

Železniční trať Tábor – Bechyně a její okolí



Další informace
www.cd.cz/nostalgie



Partneři akce



Legenda

- turistický značený stezky
- NS - naučná stezka
- železniční trať
- silnice
- řeka Lužnice
- obec
- žel. stanice, zastávka
- přírodní park
- zřícenina
- hrad, zámek
- kostel
- turistická zajímavost
- vyhlídka
- mohylové pohřebiště
- tunel
- rozcestník

Elinkou po Bechyňce

Tábor – Bechyně a zpět

Z historie naší první elektrifikované trati.



Na území České republiky najdeme celou řadu památek, díky kterým můžeme i po řadě desetiletí žasnout nad důvtipem a odhodláním železničních inženýrů i investorů předchozích generací. Trať „Bechyňka“ se pyšní významným prvenstvím – na žádné jiné veřejné trati na našem území nebyl elektrifikovaný provoz dříve. Navštivte proto s námi malý, ale významný kousek železniční historie!

Předchozí události

V roce 1871 byla dána do provozu jedna část dráhy císaře Františka Josefa, která vedla z Gmündu přes Tábor do Prahy. V roce 1889 byla dokončena a otevřena dráha z Tábora do Písku, která byla součástí tzv. Českomoravské transversální dráhy, která po dokončení spojovala Jihlavu přes Tábor, Písek, Horažďovice, Klatovy s Brodem nad Lesy na hranici s Německem. Kostra hlavních tratí byla postavena, a tak nezbývalo než zajistit napájení těchto tratí přítoky z odlehlejších oblastí tohoto kraje.

Na Táborsku se bez železnice i nadále musely obejít oblasti Mladovožicka a Bechyňska. Tuto mezeru měla vyplnit dráha, která byla projektována z Vodňan přes Týn nad Vltavou a Bechyni do Tábora, Mladé Vožice a Vlašimi s vyústěním v Kolíně nebo v Kutné Hoře.

K usnadnění realizace projektů vedlejších drah bylo přijato několik nových zákonů, které usnadňovaly a zpřístupňovaly železniční podnikání na území tehdejšího Rakouska-Uherska. Vznikala tak různá družstva.

Projekt dráhy z Vodňan do Tábora byl v roce 1899 zamítnut. To vedlo k tomu, že bylo založeno nové družstvo pro stavbu dráhy z Tábora přes Bechyni do Týna nad Vltavou. Činnost tohoto družstva neměla dlouhého trvání i přes to, že vláda slíbila postavit trať z Tábora přes Bechyni do Týna nad Vltavou jako první. Přednost nakonec dostala dílčí dráha z Týna nad Vltavou do Vodňan. Z tohoto družstva tedy vystoupili zástupci Týna a družstvo se znovu rozpadlo.



Založení trati

Téměř současně bylo založeno v Bechyni další sdružení, tentokrát pro stavbu tratě z Bechyně do Tábora. Teprve tomuto družstvu se podařilo s podporou doktora Františka Dostála získat pro stavbu přízeň vlády i zemského výboru. V roce 1896 byl předložen návrh trati ke schválení sněmu a v té době bylo již jisté, že dlouho očekávaná trať bude vybudována. Předběžná studie byla zadána technické kanceláři Köhler a Raynal v Praze.

Všechny tyto události se odehrávají v době, kdy František Křížík usilovně hledá možnost uplatnění elektrického provozu na železnici, a tak jeho firma navrhla již v roce 1893 elektrický pohon pro místní dráhu z Cártlí (Rybník) přes Vyšší Brod a Lučovice (Loučovice) na Lippen (Lipno). Avšak v tehdejšího Rakousko-Uhersku nebyly s tímto provozem zkušenosti, a tak byl tento návrh zamítnut. Přesto samotná myšlenka nezapadla a aktivita pro vznik lokální trati nakonec vzešla od podnikatelů. Mezitím však František Křížík prováděl stavby elektrických drah: své vlastní z Prahy, Karlínem do Libně a Vysočan, okružní dráhy Praha–Žižkov–Vinohrady, Spálená ulice–Vyšehrad, dále městských drah elektrických pro královské město Plzeň, jejichž provozování převzal i pro své pokusy s jízdou s elektrickým pohonem, aby byl tento provoz prokázán jako vhodný. A jak šel čas, ukázalo se, že vhodný je právě pro tratě Svojsín–Bor a Tábor–Bechyně.

Průkopníkem v této oblasti se pro trať Tábor–Bechyně stal Jan Sedlák, ředitel závodu Františka Křížíka, který jednal v roce 1898 s bechyňským družstvem /sdružením založeným pro výstavbu trati Bechyně–Tábor o vypracování projektu. Zanedlouho vyslovuje c. k. ministerstvo železnic svůj souhlas s návrhem stavby této dráhy. A to přesto, že pro ostatní lokální tratě byl stále upřednostňován provoz v klasické podobě, tedy s parními lokomotivami. Bechyňské družstvo po těchto událostech zahájilo jednání o koncesi na stavbu dráhy. Toto jednání bylo nakonec velmi složité, neboť elektrický pohon nebyl v tu dobu v těchto oblastech obvyklý. Koncese pro stavbu byla nakonec družstvu udělena 19. 4. 1902. V této koncesi byl uveden termín ukončení stavby do konce roku 1904. Zemský výbor tuto lhůtu zkrátil do 1. 6. 1903

Výstavba

Dráze byly při udělení koncese poskytnuty určité úlevy oproti jiným vedlejším tratím. Např. nejmenší poloměr oblouku byl snižen až na 125 metrů. Dále bylo povoleno použití kolejnic 21,75 kg / m oproti 26 kg / m, které se používaly na jiných tratích. Z dalších technických parametrů bylo stanoveno pojiždění oblouků menších 150 m maximální rychlostí 15 km / hod. oproti ostatním částem trati s povolenou rychlostí 30 km / hod. Největší průměrný spád trati byl schválený na 35 promile. Trať se měla přizpůsobit terénu, jediný, krátký zářez má hloubku pouze 4 metry. Nejenom tímto omezením bylo dosaženo úspory téměř 200 tun oceli. I když se preferovalo užití proudu střídavého, zde byl použit proud stejnosměrný.

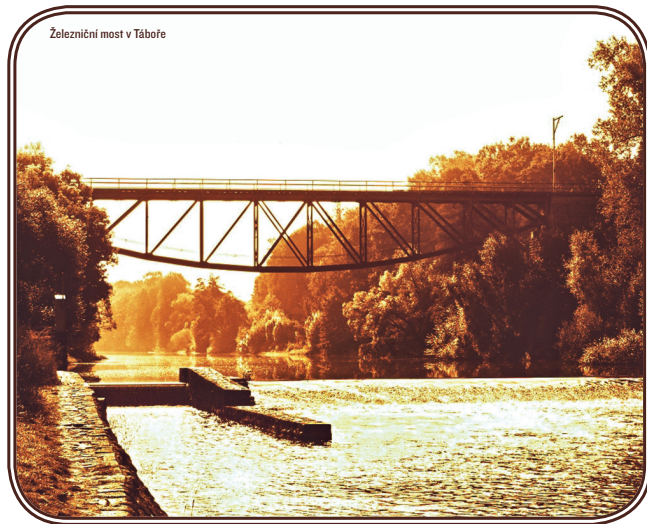
Nejnáročnějšími stavbami trati byly ocelový most přes řeku Lužnici v Táboře a objekt elektrárny u tohoto mostu. Most je dlouhý 174 metrů a dosahuje výšky 20 m nad hladinou řeky. Kámen na pilíře mostu byl nalámán v lomech pod Klokoty u Tábora. Zřizovací náklad na stavbu trati činil 2 795 000 Kč.

Provoz a vývoj

První zkušební jízda byla vykonána po pouhém roce stavby 1. 6. 1903 a slavnostní jízda, která zahájila pravidelný provoz na trati, proběhla 21. 6. 1903. Provoz byl zajišťován zpočátku dvěma elektrickými motorovými vozy, ke kterým v roce 1905 přibyl třetí a v roce 1908 čtvrtý. Tyto vozy byly později označeny jako EM 400 (001, 002) a byly shodné konstrukce. Třetí vůz (003) a čtvrtý vůz (004) byly konstrukčně odlišné od předchozích dvou. Dodnes provozuschopný vůz s označením M 400.001 je od roku 1974 součástí sbírky Národního technického muzea. Ačkoliv je tento vůz označen M 400.001, vznikl spojením dvou vozů – skříně EM 400.001 a podvozku EM 400.003. K tomu došlo ve 40. letech minulého století. Výrobce skříně vozu je firma Ringhoffer a elektroinstalaci provedla firma Křížík.

V roce 1929 byla dráha prodloužena na druhý břeh Lužnice v Bechyni, kdy byla řeka překlenuta nově postaveným železobetonovým mostem, který byl postaven k 10. výročí založení Československé republiky. Mostu se nyní přezdívá Bechyňská duha a jeho raritou je mostovka společná pro železniční i silniční dopravu.

K dalším významným datům patří rok 1938, kdy byla provedena rekonstrukce trakčního vedení a napájení dráhy. Kromě vozů řady EM 400 (Elinka) na trati jezdily i stroje E 410.001, E 422.0 (Bobinka), E 424.002 (Bastila), E 436.0 a dokonce i parní lokomotivy řad 310.0 a 423.0, později i lokomotivy řady E 423.0.



Technické parametry

- Původní délka trati: 23,267 km
- Nová délka trati: 24,092 km
- Počet stanic a zastávek: 13
- Jízdní doba: cca 50 minut