

Od dworca „pod słońce”. Transgranicznym szlakiem cieszyńskiego tramwaju

Mirosława Pindór  <https://orcid.org/0000-0002-1696-7019>

Uniwersytet Śląski

e-mail: mirosława.pindor@us.edu.pl

ORYGINALNY ARTYKUŁ NAUKOWY

Źródła finansowania publikacji / Funding acknowledgements: brak źródeł

Polityka open access / OA policy: CC BY 4.0

Informacja o konflikcie interesów / Conflict of interest: brak konfliktu interesów

Sugerowane cytowanie artykułu: Pindór Mirosława (2024). Od dworca „pod słońce”. Transgranicznym szlakiem cieszyńskiego tramwaju. *Zarządzenie w Kulturze*, 25(1–2), 285–309.

Abstract

From the Station “Into the Sun”. The Cross-Border Cieszyn Tram Route

The present paper aims at describing one of the important symbols of the Cieszyn and Český Cieszyn – a tram line, a cultural heritage around which the history of both border towns can be written. The history of the Cieszyn tram line in the years 1911–1921 was depicted in the first part. The second part presents its current state and various ways of commemorating the tram line (which were undertaken after 2004), such as a joint bilingual theatre project of the Polish Stage and the Czech Stage of the Těšínské Divadlo (Cieszyn Theatre) in Český Cieszyn. The project is entitled *Těšínské nebo Cieszyńskie nebe (Cieszyn Sky)*. There is another cross-border project entitled “Tramwaj Cieszyński wrócił! Těšínská tramvaj se vrátila!” (*The Cieszyn tram is back*) and many other valuable and diverse initiatives. The third part of this article describes two big cross-border projects: 1) “An analysis of the possibility to restore the tram line as a tourist attraction in Cieszyn and Czech Cieszyn”; 2) “On the trail of Cieszyn tram line – development of the cross-border tourism”. A number of activities undertaken and implemented in the second project were specified. The subject of the longer description was the greatest tourist attraction on the reconstructed famous tram route – a faithful replica of the Cieszyn Ringhoffer. The summary underlines that both the history of the Cieszyn tram line and the process of its commemoration and restoration depended on the political and social events, which have been of international importance. It was also emphasized that the symbolism of the Cieszyn tram line has changed over the years – from a symbol of the Cieszyn and Czech Cieszyn unification and integration of the societies inhabiting them, to “a core metaphor of one city as it was before 1920”.

Keywords: Cieszyn, Czech Cieszyn, cross-border cooperation, commemoration, Cieszyn tram

Urodzić się przed tylu laty
w mieście – naczyniu połączonym,
pierwszym tramwajem mknąc na gapę
przez Olzę (wówczas w obie strony).

Renta Putzlacher, *Cieszyńskie divertimento* (1993)

Znów stoi na moście bezdomny Kohn
a na Menniczej zawodzi Rachela
i tramwaj dzwoni choć po nim
zaginął już ślad
w tym mieście trwa senna niezmienna niedziela.

Renta Putzlacher, *Mandala* (2004)

Cieszyński tramwaj w latach 1911–1921

W tych dwóch strofach, autorstwa poetki i tłumaczki Renaty Putzlacher (związanej z Zaolziem miejscem urodzenia i zamieszkania), przywołany został jeden z symboli Cieszyna z czasów monarchii Habsburgów i okresu prosperity miasta, przypadającego na schyłek XIX wieku oraz dwie pierwsze dekady wieku XX – tramwaj, „który – jak stwierdza Maciej Dembiniok (pasjonat i badacz dziejów cieszyńskiego tramwaju) – nobilitował (...) miasto i sprawiał, choć w części, że mogło być ono postrzegane jako «mały Wiedeń»” (Dembiniok 2021: 3). Putzlacher, w sposób pośredni, nie podając konkretnych dat, przywołuje dwa wydarzenia kluczowe dla funkcjonowania cieszyńskiego tramwaju – jego pierwsze, datujące się na 12 lutego 1911 roku, i ostatnie, mające miejsce 2 kwietnia 1921 roku, pojawienie się na ulicach Cieszyna, w tym drugim przypadku także Czeskiego Cieszyna. Tramwaj/tramwaje elektryczne (ogółem cztery, przy czym trzy w ciągłej eksploatacji), wyprodukowane w roku 1910 w słynnych zakładach Franciszka Ringhoffer’a w Smíchowie (dzielnica Pragi), przestały kursować w niespełna siedem miesięcy po podziale Cieszyna (i całego historycznego Śląska Cieszyńskiego) pomiędzy dwa nowo powstałe państwa: Polskę i Czechosłowację¹.

Linia tramwajowa, wybudowana przez firmę AEG Union z Wiednia (prace rozpoczęto w sierpniu, ukończono w październiku 1910 roku), liczyła 1793 m, dodatkowo wybudowano 630 m linii prowadzącej do zajezdni². Jej wybudowanie

¹ Podziału dokonano 28 lipca 1920 roku w Paryżu mocą decyzji Rady Ambasadorów. Ostateczny rozpad Cieszyna na dwa odrębne organizmy miejskie, przynależne do dwóch odmiennych struktur państwowych, nastąpił 10 sierpnia o godzinie 12.45.

² Była to najkrótsza linia tramwajowa w całej monarchii austro-węgierskiej i jedyna z jednometrową szerokością torów.

dowodziło umiejętności zarządzania miastem przez ówczesnych włodarzy i dobrej kondycji finansowej Cieszyna³. W eksploatacji okazała się niezmiernie potrzebna i ważna dla rozpostartego na obu brzegach rzeki Olzy miasta, które nie było jeszcze podzielone granicą. Była także – jak podkreśla Dembiniok – „symbolem nowoczesności” ((kor) 2011: 2). Linia łączyła centralny dworzec kolejowy, zwany podówczas Dworcem Kolei Koszycko-Bogumińskiej⁴, na lewym brzegu Olzy (obecnie Český Těšín; dalej: Czeski Cieszyn) z położoną we wschodniej, prawobrzeżnej części Cieszyna ul. ks. Prutka (obecnie ul. Wyższa Brama) i ul. Bielską, gdzie znajdowała się słynna podówczas restauracja „Pod Żółtym Słońcem”. Ruch tramwajowy odbywał się ulicami⁵ Dworcową (ul. Nádrážní), Saską Kępą (ul. Hlavní třída) przez most Główny (most Przyjaźni), za którym ul. Zamkową biegła odnoga w stronę zajezdni przy ul. Dojazdowej. Główna trasa prowadziła ul. Arc. Stefanii (ul. Głęboka), przez plac Demla (Rynek), ul. Szersznika (ul. ks. L. Szersznika) po ul. ks. Prutka przy jej skrzyżowaniu z ul. Bielską, skąd tramwaj zawracał (zob. Wawreczka, Spyra, Makowski 1999: 143; Król 2023: 218). Mijanki (spotykały się na nich wagony tramwajowe zmierzające w przeciwnych kierunkach) zbudowano dwie: na placu Demla oraz przed mostem Głównym.

Na trasie przebiegu linii tramwajowej znajdowało się 11 przystanków, usytuowanych w ważnych dla Cieszyna miejscach. Nosiły one nazwę: Dworzec kolejowy (Nádráží), ul. Dworcowa, ul. Praska (ul. Pražká), most na Olzie, ul. Zamkowa, ul. Mennicza, Hotel „Austria”, Stary Targ, plac Demla, Górny Rynek, ul. Bielska⁶. Nazwy przystanków były w języku niemieckim, podówczas języku narodu panującego. Pierwszy wagon tramwajowy przetransportowany został koleją do miasta 18 grudnia 1910 roku. Miał 8,1 m długości, 2,05 m szerokości, 3,25 m wysokości. Ważył 10 800 kg.

Skrzynia wagonu była drewniana, do połowy wykończona blachą. Wnętrze wyłożone było lakierowanym drewnem. (...) Przedział pasażerski był oddzielony od motorniczego odsuwanymi drzwiami. Wewnątrz ustawiono dwa rzędy ławek – z jednej strony podwójne, z drugiej pojedyncze – w sumie 18 miejsc siedzących oraz 12 stojących. Oświetlenie składało się

³ Na budowę linii tramwajowej miasto wydatkowało 398 810 koron austriackich (zob. Dembiniok 2008: 13).

⁴ Odcinek kolejowy na odcinku Bogumin–Cieszyn, Cieszyn–Żyliną budowany był w latach 1869–1871. W 1888 roku połączono Cieszyn z Bielskiem (tym samym z Galicją) i z Frydkiem. Budynek dworca wzniesiono (w obecnej lokalizacji) w 1889 roku. Przed uruchomieniem linii tramwajowej dojazd do centrum miasta zapewniały drożki.

⁵ W czasach funkcjonowania tramwaju wszystkie nazwy ulic, placów podawane były w urzędowej wersji niemieckiej. Na okoliczność niniejszego artykułu przetłumaczone zostały na język polski. Nazwy, polskie bądź czeskie, obowiązujące obecnie w Cieszynie i Czeskim Cieszynie podano w nawiasie.

⁶ Zob. schemat linii tramwajowej: M. Dembiniok, Tramwaje w Cieszynie 1911–1921, Plan, <http://tramwaje.muzeumcieszyn.pl/index.php?l=pl&a=planpl>; symulacja ruchu tramwajowego: <http://tramwaje.muzeumcieszyn.pl/index.php?l=pl&a=sympl> [odczyt: 6.08.2024].

z reflektora na dachu, głównego reflektora na przodzie wozu oraz oświetlenia wewnętrznego. Tabliczki z oznaczeniem kierunku jazdy (tekst niemiecki – „Bielitzer-Strasse” i „Bahnhof”) umieszczono na przodzie wozu oraz w oknach. Dolna część pudła każdego wagonu pomalowana była na czerwono, zaś fragment od linii okien w górę był biały. Umieszczono na nich także herb miasta Cieszyna (Dembiniok 2008: 15, 17)⁷.

Oficjalne otwarcie linii tramwajowej miało miejsce w niedzielę 12 lutego o godzinie 10.30. Było to wydarzenie powszechnie, z entuzjazmem, ale i zapewne z dużą dozą ciekawości przez cieszyńian oczekiwane, wszak tramwaj elektryczny był najnowocześniejszym środkiem komunikacji na tamte czasy.

Na ulice wyległy tysiące mieszkańców miasta i liczni przyjezdni. W inauguracyjnym kursie trzech wozów tramwajowych, z których pierwszy udekorowany był wieńcami i [czerwononiebiesko-żółtymi – M.P.] chorągiewkami w barwach miasta, uczestniczyli członkowie wydziału gminnego, zastępcy urzędów państwowych i komunalnych oraz inne ważne osobistości, a jazda z końcowego przystanku na skrzyżowaniu ul. Wyższa Brama z ul. Bielską na dworzec centralny trwała 10 minut i 16 sekund (Dembiniok 2008: 17).

Pasażerowie – Niemcy, Polacy, Czesi, Żydzi oraz przedstawiciele innych narodów – mogli pierwszym tramwajem „mknąc przez Olzę” już po godzinie 13.00, oficjalnie bowiem o tej godzinie ruszył on w swój pierwszy kurs, trwający (tak jak i wszystkie kolejne) 11 minut. Ostatni pasażerowie mogli skorzystać z tej komunikacyjnej atrakcji o godzinie 22.25 (z przystanku Dworzec kolejowy). W pierwszym dniu sprzedano łącznie 4000 biletów, „wagony były nabite ludźmi” (Morys-Twarowski 2023a: 1). Natomiast ci cieszyńianie, którym w pierwszym dniu nie dane było z nowego środka transportu skorzystać, mogli uczynić to dnia następnego już o godzinie 6.17, jadąc z dworca centralnego „pod słońce”, czyli w kierunku ul. Bielskiej. Stamtąd tramwaj ruszał w trasę o godzinie 6.34. Godziny kursowania tramwaju były przez całą dekadę stałe. (W pierwszy dzień 1912 roku pojawiło się udogodnienie – ostatni kurs z przystanku Wyższa Brama miał miejsce o godzinie 1.00. Tak było w każdą kolejną sylwestrowo-noworoczną noc). Tramwajem kursowali tzw. zwykli obywatele, „arcyksiążęta habsburscy podczas swych odwiedzin w Cieszynie nigdy nie korzystali z tramwaju, w którym mogliby zetknąć się z ludźmi nierównymi ich stanowi. Często więc widywano członków domu panującego [przejeżdżających – M.P.] w dworskich powozach” (Dembiniok 2008b: 88).

Niewątpliwie najważniejszym miejscem cieszyńskiej linii tramwajowej był plac Demla, czyli dzisiejszy Rynek, na nim mieściły się Dom Narodowy – od 1901 roku

⁷ Zob. rysunek Dębskiego przedstawiający wygląd wagonów w latach 1911–1920: M. Dembiniok, Tramwaje w Cieszynie 1911–1921, Tabor, <http://tramwaje.muzeumcieszyn.pl/index.php?l=pl&a=taborpl> [odczyt: 6.08.2024].

ogniskujący polskie życie społeczno-kulturalne – oraz, wybudowany w 1912 roku, ekskluzywny hotel „Brunatny Jeleń”. Dla życia kulturalnego miasta niewątpliwie znaczenie miały nadto dwa przystanki. „Przystanek u wylotu ulicy Mennicznej umożliwiał melomanom szybkie dotarcie na spektakle mające miejsce w pobliskim teatrze⁸, a następny został zlokalizowany przed popularnym hotelem «Austria» z obszerną salą koncertową⁹” (Dembiniok 2021: 4). Były to przystanki na żądanie (dwa z czterech). Każdorazowo widzom uczestniczącym w przedstawieniach wystawianych na scenie Teatru Niemieckiego zapewniano po zakończeniu spektaklu bezpłatny przewóz tramwajem aż do dworca kolejowego. Tym samym pozyskano niemieckojęzycznych teatromanów spoza Cieszyna – z Trzyńca, Karwiny, Orłowej, Frysztatu, a nawet tak odległych miast, jak Koszyce, Czadca, Żylna.

O niezwyklej popularności tramwaju jako nowoczesnego środka przemieszczania się świadczy 380 tys. biletów sprzedawanych rocznie. Rekordowy dla komunikacji tramwajowej okazał się rok 1919, gdy tramwaje cieszyńskie przewiozły ogółem 1 209 009 pasażerów. Z tegoż roku (z 7 września) pochodzi też czternastosekundowy film, na którym można zobaczyć, jak tramwaj wjeżdża od ul. Zamkowej na most Główny¹⁰.

Czy warto było tramwajem, nie tylko pierwszym, ale i kolejnymi, „mknąć na gapę” (by odwołać się do wiersza Putzlacher)? Zważywszy na niewygórowane ceny biletów¹¹ (14 halerzy bilet normalny, 6 halerzy bilet ulgowy¹²), raczej nie. Zwłaszcza że w początkowym i końcowym (od marca 1917 roku) okresie funkcjonowania tramwaju zatrudniano kontrolerów biletów; tramwaje były obsługiwane przez motornicz¹³ i konduktorów/konduktorki.

⁸ Deutsches Theater in Teschen / Teatr Niemiecki na placu Koszarowym (obecnie plac Teatralny) w Cieszynie zainaugurował swą działalność 24 września 1910 roku.

⁹ „Sala arcyksięcia Eugeniusza” pełniła także funkcję sali teatralnej – z przeznaczeniem na najbardziej reprezentacyjne występy. Mogła pomieścić 450 osób.

¹⁰ Film miał charakter propagandowy. Przygotowany został na potrzeby konferencji pokojowej w Paryżu w związku z planowanym plebiscytem dotyczącym dalszych losów Cieszyna i całego Śląska Cieszyńskiego. Realizację filmu *Śląsk w obrazach* zleciła warszawskiej firmie Ornak Rada Narodowa Księstwa Cieszyńskiego – najważniejszy polski czynnik sprawczy w zakresie działań politycznych, administracyjnych i propagandowych (30 października 1918 roku RNKC proklamowała przynależność Śląska Cieszyńskiego do Polski). Film jest dostępny na stronie internetowej: M. Dembiniok, Tramwaje w Cieszynie 1911–1921, Film, <http://tramwaje.muzeumcieszyn.pl/index.php?l=pl&a=filmpl> [odczyt: 6.08.2024].

¹¹ Bilety, początkowo papierowe, od kwietnia 1912 roku zastąpione zostały specjalnymi żetonami. Zarówno bilety, jak i żetony można zobaczyć na stronie internetowej: M. Dembiniok, Tramwaje w Cieszynie 1911–1921, Historia, <http://tramwaje.muzeumcieszyn.pl/index.php?l=pl&a=historiapl> [odczyt: 6.08.2024].

¹² Bilety ulgowe zaczęły obowiązywać od 15 lipca 1913 roku. Przysługiwały one dzieciom o wzroście do 1,3 m i młodzieży szkolnej za okazaniem legitymacji.

¹³ W 1917 roku na stanowisku motorniczego po raz pierwszy zatrudniono kobiety, co miało związek z obecnością mężczyzn na froncie.

Czas prosperity cieszyńskiego tramwaju zakończył się wraz ze schyłkiem drugiej dekady XX wieku. Wtedy też zmieniono biało-czerwony kolor taboru na ciemno-zielony¹⁴ (zapewne aby nie budzić skojarzeń państwowo-przynależnościowych). Uległy likwidacji niemieckojęzyczne tabliczki z nazwami przystanków, w ich miejsce nowych, z racji sporów narodowościowych, nie umieszczono.

Gdy Cieszyn przestał być „naczyniem połączonym”, pojawiły się czynniki zagrażające dalszemu funkcjonowaniu linii tramwajowej. Wśród nich wymienić należy przede wszystkim: 1. wysoką inflację (linia tramwajowa stała się nierentowna); 2. przedłużające się w związku z przemyciem kontrole na moście Głównym (środkiem którego przebiegała granica polsko-czechosłowacka¹⁵), sprawiające, że czas przejazdu tramwaju ulegał znacznemu wydłużeniu; 3. „problem waluty, w jakiej należało uiszczać należność za bilety (tramwaj stawał się międzynarodowym środkiem transportu)” (Dembiniok 2021: 5).

Zgodnie z decyzją Komisji Administracyjnej Miasta Cieszyna zawieszenie kursowania tramwajów miało nastąpić 30 kwietnia 1921 roku. Stało się to jednak niemalże miesiąc wcześniej – 2 kwietnia. Później odbył się tylko jeden przejazd – pożegnalny i po tramwaju „zaginął (...) ślad”¹⁶. Pozostało jednak sporo pięknych pocztówek, unikatowych zdjęć, zarówno z początkowego okresu funkcjonowania linii tramwajowej, jak i z lat późniejszych¹⁷. Przynależą one do zasobów Muzeum Śląska Cieszyńskiego w Cieszynie, znajdują się także w zbiorach prywatnych kolekcjonerów. Duża liczba archiwalnych fotografii i pocztówek zaprezentowana została w wydawnictwach albumowych, z wiodącym: *Tramvají po Těšíně. Tramwajem po Cieszynie*. Wizerunek tramwaju, znany ze starych fotografii i pocztówek, stał się także inspiracją dla powstania jego, z dużą pieczołowitością zbudowanych, modeli¹⁸. Wśród niewielu pozostałości materialnych z trasy, którą tramwaj się poruszał, zachowały się ozdobne rozetki do zawieszania trakcji na kilku budynkach Cieszyna oraz rozeta na budynku dworca kolejowego w Czeskim Cieszynie¹⁹.

¹⁴ Rysunek Wojciecha Dębskiego przedstawiający wygląd wagonów od roku 1920 do końca eksploatacji w Cieszynie: M. Dembiniok, *Tramwaje w Cieszynie 1911–1921, Tabor*, <http://tramwaje.muzeumcieszyn.pl/index.php?l=pl&a=taborpl> [odczyt: 6.08.2024].

¹⁵ Tramwaj zatrzymywał się przy budkach polskiej i czechosłowackiej straży granicznej. Kontrolowano nie tylko pasażerów, lecz także sprawdzano wnętrze wozu oraz podwozie.

¹⁶ Jeden z wagonów tramwajowych sprzedano do Bielska, pozostałe trzy do Łodzi. Żaden z cieszyńskich wagonów tramwajowych nie przetrwał jednak do naszych czasów. Szerzej na temat losów cieszyńskich wagonów tramwajowych po 2 kwietnia 1920 roku: M. Dembiniok, *Tramwaje w Cieszynie 1911–1921, Historia, Tabor*, op. cit.

¹⁷ Dużo cennych zdjęć przedstawiających jadący tramwaj wykonanych zostało przez Henryka Jandurka – od 1900 roku tytułującego się „cesarsko-dworskim nadwornym fotografem”. Jego atelier fotograficzne mieściło się przy ul. Arc. Stefanii.

¹⁸ Z modelami można zapoznać się na stronie: M. Dembiniok, *Tramwaje w Cieszynie 1911–1921, Modele*, <http://tramwaje.muzeumcieszyn.pl/index.php?l=pl&a=modelpl> [odczyt: 6.08.2024].

¹⁹ Szerzej na ten temat: M. Dembiniok, *Tramwaje w Cieszynie 1911–1921, Relikty*, <http://tramwaje.muzeumcieszyn.pl/index.php?l=pl&a=reliktypl> [odczyt: 6.08.2024].

Upamiętnianie cieszyńskiego tramwaju

Plany reaktywowania linii tramwajowej pojawiły się w okresie międzywojennym w Czeskim Cieszynie i rzeczywiście zostały urzeczywistnione, tyle że znacznie później i metaforycznie – 15 maja 2004 roku w Těšínském divadle (Teatrze Cieszyńskim) odbyła się premiera spektaklu *Těšínské niebo / Cieszyńskie nebe*, dwujęzycznego dramaturgiczno-inscenizacyjnego wspólnego projektu Sceny Polskiej i Sceny Czeskiej²⁰.

Inscenizacja zamysłona została przez realizatorów przedsięwzięcia: Jaromíra Nohavicę (muzyka, teksty pieśni), Renatę Putzlacher (polskie przekłady pieśni, scenariusz), Radovana Lipusa (scenariusz, reżyseria), Tomaša Kočko (aranżacje, kierownictwo muzyczne) jako „sentymentalny rajd tramwajowy – sentymentalní tramvajová rallye” (jak czytamy w podtytule projektu) przez wieki po wielokulturowym regionie i wielokulturowym mieście. Pojawiająca się w przedstawieniu makieta/makiety tramwaju²¹ stała się sceniczną wizualizacją jedności Cieszyna, symbolem ponownego zjednoczenia miast po obu stronach Olzy, przełamania dzielącej je od lata 1920 roku granicy. Autorzy projektu, którym honorowano przyjęcie Polski i Czech w struktury Unii Europejskiej, jako nadrzędną zasadę przyjęli bowiem eksponowanie tego, co społeczność obu Cieszynów łączyło/łączy i w efekcie tworzy płaszczyznę wartości wspólnych. Koncepcję tę doceniło jury IV Festiwalu Teatrów Moraw i Śląska (Festival divadel Morawy a Slezska), odbywającego się w listopadzie 2004 roku w Teatrze Cieszyńskim w Czeskim Cieszynie. Międzynarodowe grono jurorów, w składzie którego był prof. dr hab. Emil Orzechowski, uznało *Těšínské niebo* za najlepszy spektakl Festiwalu. W uzasadnieniu werdyktu czytamy o „wyjątkowości dramaturgiczno-inscenizacyjnego projektu, który powstał w środowisku wielokulturowym” i „uwzględnia specyfikę stosunków polsko-czeskich i czesko-polskich”²².

Znany z fotografii, pocztówek i pisemnych przekazów wizerunek cieszyńskiego tramwaju umieszczony został w programie do przedstawienia²³, na plakatach, ulotkach i materiałach promocyjnych anonsujących premierę, także – na okładce płyty CD z piosenkami Nohavicy ze spektaklu, w tym ze słynnym utworem *Těšínská (Cieszyńska)*²⁴ (dwuwiersz: „Tramwaj na moście codzienny raban/ słońce by samo

²⁰ Projekt teatralny poddano analizie w artykule Pindór 2015.

²¹ Zdjęcia modeli cieszyńskiego tramwaju oraz fragmentów scenografii, nawiązujących do tramwaju, a użytych w spektaklu, dostępne są na stronie: M. Dembiniok, Tramwaje w Cieszynie 1911–1921, Literacko, <http://tramwaje.muzeumcieszyn.pl/index.php?l=pl&a=literap> [odczyt: 6.08.2024].

²² Zob. Protokół obrad jury z 13 listopada 2004 roku, zdeponowany w archiwum Těšínského divadla.

²³ Zob. Program do przedstawienia *Těšínské niebo Cieszyńskie nebe* (2004).

²⁴ Cieszyński tramwaj zaznaczył i zaznacza swą obecność, „jako element nostalgiczny (a zarazem historyczny), w literaturze regionu, zwłaszcza w poezji regionalnej”. Zob. M. Dembiniok, Tramwaje w Cieszynie 1911–1921, Literacko, <http://tramwaje.muzeumcieszyn.pl/index.php?l=pl&a=literap> [odczyt: 27.02.2024].

podnosiło szlaban”)²⁵. Dużą makietę tramwaju ustawili twórcy przedstawienia na moście Przyjaźni 15 listopada 2004 roku przy okazji „chrztu” płyty CD w nurtach Olzy. Nader wymowne było, że aktu „chrztu” dokonywali pospołu celnicy polscy i czescy w otoczeniu artystów Teatru Cieszyńskiego i mieszkańców obu Cieszynów, których tramwaj znów zjednoczył.

Jedność miast starano się uwydatniać nie tylko poprzez skonstruowanie i wprowadzenie na scenę, na most graniczny makiety tramwaju. Akcentowano ją wyraźnie już od początkowych faz powstawania projektu teatralnego. Pierwsza próba czytania scenariusza, z udziałem zaproszonych gości z obu Cieszynów (i nie tylko), odbyła się 16 marca 2004 roku w stylowych wnętrzach Café Muzeum w Cieszynie. Poprzedziło ją uroczyste przejście z budynku teatru w Czeskim Cieszynie ulicami obu miast z plakatem przedstawiającym „uskrzydłony” tramwaj. W ten symboliczny sposób pokonano znaczny odcinek dawnej trasy tramwajowej, jej główne arterie. Samo przedstawienie przekroczyło rzekę Olzę pięciokrotnie. Grano je (pierwsze 4 grudnia 2004 roku²⁶) w cieszyńskim Teatrze im. Adama Mickiewicza zawsze z frekwencyjnym sukcesem, a w Cieszyńskim Ośrodku Kultury – Domu Narodowym świętowano drugie urodziny *Těšínského nieba*. Spektakl utrzymywał się na teatralnym afiszu do 18 czerwca 2011 roku, zagrany został ogółem 136 razy, przekroczył granice Śląska Cieszyńskiego²⁷, stając się tym samym artystycznym nośnikiem wiedzy o tramwaju cieszyńskim. Długa eksploatacja przedstawienia, artystyczny i frekwencyjny sukces „sentymentalnego rajdu tramwajowego” pozwolił Radovanowi Lipusowi stwierdzić (z perspektywy niemalże dwu dekad), że „*Těšínské niebo* (...) sprowokowało mieszkańców do przypomnienia sobie o cieszyńskim tramwaju” (Bryl-Sikorska 2022), a zarazem podkreślić, iż spektakl był „uniwersalną rzeczą o nadziei”, dodajmy – przede wszystkim nadziei na wspólnotę, ale także nadziei na powrót cieszyńskiego tramwaju. Dowodzą tego słowa Renaty Putzlacher, wieńczące tekst okolicznościowy zamieszczony w programie do przedstawienia: „Wierzmy, że znów doczekamy się tramwaju, który będzie jeździł od dworca «pod słońce» (choć nie ma już gospody «Pod Żłotym Słońcem», gdzie cieszyński tramwaj kończył swój bieg). Bo jak śpiewa Jarek Nohavica: Raz na sto lat cud się zdarza, záznak se koná...” (Putzlacher 2004).

Nie ziściło się wprawdzie marzenie twórców dramaturgiczno-inscenizacyjnego projektu o realnym przywróceniu linii tramwajowej, łączącej prawo- i lewobrzeżną część Cieszyna, przebiegającej przez most Przyjaźni, ale to właśnie sporych rozmiarów makietą historycznego tramwaju umiejscowiona została na środku mostu

²⁵ Zob. *Těšínské niebo Cieszyńskie nebe. Písň z divadelního představení zpívají herci Těšínského divadla* (2004), płyta CD, Brno: Indies Records.

²⁶ Pozostałe spektakle zaprezentowano we wrześniu 2005 roku i w maju 2010 roku.

²⁷ Grano go w Polsce (m.in. w Łodzi, w Warszawie w ramach cyklu „A to Polska właśnie”), w Republice Czeskiej (m.in. w Pradze, Brnie, Opawie), na Słowacji.

w pamiętną noc z 20 na 21 grudnia 2007 roku. W jej wnętrzu ówcześni władarze obu granicznych miast: Bogdan Ficek i Vit Slovaček podpisali Porozumienie o wzajemnej współpracy Straży Miejskiej Cieszyna i Policji Miejskiej Czeskiego Cieszyna. Następnie wspólnie, „w towarzystwie” tramwaju, otoczeni przez tłum mieszkańców obu Cieszynów, przecięli piłą drewniany szlaban. Tym samym cieszyński tramwaj (uściślając: jego makietą) stał się świadkiem najdonioślejszego po 1920 roku wydarzenia – stworzenia wspólnej transgranicznej przestrzeni spotkania społeczności zamieszkujących prawy i lewy brzeg Olzy.

Po wejściu w życie układu z Schengen cieszyński tramwaj urósł zatem do rangi symbolu łączącego obie części miasta. Rok później Marian Dembiniok (wieloletni dyrektor Muzeum Śląska Cieszyńskiego) stwierdził, że „jego wspomnienie przypomina o wspólnej historii i wyznacza standardy na przyszłość” (Dembiniok Marian 2008a: 3). Co zatem przyniosła owa, widziana z perspektywy 2008 roku, przyszłość w kwestii upamiętniania tramwaju? Na przestrzeni dwu dekad zaowocowała wieloma cennymi i różnorodnymi inicjatywami, które w porządku chronologicznym w dalszej części niniejszego artykułu zostaną przywołane, zasygnalizowane.

Niemalże tożsame czasowo z powstaniem spektaklu *Těšínské nebo Cieszyńskie nebe* było założenie strony internetowej: „Tramwaje w Cieszynie 1911–1921”. <http://tramwaje.muzeumcieszyn.pl>. Serwis, którego autorem jest Maciej Dembiniok, powstał w 2004 roku we współpracy z Muzeum Śląska Cieszyńskiego w Cieszynie. „Opisuje – jak czytamy – historię cieszyńskiej linii tramwajowej, wykorzystywany sprzęt oraz to, co ostało się do dzisiejszych czasów. W galerii zamieszczono unikatowe zdjęcia oraz cieszyńskie pocztówki”. Serwis jest cały czas aktualizowany, wzbogacany o nowe treści i materiały wizualne. Stanowi cenne kompendium wiedzy o tramwaju i linii tramwajowej.

Pierwszą inicjatywą w obszarze upamiętniania tramwaju, podjętą po 2007 roku, było uroczyste, towarzyszące 100-leciu Energetyki Cieszyńskiej, odsłonięcie na budynku dawnej zajezdni tablicy (według projektu Marcina Żerańskiego) przypominającej o pierwotnym przeznaczeniu obiektu i funkcjonowaniu linii tramwajowej, która „łączyła historyczne centrum miasta z dworcem kolejowym po drugiej stronie rzeki Olzy”, a „podział Cieszyna i powstanie granicy państwowej zakończyło jej funkcjonowanie”. Odsłonięciu tablicy, mającemu miejsce 15 października 2010 roku, towarzyszyło sympozjum poświęcone historii cieszyńskich tramwajów.

W setną rocznicę uruchomienia linii tramwajowej – 12 lutego 2011 roku – odbył się, pod przewodnictwem Macieja Dembinioka, pierwszy transgraniczny polsko-czeski spacer śladami cieszyńskiego tramwaju. Spacer ten jest corocznie kontynuowany i ma stale wzrastające grono uczestników z obu stron Olzy. Inicjatorzy spaceru – Maciej Dembiniok i Marcin Żerański – są zarazem autorami przewodnika *Cieszyn i Czeski Cieszyn – śladem tramwaju* (2010, 2011), w którym w nieistniejącej linii tramwajowej uczyniono główny szlak, po którym czytelnik i turysta porusza się po obu Cieszynach.

26 maja 2013 roku odsłonięto na Rynku w Cieszynie krótki fragment odrestaurowanych oryginalnych szyn wraz z tablicą informującą o istnieniu w tym konkretnym miejscu przystanku tramwajowego. Wzdłuż szyn zainstalowano punkty świetlne, zapalane po zmroku (fragment autentycznej szyny tramwajowej eksponowany jest również w Muzeum Śląska Cieszyńskiego).

Jednym ze sposobów upamiętniania cieszyńskiego tramwaju jest czasopismo – „Tramwaj Cieszyński”, miesięcznik dla Śląska Cieszyńskiego, wydawany od stycznia 2017 roku. Wydawca, którym jest Fundacja Lokalsi, oraz redaktorzy periodyku anonsują pismo jako „społeczno-kulturalny miesięcznik z lekką nutą ideologiczną”²⁸. Ma ono wersje papierową, rozprowadzaną bezpłatnie (wybrane miejsca dystrybucji znajdują się na terenie całego powiatu cieszyńskiego), oraz internetową. Każdorazowo na okładce numeru umieszczane są reprodukcje pocztówek z okresu funkcjonowania cieszyńskiej linii tramwajowej. „Tramwajowe” jest także przyjęte nazewnictwo²⁹. Wśród działów konstituujących miesięcznik wyróżniają się nazewnictwo „przystanki” tematyczne: Wyższa Brama, Górny Rynek, Mijanka na Rynku, Stary Targ, Most Przyjaźni, Przystanek na żądanie. Pod tym słownictwem, odwołującym się do historycznej trasy tramwajowej, znajdują się teksty podejmujące tematy, na które redakcja chce zwrócić szczególną uwagę: „sprawy ważne, ogólnoludzkie, społeczne, gospodarcze, istotne dla codziennego działania jak przyszłości kraju”³⁰.

Przez Fundację Lokalsi „napędzany” jest także od 2018 roku „Tramwaj Cafe” przy ul. Menniczej – nader oryginalna „przyredakcyjna” kawiarnia, w której można nabyć aktualne i archiwalne numery „Tramwaju Cieszyńskiego”. „Tramwaj Cafe” to dwa wagony, gdzie pierwszy stylizowany jest na historyczny tramwaj cieszyński³¹ – „można [tam – M.P.] poczuć klimat sprzed ponad 100 lat, usiąść na drewnianych ławkach, wyjrzeć przez okna na miasto Cieszyn z początku ubiegłego stulecia”³². Drugi wagon, restauracyjno-cesarski, oprócz zwyczajowego kawiarnianego przeznaczenia pełni także funkcję miejsca wystaw, kameralnych imprez kulturalnych,

²⁸ Zob. <https://www.facebook.com.tramwajcieszynski> [odczyt: 6.08.2024].

²⁹ Zespół redakcyjny to w przyjętej nomenklaturze „załoga tramwaju”, redaktor naczelna jest „motorniczym”, członkowie zespołu są „konduktorami”, współpracownicy – „pasażerami”.

³⁰ Zob. Tramwaj Cieszyński. Miesięcznik dla Śląska Cieszyńskiego, <https://www.tramwajcieszynski.pl> [odczyt: 6.08.2024].

³¹ O tym, że kawiarnia w klimacie starego tramwaju odpowiada nie tylko mieszkańcom, lecz także turystom odwiedzającym Cieszyn i Czeski Cieszyn, zaświadczały wyniki badania oczekiwań i preferencji turystów, przeprowadzone na potrzeby projektu „Analiza możliwości przywrócenia tramwaju jako atrakcji turystycznej Cieszyna i Czeskiego Cieszyna”. Za tą formą „usług uzupełniających atrakcje związane z tramwajem” opowiedziało się 76% procent respondentów z Czech i 73,64 % z Polski. Jest to oferta najwyższej oceniona spośród wszystkich zaproponowanych. Zob. „Analiza możliwości przywrócenia tramwaju jako atrakcji turystycznej Cieszyna i Czeskiego Cieszyna”. Raport końcowy – prezentacja, https://www.archiwum.cieszyn.pl/files/Cieszyn_prezentacja_PL.pdf, s. 18 [odczyt: 1.03.2024].

³² „Tramwaj Cafe”, <https://tramwajcafe.pl> [odczyt: 6.08.2024].

organizowanych podczas Międzynarodowego Festiwalu Teatralnego „Bez Granic”, spotkań literackich³³. A przystanki to niebanalne smaki ciast, deserów i przekąsek.

31 sierpnia 2019 roku na elewacji budynku kawiarni pojawił się tramwaj cieszyński w formie video mappingu. Przestrzenna projekcja multimedialna, umożliwiająca wirtualną podróż do dekady, w której jeździł tramwaj cieszyński, stanowiła część większego projektu pn. „Tramwaj Cieszyński wrócił! Těšínská tramvaj se vrátila!”. Partnerem wiodącym projektu było Stowarzyszenie Člověk na hranici / Człowiek na granicy³⁴. W niestandardowe przywracanie tramwaju zaangażowała się także Fundacja Lokalsi. Projekt został dofinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Mikroprojektów Euroregionu Śląsk Cieszyński w ramach Programu Interreg V-A Republika Czeska – Rzeczpospolita Polska 2014–2020. W ramach projektu zorganizowano także dwujęzyczną wystawę (planszową), umieszczoną w miejscach, w których kiedyś zlokalizowane były przystanki tramwajowe. Plansze, wraz z zapisem z projekcji, opublikowane zostały na stronie internetowej Stowarzyszenia: <https://www.cloveknahranici.eu>, gdzie stworzona została stała wirtualna galeria poświęcona cieszyńskiemu tramwajowi³⁵.

W dobie pandemii, gdy wszelkie transgraniczne aktywności były znacznie utrudnione, pojawiła się, w grudniu 2020 roku, nowa inicjatywa w obszarze upamiętniania cieszyńskiego tramwaju – stał się on motywem rodzinnej gry planszowej *Tramvaj 1910*³⁶. Jej autorem jest Czech Milan Bláha, a wyprodukowała ją mała czeska manufaktura NeNo Games.

W maju 2022 roku ukończono imponujący swą wielkością i bogactwem szczegółów mural na ścianie szczytowej bloku na cieszyńskim osiedlu Podgórze II przy ul. Brożka 19. Wielka grafika przedstawia przejazd cieszyńskiego tramwaju ówczesną

³³ Spośród nich przywołania wymaga spotkanie z pisarką Agatą Romaniuk, autorką serii książek dla dzieci „Kocia Szajka”, gdzie akcja kolejnych tomów rozgrywa się w Cieszynie. W czwartej części serii, zatytułowanej *Kocia Szajka i duchy w teatrze*, „Tramwaj Cafe” stał się miejscem akcji ważnym w rozwiązaniu zagadki związanej z Teatrem im. Adama Mickiewicza. „Tramwaj Cafe” znalazł się także na otwartym w grudniu 2023 roku „Szlaku Kociej Szajki”. Książkę Romaniuk i towarzyszące jej przedsięwzięcia należy zatem postrzegać w kategorii promowania dziedzictwa cieszyńskiego tramwaju, i to wśród najmłodszych.

³⁴ Stowarzyszenie powstało w 1998 roku w Czeskim Cieszynie. Obszarami jego działania są: kultura i sztuka, podejmowana w tych obszarach transgraniczna czesko-polska współpraca oraz działania edukacyjne i społeczne. Dyrektorem wykonawczym stowarzyszenia jest Petra Slováček Rypienová. Projekt „Tramwaj Cieszyński wrócił!” koordynował Stefan Mańka.

³⁵ Zob. „Člověk na hranici”, <https://www.cloveknahranici.eu/tramvaj-cieszynski-tesinska-tramvaj/> [odczyt: 6.08.2024]. Planszowa wystawa „przystankowa” wyruszyła we wrześniu 2019 roku w swój „rajd tramwajowy” po Cieszynie i Czeskim Cieszynie oraz po innych miejscowościach Śląska Cieszyńskiego. Od grudnia 2023 roku można się z nią zapoznawać w przestrzeniach, usytuowanej w Czeskim Cieszynie przy granicznym moście Przyjaźni, czytelnicy i kawiarni Avion. Materiał z video mappingu udostępniany jest instytucjom miejskim i organizacjom pozarządowym.

³⁶ W grudniu 2021 roku pojawiła się jubileuszowa, poszerzona edycja planszówki (nowością są zasady gry w języku polskim).

ul. Arc. Stefanii. Oficjalny wernisaż muralu odbył się 3 czerwca 2022 roku. Co niezwykle cenne – o tym, że to właśnie cieszyński tramwaj pojawił się na elewacji budynku mieszkalnego, zadecydowali mieszkańcy w plebiscycie, w którym obok wizerunku tramwaju były do wyboru jeszcze dwa „cieszyńskie” tematy.

Projekt „Szlakiem Cieszyńskiego Tramwaju – rozwój transgranicznej turystyki”

Transgraniczny dialog samorządów Cieszyna i Czeskiego Cieszyna o możliwości przywrócenia połączenia tramwajowego, jako unikatowej atrakcji turystycznej łączącej śródmieście obu granicznych miast, zainicjowany został w latach 2017–2018. Wtedy to oba Cieszyny wspólnie realizowały projekt „Analiza możliwości przywrócenia tramwaju jako atrakcji turystycznej Cieszyna i Czeskiego Cieszyna” (Projekt 2017–2018), współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego – Programu Interreg V-A Česká Republika – Polska w ramach Funduszu Mikroprojektów Euroregionu Śląsk Cieszyński – Těšínské Slezsko i budżetu Państwa RP. Wyniki prac analitycznych, w tym uzyskanie ważnej informacji, że 82–88% respondentów uważa, że cieszyński tramwaj zasługuje na upamiętnienie³⁷, stały się punktem wyjścia do szerszej transgranicznej dyskusji. „W rezultacie – jak czytamy na stronie internetowej projektu – przyjęto rekomendowane w analizie rozwiązanie nr 1 tj. upamiętnienie tramwaju – utworzenie interaktywnego transgranicznego produktu turystycznego o atrakcyjnej narracji, z wykorzystaniem rozwiązań tradycyjnych i nowoczesnych technologii” (Projekt 2017–2018: 49)³⁸. Warianty nr 2 i nr 3, polegające na budowie linii tramwajowej (konwencjonalnej lub alternatywnej, bez sieci trakcyjnej), wprawdzie wykonalne, okazałyby się jednak zbyt kosztowne i powodujące różnego rodzaju ryzyka.

Dokument z kwietnia 2018 roku, opatrzony tym samym, co projekt tytułem (Projekt 2017–2018), stał się podstawą realizacji (1 lipca 2020 roku – 31 grudnia 2023 roku) wspólnego cieszyńsko-czeskocieszyńskiego projektu pn. „Szlakiem Cieszyńskiego Tramwaju – rozwój transgranicznej turystyki”. Jako cel projektu wskazano „stworzenie transgranicznego produktu turystycznego inspirowanego historią dawnego cieszyńskiego tramwaju; osiągnięcie wzrostu liczby odwiedzin

³⁷ Grupę badaną tworzyli turyści z Polski (mieszkańcy województwa śląskiego, z wykluczeniem mieszkańców Cieszyna, oraz województwa małopolskiego) i Czech (mieszkańcy kraju morawsko-śląskiego z wykluczeniem mieszkańców Czeskiego Cieszyna). Badanie wykazało że 75–79% respondentów nigdy nie słyszało o tramwajach w Cieszynie / Czeskim Cieszynie.

³⁸ O zespoleniu tradycji i nowoczesności zadecydowało zapewne przeprowadzone na potrzeby projektu badanie oczekiwań i preferencji turystów z Polski i Czech. „Wykazało ono ciekawą rozbieżność – po stronie polskiej większą popularnością cieszą się rozwiązania podkreślające autentyzm, będące możliwie wierną kopią czy nawiązaniem do dawnej rzeczywistości, podczas gdy respondenci czescy są nieco bardziej otwarci na niekonwencjonalne rozwiązania przestrzenne”, Raport 2018: 50.

turystycznych w Cieszynie i Czeskim Cieszynie i wzrostu zatrudnienia wynikającym z poprawy warunków rozwoju”. Uznano, że „wdrożenie projektu przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności transgranicznej oferty turystycznej miast Cieszyn i Český Těšín, dzięki upamiętnieniu wspólnej, unikalnej na całym pograniczu atrakcji z początku XX w. – cieszyńskiego tramwaju” (Raport 2018: 60)³⁹.

Wśród działań, jakie w ramach projektu podjęto i zrealizowano, wymienić należy:

- a) odtworzenie historycznej linii tramwajowej od ul. Wyższa Brama w Cieszynie po dworzec kolejowy w Czeskim Cieszynie (umieszczenie w miejscach tych dwóch docelowych przystanków tablic pamiątkowych z informacją o linii);
- b) oznaczenie fragmentów cieszyńskiej trasy tramwaju pojedynczą szyną zatopioną w nawierzchni chodnika (ul. Głęboka, ul. Nádrážni) (il. 1); oznakowanie czeskokieszyńskiej trasy charakterystycznymi kostkami umieszczonymi w nawierzchni chodników;
- c) wyznaczenie 11 przystanków (ośmiu w Cieszynie, trzech w Czeskim Cieszynie) blisko ich pierwotnego usytuowania;
- d) wykonanie przystanków multimedialnych (oznaczenie słupkami oraz płytami mosiężnymi, zawierającymi fragment planu miasta), wyposażonych w kody QR umożliwiające dostęp do treści związanych z historią tramwaju i znajdującymi się w pobliżu atrakcjami turystycznymi, przede wszystkim okolicznymi zabytkami (il. 2–3);
- e) pamiątkową tablicę na Rynku w rejonie dawnej mijanki wagonów;
- f) ustawienie przed Muzeum Drukarstwa ławeczki, takiej jak w dawnym cieszyńskim tramwaju⁴⁰, oraz przed mostem Przyjaźni tablicy fotograficznej w kształcie tramwaju;
- g) wieczorne (w określone dni tygodnia) projekcje video mappingu na budynku ratusza w Cieszynie i na budynku czeskiej siedziby Euroregionu Śląsk Cieszyński, obrazujące historię tramwaju;
- h) utworzenie Transgranicznego Centrum Informacji Turystycznej (TCIT)⁴¹ przy granicznym moście Przyjaźni (ul. Zamkowa) z salą multimedialną służącą do prezentacji materiałów poświęconych historii cieszyńskiego tramwaju⁴² oraz z punktem widokowym (na zielonym dachu obiektu) na Olzę oraz oba nadbrzeża rzeki;

³⁹ Szlakiem Cieszyńskiego Tramwaju – rozwój transgranicznej turystyki, <https://www.cieszyn.pl/urząd-miejski/pages/projekty-ze-zrodel-zewnetrznych//projekty-unijne/open-air-museum-cieszyn-cesky-tesin/1019,szlakiem-cieszynskiego-tramwaju> [odczyt: 6.08.2024].

⁴⁰ Atrakcja ta stanowi przykład „wykorzystania rozwiązań tradycyjnych i nowoczesnych technologii” – ławeczka jest multimedialna, kiedy się na niej usiadzie, można usłyszeć tramwajowy dzwonek.

⁴¹ Centrum zostało postawione w miejscu dawnego budynku Straży Granicznej.

⁴² Tam też znajduje się urządzenie do tworzenia replik historycznych biletów tramwajowych.

- i) utworzenie strony internetowej „Szlak Cieszyńskiego Tramwaju”⁴³;
 - j) przygotowanie materiałów promujących szlak i ułatwiających poruszanie się po nim (mapy, ulotki, folder, przewodnik – do nabycia w TCIT)⁴⁴.
- Trasa oznakowana jest w językach: polskim, czeskim i angielskim.



Il. 1. Szyna tramwajowa (Cieszyn, ul. Głęboka). Fot. Miroslawa Pindór

⁴³ Zob. Trasa těšínské tramvaje. Szlak Cieszyńskiego Tramwaju, <https://szlakcieszynskiegotramwaju.treespot.pl/cs> [odczyt: 6.08.2024].

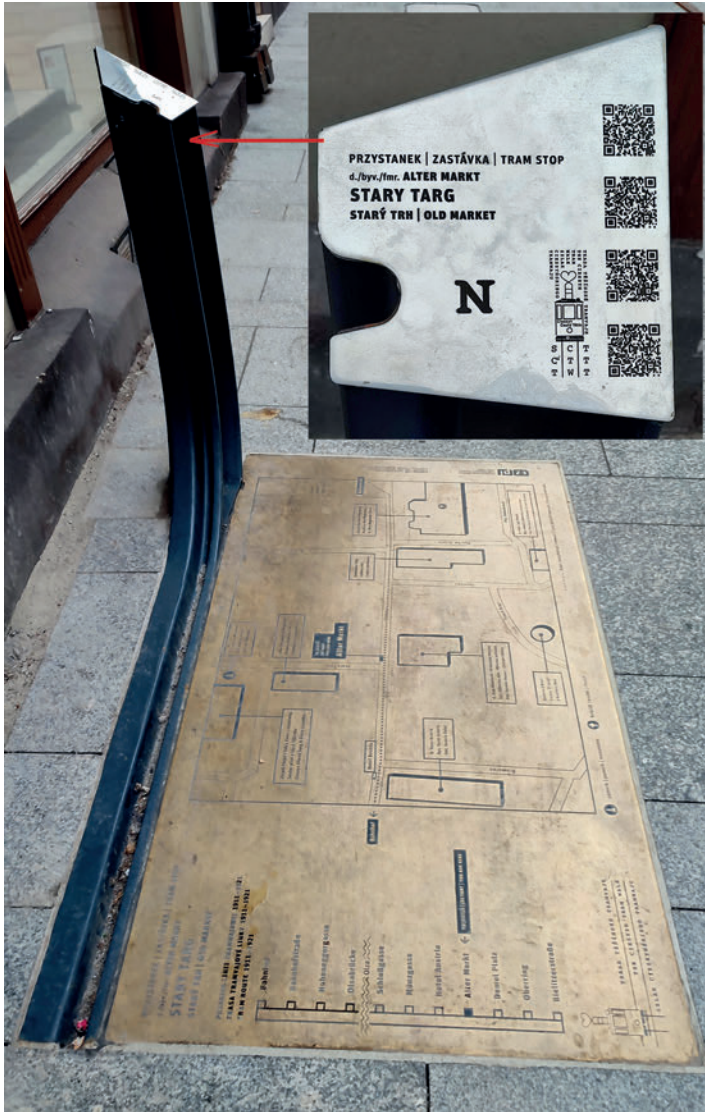
⁴⁴ Zob. Po stopách těšínské tramvaje – rozvoj přeshraniční turistiky / Szlakiem Cieszyńskiego Tramwaju – rozwój transgranicznej turystyki, <https://www.cieszyn.pl/urząd-miejski/pages/projekty-ze-zrodel-zewnetrznych//projekty-unijne/open-air-museum-cieszyn-cesky-tesin/1019,szlakiem-cieszynskiego-tramwaju> [odczyt: 6.08.2024].



Il. 2. Przystanek multimedialny (a). Fot. Mirosława Pindór

W pobliżu Transgranicznego Centrum Informacji Turystycznej umieszczona została największa atrakcja turystyczna na zrekonstruowanym historycznym szlaku tramwajowym – wierna replika cieszyńskiego Ringhoffera⁴⁵ (il. 4–7). Wykonana

⁴⁵ Ustawiono ją w Cieszynie przy ul. Zamkowej 1 z dwóch powodów: po pierwsze tamtędy biegnie historyczna trasa linii tramwajowej, po drugie – ma tam miejsce naturalna koncentracja ruchu



II. 3. Przystanek multimedialny (b). Fot. Miroslawa Pindór

pieszego i turystycznego pomiędzy bliźniaczymi miastami. We wstępnej fazie powstawania projektu brano pod uwagę także inne miejsca ekspozycji, w tym w Czeskim Cieszynie. A nawet dwie repliki tramwaju – po jednej w każdym z miast.



Il. 4–5. Replika cieszyńskiego tramwaju.
Fot. Mirosława Pindór



Il. 6–7. Replika cieszyńskiego tramwaju. Fot. Miroslawa Pindór

została przez firmę POLMAT Artur Matkowski z Wrocławia na podstawie oryginalnej dokumentacji (planów i rysunków) cieszyńskiej linii tramwajowej, pozyskanej z Österreichisches Staatsarchiv (Austriackiego Archiwum Państwowego) w Wiedniu, zachowanych fotografii i pocztówek z wizerunkiem tramwaju, także informacji udzielonych przez Národní archiv z Pragi oraz budowniczych replik tramwajowych z Krnova i Ołomuńca. Kolory repliki ustalono na podstawie oryginalnych

lub zrekonstruowanych wagonów Ringhoffera, będących w posiadaniu Muzeum městské hradbné dopravy w Pradze (Karpińska 2023: 222). „Wszystkie elementy widoczne zostały wykonane przy zastosowaniu materiałów oryginału lub materiałów nieodbiegających wyglądem i innymi parametrami od oryginału (...). Zdobienia ścian wagonu zostały wykonane techniką ręcznego malowania. Elementy drewniane wykonane są z drewna mahoniowego i jesionowego” (ibidem: 224). Replika cieszyńskiego tramwaju jest zatem najwierniejszą kopią oryginalnego Ringhoffera z 1910 roku⁴⁶. Jest to tzw. zimna replika (nie jest wyposażona w elementy jezdne).

Do Cieszyna replika tramwaju przybyła 28 września 2023 roku. Do zwiedzania udostępniona została 18 grudnia (data nieprzypadkowa, nawiązująca do wydarzenia sprzed 112 lat) wraz z oficjalnym otwarciem trasy tramwajowej. Trasę tę zainaugurowano bardzo uroczystie (ze zwyczajowym przecięciem wstęg) wspólnym spacerem mieszkańców dwumiasta i samorządowców znacznym fragmentem historycznej trasy tramwajowej – od dworca głównego w Czeskim Cieszynie do Rynku w Cieszynie, gdzie na budynku ratusza odbyła się pierwsza projekcja video mappingu. Jednakże to prezentacja licznie zgromadzonym repliki tramwaju była kulminacyjnym punktem całego wydarzenia, swoistego miejskiego performansu⁴⁷.

Tramwaj można zwiedzać, zasiąść na ławce i obejrzeć 11-minutową (tyle i trwał przejazd historycznego tramwaju) multimedialną prezentację, przedstawiającą treści związane z tramwajem, z trasą, którą się poruszał, i interesującymi miejscami wokół każdego z przystanków. „W istocie jednak będzie się poruszał w naszej wyobraźni, a właściwie poruszał wyobraźnię, spajając w całość rewitalizowany i funkcjonalnie zupełnie nowy obszar Cieszyna i Czeskiego Cieszyna” – stwierdza Stanisław Kawecki (koordynator projektu, sekretarz miasta Cieszyna) (2020: 6).

W rezultacie podróży szlakiem cieszyńskiego tramwaju staje się spójną i nader atrakcyjną formą opowieści o przeszłości Cieszyna, niestandardową narracją historyczną, gdzie „na każdym przystanku można odkrywać kolejny element układanki, który składa się na dawny Cieszyn” (Morys-Twarowski 2023b: 2). Projekt zakłada nie tylko podróż w czasie, lecz także podróż rzeczywistością. „Podstawą myślenia o naszym mieście jest ruch – stwierdza Maciej Dembiniok – a dosłownie przemieszczanie się przez mosty (...). To nie tramwaj jest przedmiotem naszego myślenia i działania, ale perspektywa przestrzeni miasta widziana z tramwaju”. Co sprawia, że „tramwaj nie jest symbolem jednoczenia się miast, ale metaforą rdzenną jednego miasta, jakim było przed 1920 rokiem” (Dembiniok 2020: 5).

W ramy projektu wpisana jest akcja promocyjna pn. „Kulinarny szlak cieszyńskiego tramwaju”. W tworzeniu szlaku uczestniczyli, z inspiracji władz samorządowych,

⁴⁶ Pewne zmiany w odniesieniu do oryginału (np. dodatkowe zabezpieczenie dachu) wynikają z obecnie obowiązujących przepisów. Na ten temat: Karpińska 2023: 224.

⁴⁷ Szerzej na ten temat: *Návrat těšinské tramvaje. Powrót cieszyńskiego tramwaju*, <https://www.tesin.cz/navrat-tesinske-tramvaje/d-15615/p1=11292> [odczyt: 6.08.2024].

przedsiębiorcy gastronomiccy prowadzący swą działalność w Cieszynie i Czeskim Cieszynie. W efekcie powstało 18 (w tym 12 w Cieszynie) przystanków kulinarnych, czyli punktów gastronomicznych, lokali, kawiarni serwujących w ramach menu specjalny (dania obiadowe, przekąski, desery, ciastka, napoje), nazewniczo inspirowanych dziejami cieszyńskiego tramwaju i całej trasy tramwajowej⁴⁸.

Projekt „Szlakiem Cieszyńskiego Tramwaju – rozwój transgranicznej turystyki”, dofinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Interreg V-A Republika Czeska – Polska „Przekraczamy Granice 2014–2020”, zamyka wspólnototwórcze aktywności transgraniczne podejmowane przez Cieszyn i Czeski Cieszyn po wejściu w strefę Schengen w obszarze inwestycji służących reintegracji naznaczonego podziałem miasta⁴⁹. Dopełnia cieszyńską narrację historyczną. Koreponduje przede wszystkim z realizowanym w latach 2017–2019 projektem „Open Air Museum. Cieszyn. Český Těšín”, w ramach którego powstało pierwsze transgraniczne muzeum na wolnym powietrzu, usytuowane na obu zrewitalizowanych nabrzeżach granicznej rzeki Olzy. Także i ta muzealna performatywna ekspozycja, oparta na zastanym dziedzictwie kulturowo-przyrodniczym, stara się w niestandardowy sposób przybliżyć zwiedzającym historię dwumiasta, będąc jednocześnie atrakcyjną przestrzenią publiczną, usytuowaną w bliskim sąsiedztwie Transgranicznego Centrum Informacji Turystycznej (Pindór 2022).

Projekt „Szlakiem Cieszyńskiego Tramwaju” jest zarazem największym projektem inwestycyjnym w powojennej historii miasta, zespolony został bowiem z zakrojoną na szeroką skalę rewitalizacją, modernizacją przestrzeni śródmieścia Cieszyna⁵⁰, a także głównej arterii Czeskiego Cieszyna. W tym sensie wydaje się, jeżeli chodzi o kreowanie miejskiej przestrzeni, projektem totalnym.

⁴⁸ Podążający transgranicznym kulinarnym szlakiem tramwaju mogą m.in. degustować „Szynę z Cieszyna”, „Kanapkę motorniczego”, „Tramwajowy rozkład jazdy”, zjeść „Sałatkę na postoju”, delektować się „WZ w tramwaju” i „Torcikiem Franciszek” (ku czci przemysłowca Františka Ringhoffera), zapoznać się ze słodkim „Zestawem konduktorki Anny” (zdjęcie konduktorki Anny Raszki w ubiorze służbowym: Dembiniok Marian 2008b: 143), w czytelnicy i kawiarni Avion wypić kawę „most na Olzie”, a w „Tramwaj Café”, wśród rozlicznych kaw tramwajem inspirowanych, kawę „Franciszek Józef”. Zob: Kulinarny szlak cieszyńskiego tramwaju, <https://www.cieszyn.pl/urzed-miejski/pages/projekty-ze-zrodel-zewntrznich/projekty-unijne/szlakiem-cieszynskiego-tramwaju/1856,kulinarny-szlak-cieszynskiego-tramwaju> [odczyt: 6.08.2024]. Trasę kulinarnego szlaku uwzględniają także wszelkie materiały promujące projekt „Szlakiem Cieszyńskiego Tramwaju – rozwój transgranicznej turystyki” oraz lokalna prasa samorządowa („Wiadomości Ratuszowe”).

⁴⁹ Na temat podejmowanych przez Cieszyn i Czeski Cieszyn transgranicznych projektów zob. Karpińska b.d.

⁵⁰ W ramach projektu przeprowadzono gruntowny remont Rynku, ulic Głębokiej i Zamkowej.

Podsumowanie

Dzieje cieszyńskiego tramwaju, *de facto* epizodyczne, bo dekadę tylko trwające, i proces jego upamiętniania, przywracania, obejmujący dwie dekady (z interesującą perspektywą na przyszłość), uzależnione były od wydarzeń polityczno-społecznych o randze międzynarodowej: decyzji Rady Ambasadorów z lipca 1920 roku o podziale Cieszyna, wejścia Polski i Czech z dniem 1 maja 2004 roku w struktury Unii Europejskiej, 21 grudnia 2007 roku – w strefę Schengen. O ile pierwszy z przywołanych faktów politycznych bezpośrednio przyczynił się do likwidacji cieszyńskiej linii tramwajowej, o tyle dwa ostatnie przyniosły wymierne korzyści dla realizacji wielu cennych i różnorodnych inicjatyw, transgranicznych projektów, podejmowanych w kwestii przywracania pamięci tramwaju, postrzeganego jako wspólne dziedzictwo kulturowe Cieszyna i Czeskiego Cieszyna, wokół którego można pisać historię obu miast.

Tak jak przed 113 laty cieszyński tramwaj był przykładem innowacyjności i mobilności, tak i wiele współczesnych aktywności, z ustanawianiem pamięci o tramwaju związanych, cechuje odwołanie się do nowych technologii, a nowoczesny performans jest stałym elementem tramwajowego szlaku. Aktywności te skłaniają (skłaniały) do transgranicznej mobilności.

Co cenne, w upamiętnianie tramwaju angażuje się coraz więcej osób z obu stron Olzy, poczynawszy od kolekcjonerów, pasjonatów (to im *de facto* przypada rola pomysłodawców, inspiratorów różnych przedsięwzięć, w tym wydawniczych), poprzez instytucje kultury, stowarzyszenia, fundacje, po miejskie samorządy⁵¹.

Na przestrzeni lat zmieniała się symbolika cieszyńskiego tramwaju – od znamionującego przedsięwzięcia i projekty z lat 2004–2022 symbolu jednoczenia się Cieszyna i Czeskiego Cieszyna oraz integracji zamieszkujących je społeczeństw po – wpisującą się w projekt „Szlakiem Cieszyńskiego Tramwaju – rozwój transgranicznej turystyki” – „metaforę rdzenną jednego miasta, jakim było przed 1920 rokiem”, gdzie „najważniejsze nie jest dosłowne odtworzenie jeżdżącego pojazdu czy torów, ale nadanie przestrzeni publicznej nowej perspektywy patrzenia na samych siebie i siebie wzajemnie” (Dembiniok 2020: 5). „Chodzi przede wszystkim o rozbudzenie wyobraźni, odnalezienie punktów stycznych z przeszłością, teraźniejszością i przyszłością. Dać się zaprosić do prowadzenia, do myślenia i działania” (Kawecki 2020: 5). A zapraszani są zarówno Polacy, Czesi, jak i przedstawiciele innych narodowości Cieszyn i Czeski Cieszyn zamieszkujący oraz przybywający jako turyści. Na historycznym szlaku tramwajowym, zwłaszcza przy replice Ringhoffera, wszyscy

⁵¹ Ta wielość zaangażowanych podmiotów potwierdza – niejako w sposób modelowy – konstatację K. Kowalskiego (2013: 135), iż „przeszłością zajmują się naukowcy, amatorzy, entuzjaści, biznesmeni, administratorzy i (...) politycy wszystkich szczebli, od lokalnego, poprzez regionalny, narodowy, aż po ponadnarodowy”.

spotykają się niczym w „naczyniu połączonym”. Pamięć tramwaju tworzy bowiem płaszczyznę wartości wspólnych, przestrzeń dialogu. Ma wymiar międzykulturowy. Zakotwicza w określonych przestrzeniach miejskich i przestrzeniach historycznych. Wyznaczoną współcześnie, na bazie dawniej istniejącej, trasę tramwajową od dworca „pod słońce”, wraz z innymi obiektami cieszyński tramwaj upamiętniającymi, należy zgodnie z intencją pomysłodawców i realizatorów powoli rozczytywać. Tutaj preferowanym rodzajem poruszania się jest powrót do kultury niespiesznej przechadzki, „przystankowego” zatrzymania się. Zachęta do takiego, obliczonego na kilka dni, sposobu zwiedzania miasta historycznego, zwiedzania *de facto* totalnego, znajduje się w wyraźnej opozycji do zauważalnej przy kreowaniu produktu turystycznego tendencji spełniania oczekiwań większości przyjezdnych (zazwyczaj jednodniowych). „Turyści z reguły poszukują prostoty, stereotypu. Tak więc bogata i skomplikowana przeszłość nie tylko nie może, ale wręcz musi być zredukowana do łatwo rozpoznawalnego przez turystę zbioru cech charakterystycznych. Szersze spojrzenie nie jest pożądane, gdyż odwiedzający ma ograniczoną wiedzę na tematy lokalne, mało czasu i oczekuje, że dostarczy mu się ograniczonego zestawu wcześniej zaplanowanych doświadczeń” (Murzyn 2002: 79). Sposób zagospodarowania dziedzictwa kulturowego, jakim jest cieszyński tramwaj, stanowi niewątpliwie przykład „szerszego spojrzenia”, ukierunkowanego na bardziej wymagającego turystę, skłonного zatrzymać się w mieście/miastach na dłuższy pobyt bądź zdecydowanego na kilkukrotne odwiedziny (co jednocześnie generuje wydłużenie sezonu turystycznego). Wartość edukacyjna – w obszarach edukacji historycznej, regionalnej, międzykulturowej – i wartość turystyczna – w zakresie turystyki historycznej, kulturowej, rekreacyjnej – polsko-czeskiego szlaku cieszyńskiego tramwaju są bowiem bezsporne i nie powinny budzić wątpliwości. W grupie przedsięwzięć dotyczących dziedzictwa – definiowanego jako „przeszłość z misją dotyczącą teraźniejszości i przyszłości” (Kowalski 2013: 172), a także postrzeganego jako produkt turystyczny, a tym samym czynnik rozwoju gospodarczego miast historycznych – unikatowy szlak cieszyńskiego tramwaju, będący efektem transgranicznej pracy dwóch partnerskich samorządów, niewątpliwie przynależy do takich, „w których przeważa komponent historyczny i edukacyjny”⁵². Jednocześnie przynależy do szlaków przyjaznych i atrakcyjnych, zarówno dla przyjezdnych, jak i dla mieszkańców, co nie zawsze jest w miastach historycznych, ukierunkowanych w dużej mierze na turystę, oczywiste.

⁵² Zgodnie z klasyfikacją Krzysztofa Kowalewskiego (2013: 171).

Bibliografia

- Bryl-Sikorska Małgorzata (2022). O tragedii, która zmienia kurs życia. Rozmowa z Renatą Putzlacher i Radovanem Lipusem. Rozmawiała Małgorzata Bryl-Sikorska. *Dziennik Teatralny*, 5 października, <http://www.dziennikteatralny.pl/artykuly/o-tragedii-ktora-zmienia-kurs-zycia.html> [odczyt: 6.08.2024].
- Dembiniok Maciej (2008). Cieszyńskie tramwaje. W: Marian Dembiniok et al. (red.), *Tramwaji po Těšíně. Tramwajem po Cieszynie*. Český Těšín: Regionální Vydavatelství Regio, 13–18.
- Dembiniok Maciej (2020). Pierwszy przejazd tramwajem (rozmowa z Maciejem Dembiniokiem). *Wiadomości Ratuszowe*, 17, 3, 5.
- Dembiniok Maciej (2021). 110 lat temu tramwajem w obie strony. *Wiadomości Ratuszowe*, 3, 1, 3, 5.
- Dembiniok Marian (2008a). Wstęp. W: Marian Dembiniok et al. (red.), *Tramwaji po Těšíně. Tramwajem po Cieszynie*. Český Těšín: Regionální Vydavatelství Regio, 3.
- Dembiniok Marian (red.) (2008b). *Tramwaji po Těšíně. Tramwajem po Cieszynie*. Český Těšín: Regionální Vydavatelství Regio.
- Karpińska Renata (2023). Jak powstała replika cieszyńskiego tramwaju. W: Renata Karpińska, Alicja Loseová, Barbara Lisztwanová (red.), *Szlakiem cieszyńskiego tramwaju*. Cieszyn: Urząd Miejski, 222–224.
- (kor) (2011). Ponad Olzą śladami cieszyńskiego tramwaju. *Głos Ludu. Gazeta Polaków w Republice Czeskiej*, 19, 1–2.
- Kowalski Krzysztof (2013). *O istocie dziedzictwa europejskiego. Rozważania*. Kraków: Międzynarodowe Centrum Kultury (seria: Heritologia, 3).
- Król Stefan (2023). Zaginiony ślad. W: Renata Karpińska, Alicja Loseová, Barbara Lisztwanová (red.), *Szlakiem cieszyńskiego tramwaju*. Cieszyn: Urząd Miejski, 214–220.
- Morys-Twarowski Michael (2023a). Cieszyn roku 1911 i Cieszyn po roku 1911. W: Renata Karpińska, Alicja Loseová, Barbara Lisztwanová (red.), *Szlakiem cieszyńskiego tramwaju*. Cieszyn: Urząd Miejski, 1–10.
- Morys-Twarowski Michael (2023b). Szlakiem cieszyńskiego tramwaju. W: Renata Karpińska, Alicja Loseová, Barbara Lisztwanová (red.), *Szlakiem cieszyńskiego tramwaju*. Cieszyn: Urząd Miejski, 4–202.
- Murzyn Monika (2002). Dziedzictwo kulturowe a rozwój miasta. *Zeszyty Naukowe Akademii Ekonomicznej w Krakowie*, 587, 65–80.
- Nohavica Jaromír, Kočko Tomáš, Putzlacher Renata, Lipus Radovan (2004). *Těšínské nebo Cieszyńskie nebe. Písně z divadelního představení zpívají herci Těšínského divadla*. Brno: Indies Records.
- Pindór Mirosława (2015). Przestrzeń współbycia. „Těšínské nebo / Cieszyńskie nebe” Těšínského divadla w Českém Těšíně. *Edukacja Międzykulturowa*, 4, 285–301.
- Pindór Mirosława (2022). Open Air Museum. Cieszyn. Český Těšín – muzeum dwóch brzegów. W: Ewa Bał, Dorota Fox, Ewa Wąchocka (red.), *Na styku. Performanse natury-kulturowe w strefach kontaktu i konfliktu*. Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego (seria: Nowe Perspektywy. Performatyka), 59–78.

- Protokół obrad jury Międzynarodowego Festiwalu Teatrów Moraw i Śląska z 13 listopada 2004 roku, zdeponowany w archiwum Těšínského divadla w Czeskim Cieszynie.
- Putzlacher Renata (red.) (2004). *Program do przedstawienia „Těšínské niebo / Cieszyńskie nebe”*. Český Těšín: Těšínské divadlo.
- Raport (2018). Analiza możliwości przywrócenia tramwaju jako atrakcji turystycznej Cieszyna i Czeskiego Cieszyna. Raport końcowy – prezentacja, https://www.archiwum.cieszyn.pl/files/Cieszyn_prezentacja_PL.pdf [odczyt: 6.08.2024].
- Smolorz Dawid (2019). Śląsk Cieszyński. Teschener Schlesien. Těšínsko. W: Łukasz Galusek, Dariusz Gierczak (red. nauk.), Anastazja Oleśkiewicz, Jan Pešek, Wiebke Rohrer (red.), *Górny Śląsk z powietrza. Dzisiaj. Oberschlesien aus der Luft. Heute. Horní Slezsko ze vzduchu. Dnes*. Katowice–Marburg: Muzeum Śląskie, Herder-Institut für historische Ostmitteleuropaforschung – Institut der Leibniz-Gemeinschaft, 66–95.
- Wawreczka Henryk, Spyra Janusz, Makowski Mariusz (1999). *Těšín. Český Těšín na starých pohlednicích a fotografiích. Cieszyn. Czeski Cieszyn na starych widokówkach i fotografiach*. Třinec Niebory: Wart – Henryk Wawreczka.
- Żerański Marcin (2010). *Cieszyn i Czeski Cieszyn. Śladem tramwaju. Przewodnik turystyczny*. Cieszyn: Pracownia na Pastwiskach. (2011). Wyd. drugie popr.

Strony internetowe

[odczyt: 6.08.2024]

- „Člověk na hranici”, <https://www.cloveknahranici.eu>.
- Dembiniok Maciej (2003–2024). Tramwaje w Cieszynie 1911–1921, <http://tramwaje.muzeum-cieszyn.pl>.
- Karpińska Renata (b.d). Wspólne projekty, <https://www.openairmuseum.info/pl/dzialy/Olza-laczy/Wspolne-projekty>.
- Kulinaryny szlak cieszyńskiego tramwaju, <https://www.cieszyn.pl/urząd-miejski/pages/projekty-ze-zrodel-zewnetrznych/projekty-unijne/szlakiem-cieszynskiego-tramwaju/1856,kulinaryny-szlak-cieszynskiego-tramwaju>].
- Návrat těšínské tramwaje. Powrót cieszyńskiego tramwaju, <https://www.tesin.cz/navrat-tesinske-tramvaje/d-15615/p1=11292>.
- Po stopách těšínské tramwaje – rozvoj přehraniční turistiky / Szlakiem Cieszyńskiego Tramwaju – rozwój transgranicznej turystyki, <https://www.cieszyn.pl/urząd-miejski/pages/projekty-ze-zrodel-zewnetrznych/projekty-unijne/open-air-museum-cieszyn-cesky-tesin/1019,szlakiem-cieszynskiego-tramwaju>.
- Projekt (2017–2018). „Analiza możliwości przywrócenia tramwaju jako atrakcji turystycznej Cieszyna i Czeskiego Cieszyna”, <https://www.cieszyn.pl/strefa-mieszkanca/pages/projekty-unijne/554,projekt-analiza-mozliwosci-przywrocenia-tramwaju>.
- „Tramwaj Café”, <https://tramwajcafe.pl>.

„Tramwaj Cieszyński”. Miesięcznik dla Śląska Cieszyńskiego, strona internetowa, dostęp online:
<https://www.tramwajcieszynski.pl>.

Trasa těšínské tramvaje. Szlak Cieszyńskiego Tramwaju, <https://szlakcieszynskiegotramwaju.treespot.pl/cs>.

Śladami Cieszyńskiego Tramwaju – rozwój turystyki transgranicznej, <https://www.tesin.cz/po-stopach-tesinske-tramvaje-rozvoj-preshranicni-turistiky/ds-1574/p1=11292>.