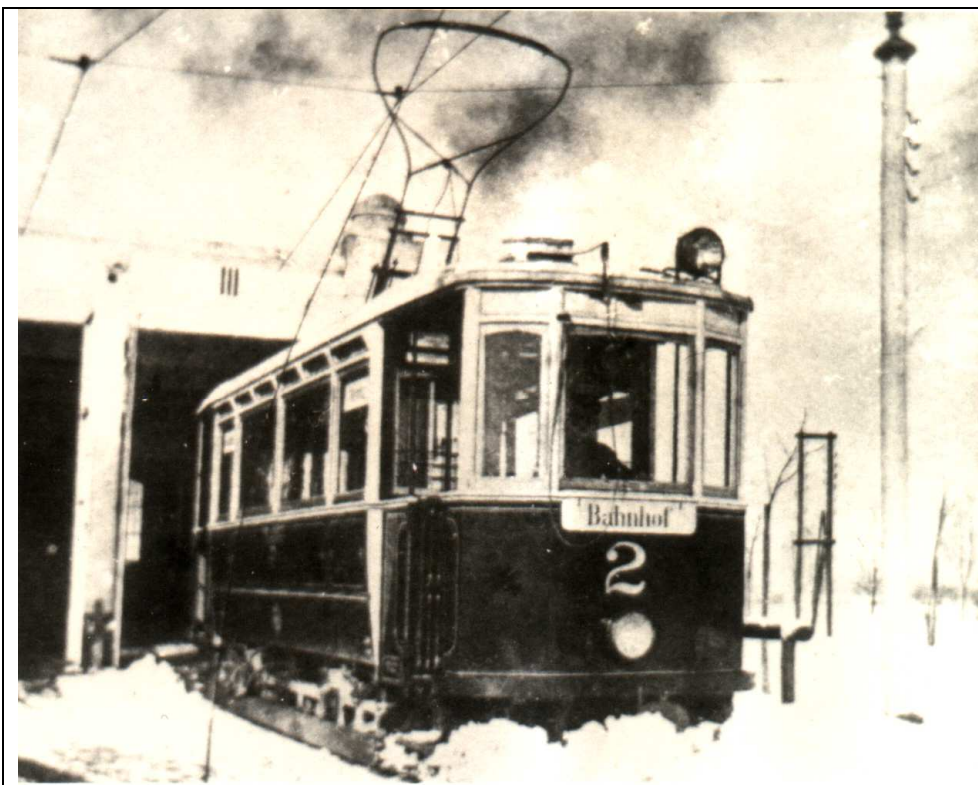


Těšín (1911 – 1921)

Obsah

STRUČNÝ HISTORICKÝ PŘEHLED	5
POPIS STAVEBNÍCH TRATÍ	5
NAPÁJENÍ TRAMVAJOVÝCH TRATÍ, VOZOVNA	6
VOZOVÝ PARK	7
<i>Motorové vozy osobní dopravy</i>	7
<i>Přípojné služební vozy</i>	7
LINKOVÉ VEDENÍ	7
POUŽITÉ ZKRATKY A ZVLÁŠTNÍ TERMÍNY	7
VÝROBCI	8
PRAMENY	8
RESUMÉ	9
<i>Stavební tratě</i>	9
<i>Vozový park</i>	9



*Vůz 2 před vozovnou
(sbírka Boveraclubu)*

Stručný historický přehled

Někdejší centrum Těšínského knížectví leželo původně na pravém břehu řeky Olzy (Olše). Impulsem jeho průmyslového rozvoje se stalo otevření Košicko – bohumínské dráhy (KBD) roku 1869. V roce 1888 bylo otevřeno dnešní nádraží. Značná vzdálenost a výškový rozdíl mezi centrem města a železniční stanicí vedly k rozhodnutí o výstavbě elektrické tramvaje. Vznikl tak nejmenší a nejuvýchodněji položený provoz, který ležel alespoň zčásti na území dnešní České republiky.

Doprava začala 12. února 1911. Na 1,77 km dlouhé jediné provozní trati s manipulační spojkou k vozovně jezdily tři motorové vozy, čtvrtý byl v záloze. Vleky nebyly jako v jediném „českém“ provozu vůbec pořízeny.

Provoz zásadním způsobem zasáhly důsledky I. světové války. O Těšínsko se od rozpadu Rakouska–Uherska svářily dva nástupnické státy: Československo a Polsko. Na jaře 1919 obsadilo české vojsko prakticky celé území bývalého knížectví, situace byla však díky radikálním skupinám z obou stran dlouhodobě neudržitelná. Řešení hledala expertní skupina dohodových mocností, která vyhlásila konání plebiscitu. Ten se nakonec pro neustávající násilnosti neuskutečnil. Ke konečnému rozdělení území došlo v červenci 1920 tak, aby se vyhovělo požadavku ČSR na správu celé hlavní trati KBD. Dělení se týkalo i města Těšína a s ním tramvaje. Hranicí se v tomto úseku stala řeka Olše/Olza. Pravý břeh s většinou města se ocitl v Polsku. Provoz se udržoval i přes hranici, trvalé napětí mezi oběma státy, které se projevovalo mimo jiné důkladnými prohlídkami osob i vozu při každém přejezdu přes hraniční most, však rozvrátilo jeho pravidelnost. Tramvaj ztrácela atraktivitu (díky zdržení na hranici byla pomalejší, než pěší cesta), což vedlo k zastavení provozu¹.

Je pozoruhodné, že ještě před samým závěrem provozu se uvažovalo s jeho rozšířením o meziměstské tratě do Třince či Fryštátu. Tečku za těmito návrhy učinilo stanovení nové státní hranice.

Vozy byly staženy do vozovny na polské straně. Většina tratě zanikla do roku 1923, takže k obnově provozu nemohlo dojít ani na podzim 1938, kdy se město opět sloučilo (do 1. 9. 1939 jako součást Polska, poté Německa). To již nebyly v Těšíně ani vozy, prodané zřejmě krátce po zastavení provozu do polské Lodže (Łódź).

Popis stavebních tratí

Těšínské tramvaje disponovaly po krátkou dobu svého provozu jednou tratí pro osobní dopravu, doplněnou poměrně dlouhou manipulační spojkou k vozovně. Jediný nalezený relevantní doklad o jejich podobě – protokol o TPZ – neobsahuje bohužel údaje o nadmořské výšce ani podélný profil.

Nádraží – Bílská třída

zahájení provozu	12. 2. 1911
stavební délka	1,793 km
provozní délka	1,769 km
původní provedení	jednokolejná trať s výhybnami a koncovým rozvidlením
největší sklon	77 ‰ v km 0,9 – 1,0 (výjezd od mostu do centra města)

Jediná trať těšínské tramvaje pro osobní dopravu měla při zahájení provozu následující staničení:

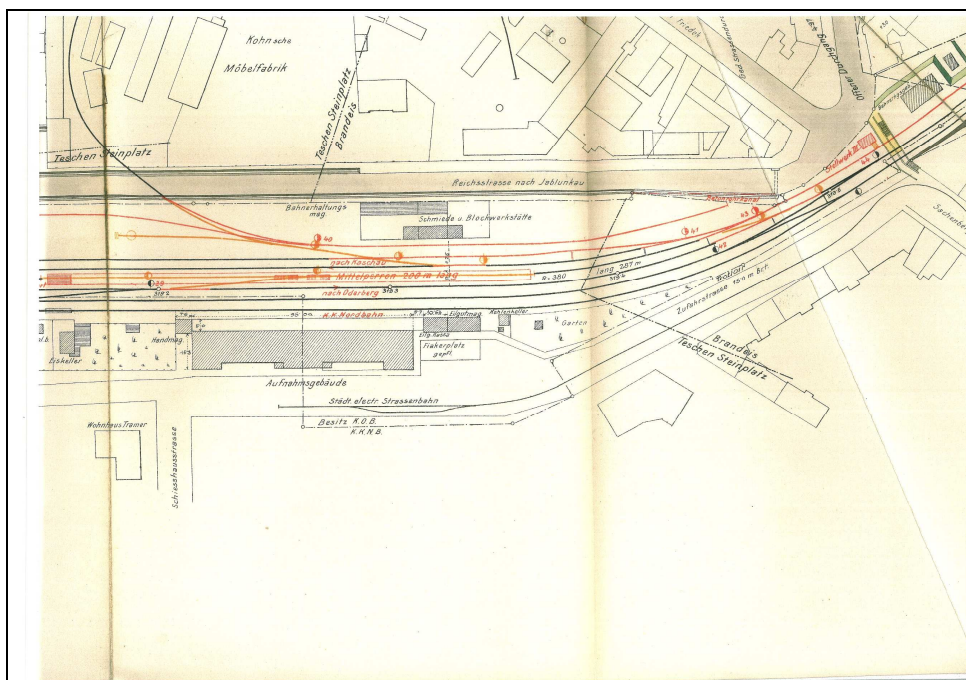
0,000 počátek stavební délky = konec výtažné koleje výhybny Nádraží
0,010 výstupní stanice Nádraží – Bahnhof
0,054 nástupní stanice Nádraží – Bahnhof
0,316 zastávka Nádražní třída – Bahnhofstrasse
0,527 zastávka Hoheneggerova třída – Hoheneggerstrasse
0,716 zastávka ve výhybně Most přes Olši – Olsabrücke, směr zpět
0,725 zastávka ve výhybně Most přes Olši, směr tam
0,869 zastávka Zámecká ulice – Schlossgasse
0,878 odbočka k vozovně
1,005 zastávka Mincovní ulice – Münzgasse
1,102 zastávka Hotel Austria
1,195 zastávka Starý trh – Alter Markt
1,344 výhybna Demelovo náměstí – Demelplatz
1,548 zastávka Horní okruh – Oberring
1,779 konečná stanice Bílská třída – Bielitzerstrasse
1,793 konec stavební délky = konec hlavní koleje rozvidlení

¹ Datum zastavení je nejisté. Obvykle se udává zánik přeshraničního provozu 2. 4. 1921, některé prameny uvádějí možnost krátkodobého provozu pouze na polské straně snad do 20. 7. 1921.

Protokol o TPZ (provedené 10. 2. 1911) uvádí délky vedlejších kolejí:

výhybna Nádraží	56,00 m
výhybna Most přes Olši	60,75 m
výhybna Demelovo náměstí	52,45 m
konečná stanice Bílská třída	41,50 m (rozvidlení)

Trat' vedla v celé délce ulicemi a náměstími Těšína (dnes Nádražní, Hlavní třída, Zamkowa, Głęboka, Rynek, Szersznika, Górny Rynek, Wyższa Brama), koleje krylo dlážďení. Po dobu své krátké existence se pravděpodobně změnila pouze drobnou korekcí ve Štěpánčině třídě (Głęboka, km 1,2 – 1,3). Politická pochozí komise k této úpravě proběhla 15. 2. 1913.



Projekt kolejových úprav v železniční stanici Těšín 1914 zachycuje také tramvajovou výhybnu (NAČR, fond MŽR)

Manipulační trat' do vozovny

zahájení provozu	12. 2. 1911
stavební délka	0,317 km
provozní délka	0,317 km
původní provedení	jednokolejná trat' s rozvětvením ve vozovně

Odbočná výhybka spojky do vozovny ležela v km 0,878 osobní trati (osobní trat' odbočovala vpravo). Manipulační trat' vedla Zámeckou ulicí a komunikací podél železniční tratě Těšín – Bílsko k areálu elektrárny a vozovny (Zamkowa, Dojazdowa). V porovnání s tratí pro osobní dopravu byla velmi dlouhá (tvořila 15 % celkové délky těšínské „sítě“). Podle protokolu o TPZ byly délky kolejí následující:

- odbočná kolej k vozovně	316,725 m
- koleje ve vozovně	104,575 m

Napájení tramvajových tratí, vozovna

Napájení tramvaje obstarávala po celou dobu její existence městská parní elektrárna, postavená ve společném areálu s vozovnou na pravém (polském) břehu Olše. Dva parní stroje výkonu 300 PS poháněly dvě dynamy výkonu 50 kW, která dodávala napětí 750 V.

Jednoduchá vozovna měla tři koleje, hala byla zděná, velmi krátká. Její součástí byla malá dílna se základním vybavením.

Vozový park

Vozový park těšínské tramvaje sestával pouze ze čtyř motorových osobních vozů a vlečné trolejové věžky.

Motorové vozy osobní dopravy

typ „TN“

Jediný typ motoráků v Těšíně zahrnoval čtyři vozy, vyrobené roku 1910 smíchovskou strojírnou Ringhoffer a osazené elektrickou výzbrojí AEG. Jednalo se o vozidla prakticky shodná s typem „Ú-B1“ (viz **Ústí nad Labem**), rozdíl spočíval v použitém sběrači (v Těšíně po celou dobu provozu lyra), uspořádání sedadel a instalaci tlakovzdušného systému. Ochranné zařízení proti přejetí bylo „vídeňské“ (sklopné mřížky a spouštěcí ochranný rám).

Kapacita vozů se udávala hodnotami 18 sedících (podélné lavice) a 13 stojících cestujících (6 na přední, 7 na zadní plošině). Nad sedadly byly umístěny nosiče na zavazadla.

Vlastní hmotnost vozů se od ústeckých lišila vzhledem ke zmíněnému ústrojí tlakové brzdy. To sestávalo z kompresoru, upevněného na ložiskové komoře jedné nápravy, která jej svým otáčením poháněla, dvou vzduchojemů, brzdového válce, rozvodů stlačeného vzduchu a ovládacího ústrojí (brzdíče). Vzduchem byly ovládnuty také pískovače.

Instalaci tlakové brzdy, jejíž soustrojí vážilo cca 1,8 t (z celkové vlastní hmotnosti vozu 10,8 t) do vozů, které měly připraveny zásuvky na solenoidové brzdění případných vleků (do Těšína nikdy nebyly zakoupeny) a jezdily po trati s nikterak „dramatickým“ podélným profilem lze přičítat snad jen obecnému konservatismu, panujícimu ve všech tramvajových provozech na území těšínského knížectví (srovnej například s Jihlavou).

Vozy byly označeny čísly 1 – 4 a původně opatřeny červeno – bílým nátěrem (červená na čelech a rovných částech boků, bílé meziokenní plochy), střecha a podvozek byly světle šedé. Peřejkové obložení projmutých partií bočnic bylo tmavě mořené. Uprostřed rovné části bočnic byl umístěn městský znak. V závěru provozu byly celé přetřeny tmavou (snad zelenou) barvou, rovněž odstín šedé na střechě a podvozku byl tmavší.

Přípojný služební vozy

Pravděpodobně jediným služebním vozidlem těšínské tramvaje byla vlečná trolejová věžka, dodaná před zahájením provozu a po jeho zastavení patrně zlikvidovaná. Bližší údaje o ní nejsou dosud známe.

Vozový park tramvají – motorové vozy osobní dopravy

poř. č.	typ	ev. číslo	rok výroby	rok zařazení	rok vyřazení	poznámky
1–4	TN	1 – 4	1910	1911	1921	Łódź (Polsko) M 39 – 42 (1922/23–49), M 1039 – 1042 (1949–55/56) ² , jeden vůz 1922/23–25 Bialsko-Biała (Polsko)

Vozový park tramvají – služební vlečný vůz

určení	označení	rok výroby	rok zařazení	rok vyřazení	poznámky
vlečná trolejová věžka	bez označení	1910	1911	1921	

Technické parametry motorových vozů

typ	rok výroby	výrobce vozové části	rozměry skříně (mm)			rozvor (mm)	výrobce el. výbroje	motory			druh brzdy	sběrač proudu
			délka	šířka	výška			typ	počet	výkon (kW)		
TN	1910	Ringhoffer	8 780	2 100	3 240	2 500	AEG	U 104	2	2 × 22	E, T, R	lyrový

Brzdy: E = elektrodynamická, T = tlaková (pohon kompresoru otáčením nápravy), R = ruční

Linkové vedení

Po celou dobu existence dráhy jezdila jediná linka mezi oběma konečnými. Interval daný polohou výhyben byl pravděpodobně 10 minut, ve večerních a nočních hodinách byly polohy spojů zřejmě odvozeny od příjezdů a odjezdů vlaků z železničního nádraží.

Použité zkratky a zvláštní termíny

kuplovat, kuplování objížďení vleků motorovým vozem na konečných
nadmořská výška není-li uvedeno jinak, jedná se o výšku nad hladinou Jaderského moře
vlastní těleso trať vede nezávisle na silnicích či ulicích

² Vůz 1039 přestavěn 1955 na V 1193, vyřazen 1957. Vůz 1041 přestavěn 1956 na V 1194, vyřazen 1959.

zvláštní těleso	trať vede podél silnice (ulice) bez možnosti použití jejího tělesa pro silniční dopravu
zpětná výhybka	jízda do odbočky (proti hrotu) možná pouze proti směru staničení
počet stupňů kontroléru	např. 5 + 4/7 = devět jízdních stupňů (pět sériových + čtyři paralelní)/sedm brzdových stupňů, pro přechod mezi sériovým a paralelním řazením sloužily zpravidla tři další stupně
t. k.	temeno kolejnice
TPZ	technicko – policejní zkouška
KBD	Košicko – bohumínská dráha
uspořádání sedadel 2 + 1	sedadla napříč vozem, u jedné bočnice pro dva cestující, u druhé pro jednoho

Výrobci

AEG	Allgemeine–Elektrizitäts–Gesellschaft, Berlin
Ringhoffer	Waggonfabrik Ringhoffer, Prag–Smichow (Vagónka Ringhoffer, Praha–Smíchov)

Prameny

- (1) Atlas tramvají, autoři Ludvík Losos a kolektiv, vydal NADAS Praha, 1981
- (2) Národní archiv Praha, archivní fond Ministerstvo železnic Vídeň
- (3) Národní archiv Praha, archivní fond Generální inspekce železnic Vídeň
- (4) Národní archiv Praha, archivní fond Ministerstvo železnic 1918–45
- (5) Zemský archiv Opava, archivní fond Zemská vláda 1850–1928
- (6) Malý atlas tramvají, Těšín – Jihlava – Opava, autor L. Kysela, vydaly Dopravní podniky hl. m. Prahy 1991

Těšín - tramvajový provoz

(1911 - 21)

