

Situační mapka koněspřežní železnice Budějovice - Linec



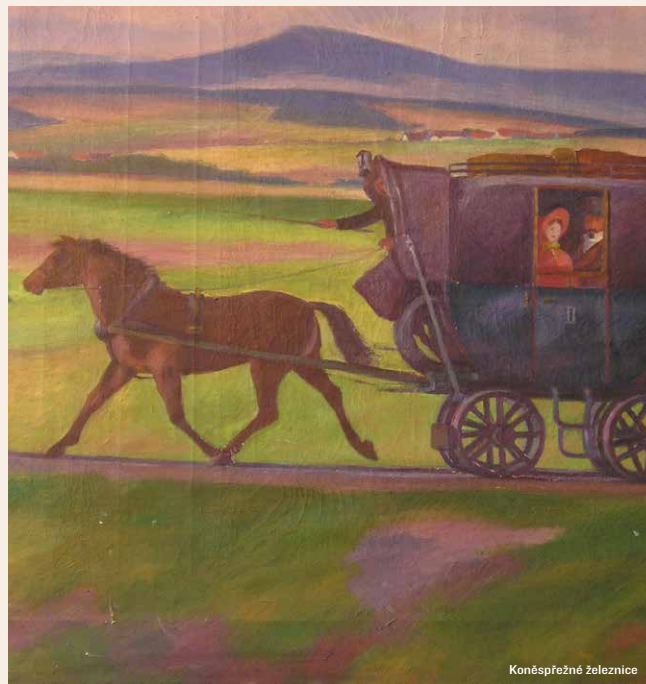
Zdroje informací:

Johann Brunner, Ivo Hajn. Lexikon koněspřežních železnic (2007)

Radovan Rebstock. Zapomenuté železnice (1994)

Miloš Svoboda. Začalo to koněspřežkou (1968)

Koněspřežka Č. Budějovice – Linec



Strípek z historie naší nejstarší železnice

Myšlenka o propojení dvou vodních cest – Dunaje a Vltavy – je stará několik století. Obě řeky jsou od sebe na nejjihnějších bodu Vltavy vzdáleny sotva 35 km, ale jejich spojení umělou vodní cestou brání vysoké pohoří. Přesto vznikl první takový doložený plán již v roce 1375 z vlády krále Karla IV! Než se však myšlenka spojení řek naplnila, uplynula v nich spousta vody...

BYLA ZA TÍM SŮL

Vodní cesta v podobě známého Schwarzenberského plavebního kanálu vznikala na konci 18. a počátkem 19. století podle projektu Josefa Rosenauera a sloužila k plavení dřeva neuvěřitelných 170 let. To je však jiný příběh... Za potřebou vhodné cesty po souši stála přeprava soli do Čech a ta si jak známo s vodou moc nerozumí. Doprava po kolejích se proto přímo nabízela a původní poslání železnice se skutečně naplnilo – v prvních letech tvořila přeprava soli více, než polovinu provozu na trati.



F. A. Gerstner
AUTORKA © Taťána Ješetová

PRŮKOPNÍCI A JEJICH NÁSLEDVNÍCI

První železniční plány na spojení Vltavy a Dunaje pocházejí z roku 1808 a vypracoval je František Josef Gerstner, profesor matematiky a mechaniky a ředitel pražské polytechniky. Realizaci pověřil svého syna, Františka Antonína Gerstnera, profesora praktické geometrie, který se poté stal stavbyvedoucím železnice. Pro stavbu železnice byla vytvořena akciová „C. k. první privilegovaná železniční společnost“, již F. A. Gerstner podstoupil své privilegium. Samotná stavba tratě na úseku z Českých Budějovic do Třešňovce (Kerschbaumu) započala v roce 1825. V nedalekém Římově si zřídil F. A. Gerstner v místním zámku svou kancelář. Avšak dříve, než se F. A. Gerstner ujal stavby, vydal se do Anglie, kde v té době již koněspřežnou železnici provozovali, aby pochopil princip a provoz koněspřežky. Zřejmě i díky těmto zkušenostem pak pečlivě dodržoval jím stanovenou zásadu, která se velice významným způsobem zapsala do železničních staveb po celém světě:

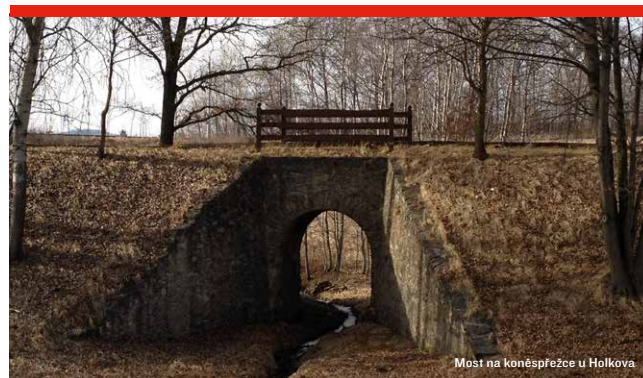
„železná silnice nesmí průrvy a prohlubeniny obcházet, nýbrž překračovat, pokud možno přímou čarou, a nikdy nesmí ztrácet jednu dosaženou výšku“. Trať dosahovala průměrného stoupání z Č. Budějovic do Kerschbaumu 5 promile.

I když tato novinka přinesla rozvoj železnici jako takové, byla i jednou z příčin, že došlo k zásadnímu prodražení stavby (původní rozpočet na výstavbu trati byl 1 000 000 zlatých a byl překročen o více než 60 %). Z těch dalších příčin uvedme alespoň příliš nákladný způsob výstavby náspů, který se pak nakonec neosvědčil. Ale i to je zřejmě jedna z překážek,

se kterou se průkopníci musí na své cestě za inovací potýkat. A tak i když byla roku 1828 uvedena do provozu severní část trati z Českých Budějovic do Kerschbaumu, musel Gerstner odstoupit a své místo přenechat Matyáši Schonererovi, který stavěl levně a během 4 let dokončil stavbu jižní části trati, až do Lince. Čas však prověřil správnost úvah F. A. Gerstnera, když při přestavbě trati pro parní provoz byl jím postavený úsek z velké části využit, a to právě díky jím dodržované zásadě. Úsek tratě stavěný Schonererem musel být přetrasován. Nyní by se tedy dalo říci, že po českém území jezdíme vlastně po koněspřežce dodnes.

STRUČNÉ DĚJINY PROVOZU

- Na celém úseku z Českých Budějovic do Lince (Urfahr) byl zahájený 1. srpna 1832.
- Délka celé trati byla 129 kilometrů.
- Rozchod tři a půl stopy (tj. 1 100 mm).
- Na trati bylo 5 přepřahacích stanic (Holkov, Bujanov, Kerschbaum, Lest a Oberndorf) a 46 strážných domků. Nacházely se zde příjímácké budovy, obydlí zaměstnanců, kolny pro zboží a pro vozy, stáje pro koně. V pohotovosti bylo připraveno 800 koní, 762 nákladních a 69 osobních vozů.
- Cesta koněspřežkou trvala 14 hodin, včetně hodinové přestávky v Kerschbaumu, kde se nacházela přesná polovina trati, a cestující zde mohli poobědvat.
- Rychlost osobního „vlaku“ byla 12–15 km/hod.
- Rychlost nákladního „vlaku“ 3–4,5 km/hod.
- V prvním roce provozu bylo na Budějovické lince přepraveno 2 379 cestujících. Po zprovoznění Gmundenské linie v následujícím roce, stoupl počet přepravených cestujících na 47 045.
- V nákladní dopravě bylo po Budějovické lince přepraveno 24 596 tun zboží, po otevření Gmundenské linie stoupl počet téměř pětinašobně. Jeden vůz utáhl náklad až 30x těžší po železnici než po silnici.



Most na koněspřežce u Holkova