým sepjetím Těšínska se Zeměmi Koruny české a ctili princip historických hranic. Pomineme-li krátkou epizodu tzv. Sedmidenní války, kdy Československo podniklo pokus obsadit Těšínsko vojensky a kdy se bez boje podařilo získat celé město Těšín, byla správa nad městem formálně po celou dobu sporu mezi léty 1918 až 1920 svěřena polské straně. Ta se také výrazně angažovala v plánech na prodloužení tramvají, a to přesto, že nebylo zřejmé, jak spor o Těšínsko dopadne. Cílem přitom nemělo být prodloužení v rámci města (i když i to bylo plánováno), ale vystavění nových dlouhých meziměstských úseků.

Dne 28. 7. 1920 bylo vydáno rozhodnutí, že se Těšínsko rozdělí na dvě části (přibližně stejně velké), přičemž hranici mezi oběma částmi měla ve značné délce tvořit řeka Olše, a to i přes oblast samotného Těšína. Tím se město rozdělilo na českou a polskou část. Tramvajový provoz byl v této souvislosti přerušen, následně ale došlo k jeho obnovení. Česká strana se ale o provozování tramvají vůbec nezajímala. Za lístky se například dalo platit pouze polskými markami. Dráha nebyla ani vykazována v rámci ročenky tehdejšího Ministerstva železnic ČSR a nebyla ani předmětem jednání mezi českou a polskou stranou o *„všech otázkách železničních“*.

Most přes Olši byl námětem pohlednic ještě před tím, než na něm vznikla hranice.

Všechny publikace věnující se otázce těšínských tramvají se shodují na tom, že provoz byl zastaven v důsledku zavedení celních kontrol na hranicích. Studium archivních materiálů ale ukazuje, že to byla ale jen jedna z příčin, navíc zmiňovaná v dobových dokumentech jen okrajově. Hlavní roli hrály ryze ekonomické důvody. Dne 2. 4. 1921 proto došlo k zastavení provozu, přičemž polská strana počítala s tím, že bude tramvaje ještě rozvíjet a prozatím stávající trať nelikvidovala a vozy si ponechala. Teprve později bylo realisticky zhodnoceno, že prodloužení tramvaje by bylo pro město ekonomicky neúnosné a došlo k odprodeji zařízení dráhy.

Zpětně psaná českotěšínská kronika z roku 1933 se k událostem z dubna 1921 vracela takto: *„…dne 2. dubna 1921 byl provoz k nemalému překvapení českotěšínského obyvatelstva zastaven, prý pro obtíže při přejezdu státní hranici. Vozy lokálky byly bez uvědomění příslušných orgánů československých zadrženy v Cieszyně a zařízení zastávky před Ústředním nádražím bylo tajně v noci demontováno a přeneseno za Olzu.“* Přestože byl zápis pořízen pouze 12 let po zrušení provozu, a mohl by proto budit důvěru v autentický popis událostí, je nutno říct, že je naprostou lží, která s reálným děním na počátku roku 1921 neměla vůbec nic společného. Na vozidla ani zařízení dráhy československá strana nejen neměla nárok, ale ani se o ně nezajímala. Provoz tramvají v Českém Těšíně totiž nikdy nebyl český (pouze na jeho území fungoval), což v roce 1921 nikdo nezpochybňoval.

Podrobně si mohou zájemci o skutečných důvodech zrušení tramvají v Těšíně, plánech na jejich rozvoj, postoji československých zástupců i osudech dráhy přečíst v posledním tištěném čísle časopisu, kde bude publikován obsáhlý článek s vůbec poprvé zveřejněnými informacemi. Momentální situace nám ovšem neumožňuje časopis prozatím vytisknout a distribuovat, takže čtenáři budou muset mít ještě chvíli strpení.

Libor Hinčica

Url: (Česko)těšínská tramvaj, která nikdy nebyla česká