

## Železnice v Táboře

Záříjoví Sobotníci se sešli po letní přestávce u příležitosti 150. výročí otevření železnice v Táboře. Ta znamenala velký krok ku předu pro rozvoj Tábora. Došlo k založení nové tábořské čtvrti, dnešního Nového Města, či otevření dvou velkých podniků, vývozní sladovny a tabákové továrny. Dráha císaře Františka Josefa byla první, která vedla přes naše město, ale nebyla poslední. V následujících letech Tábor protнула transverzální (příčná) dráha a po ní nejstarší elektrifikovaná dráha v Rakousko-Uhersku.

### **Kaiser Franz Josefs Bahn – Císařskokrálovská privilegovaná dráha císaře Františka Josefa I.**

O zakázku na výstavbu dráhy na Českém jihu (Gmünd – České Budějovice – Praha/Plzeň) se počátkem šedesátých let 19. stol. začala zajímat společnost Severní dráhy císaře Ferdinanda, která chtěla z tohoto prostoru vyšachovat svého konkurenta Společnost státní dráhy. Čáru přes rozpočet oběma společnostem přinesl požadavek na vybudování dráhy až do Chebu.<sup>1</sup> Tato podmínka oba giganty odrazovala a tak dostalo prostor nově ustavené „Schwarzenberské železniční konsorcium“. Jednou z podmínek pro udělení koncese na výstavbu severozápadní dráhy bylo přejmenování společnosti na Císařsko-královskou privilegovanou dráhu císaře Františka Josefa I. (KFJB).

Ke slavnostnímu výkopu došlo nedaleko Hlubockého zámku u Vondrova dvora 17. 12. 1866. Jako první kopl kníže Jan Adolf II. ze Schwarzenbergu. Výstavbu dráhy, která vedla z Vídně přes České Budějovice a Plzeň do Chebu (hlavní větev), a přes Třeboň, Veselí n. L., Tábor a Benešov do Prahy (odbočná větev), vzali do svých rukou odborníci na slovo vzatí, podnikatelství bratří Kleinů (Gebrüder Klein) a Vojtěch (Adalbert) Lanna ml. s Janem Schebkem.<sup>2</sup> „Koncese zaručovala společnosti mj. státní garanci výnosu 4 miliony zlatých ročně, bezúročnou zálohu 5 milionů zlatých a obvyklé daňové úlevy. Podmínky zahrnovaly zahájení stavby ještě v roce 1866 a její dokončení do dvou let.“<sup>3</sup> Už 1. září 1868 byl otevřen úsek České Budějovice-Plzeň. Na hranice do Českých Velenic-Gmündu vlak dorazil z Českých Budějovic 1. 11. 1869. Státem požadované napojení Chebu na rakousko-uherskou železniční síť se stalo skutečností 28. 1. 1872, kdy byl otevřen úsek Plzeň-Cheb měřící 106 km. Poslední část dráhy, spojnice České Budějovice – Veselí nad Lužnicí, byla dokončena 8. 6. 1874. V průběhu necelých osmi let Kleinové s Lanou a Schebkem uvedli do provozu na 500 km nových kolejí, v Praze postavili nádraží Františka Josefa (dnes hlavní), které propojili se smíchovským nádražím mostem přes Vltavu a vinohradským tunelem. Náklady na stavbu se vyšplhaly na částku 97 milionů zlatých.

Výstavba odbočné dráhy KFJB započala 24. 4. 1869 slavností. Na programu byla od 11 hodin schůze v c. k. okresním hejtmanství v Táboře, následně se lidé průvodem odebrali na místo budoucího nádraží, kde je provedl vrchní inženýr Krouský. Ve 14 hodin hosté usedli

---

<sup>1</sup> Pavel SCHREIER, *Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha – Baset 2004, s. 181.

<sup>2</sup> Bratři Kleinové společně s Vojtěchem Lannou a Janem Schebkem postavili v letech 1859–1862 Císařskokrálovskou privilegovanou Českou západní dráhu, která propojila Prahu s hranicemi s Bavorskem přes Plzeň a Domažlice k Brodu nad Lesy (Furth am Wald).

<sup>3</sup> Pavel SCHREIER, *Příběhy z dějin našich drah. Kapitoly z historie českých železnic do roku 1918*. Praha – Mladá fronta 2009, s. 130.

ke společnému obědu v hostinci U Zlatého hroznu pana Suchomela, který stával na dnešním Křížíkově náměstí. Program pokračoval v divadle, kde od 19 hodin společnost bavili divadelní ochotníci a zpěvácký spolek. Poté se konala ještě zábava v měšťanské besedě. Ve stejný den se začalo stavět i na dalších sedmi úsecích dráhy Praha-Gmünd.<sup>4</sup>

Už v květnu 1871 byly položeny koleje od hranic až ku Praze, ale vlaky stále nejely. Hlavním problémem se stalo přemostění Sázavy u Čerčan, které nakonec vyřešilo dřevěné mostní provizorium, které nahradil příhradový most až roku 1882. Dne 3. 9. 1871 vjel do tábořského nádraží první vlak. Slavnostní ráz události podtrhla ozdobená lokomotiva i nádraží, které bylo dokončeno už v červnu tohoto roku. Až do 14. 12. 1871 měly všechny vlaky konečnou už v Benešově, kvůli mostu u Čerčan. Na tábořském nádraží se při jeho otevření nacházely tři průjezdné koleje a jedna odbočná ke skladišti. Poměrně luxusní záležitostí byla i nádražní restaurace, která v této době ještě nebyla běžnou součástí nádraží. Cesta do Prahy trvala rychlíkem 1 hod 54 min, osobákem 3 hod 25 min, do Vídně rychlíkem 4 hod 31 min, osobákem 7,5 hod, do Budějovic osobákem 2 hod 41 min. V tábořské stanici sídlil také telegrafní úřad a stavební sekce pro údržbu tratě (Votice-Soběslav).

Společnost dráhy císaře Františka Josefa se potýkala s trvalým deficitem. Její hospodaření trpělo hlavně neexistencí výkonného průmyslového zázemí. I z toho důvody došlo k jejímu zestátnění na základě říšského zákona č. 51 ř. z. z 8. 4. 1884 s platností od 1. 7. 1884. Stát dráhu odkoupil za 111 464 200 zl. r. m.<sup>5</sup>

## **Českomoravská transverzální dráha**

Velkorysý stavební podnik, který měl propojit Čechy se Slovenskem, narážel na množství překážek, takže v době výstavby, kterou měl zcela v rukou stát, již nešlo o žádnou hlavní dráhu, ale o pět spojovacích tratí, které propojily již postavené úseky soukromými firmami. Koncese na stavbu byla udělena 28. 12. 1882 pro České země a 24. 8. 1887 pro Uherské země. Českomoravská příčná dráha vedla z Domažlic (respektive od bavorsko-českých hranic ve Furt am Wald) přes České Budějovice, Jihlavu, Brno a Veselí nad Moravou do slovenské Trenčianské Teplé. Úsek z Veselí nad Lužnicí do Jihlavy dlouhý 93 km byl slavnostně otevřen 3. 11. 1887 (první rychlík projel transverzální trať 1. 6. 1924). Tábor se opět octl na odbočné větvi této dráhy. Ta začínala v Ražicích a vedla přes Písek, Milevsko, Tábor a Pelhřimov do Horní Cerekev, kde se napojila na hlavní trať. Úsek Tábor-Horní Cerekev byl zprovozněn 17. 12. 1888 a úsek Tábor-Písek-Ražice o celkové délce 64 km 21. 11. 1889.

Tábořské nádraží sestávalo po otevření příčné dráhy z 8 průjezdných kolejí (5. kolej směřovala ke skladišti), na jižní straně stanice byla slepá kolej pro vykládku vozových zásilek. Roku 1888 byla postavena výtopna na 10 strojů. V následujícím roce (1889) byla dokončena

---

<sup>4</sup> *Program slavnosti a Dnes v sobotu*, Tábor, roč. 6, č. 17, 24. 4. 1869, s. 67–68; *Slavnostní započítání práce na dráze Františko-Josefské v Táboře*, Tábor, roč. 6, č. 18, 1. 5. 1869, s. 73; *Zprávy o železnicích*, Tábor, roč. 6, č. 17, 24. 4. 1869, s. 68; Hana KLÍNKOVÁ – Pavel AUGUSTA, *Kniha o městě Tábor*, Tábor 2001, s. 88.

<sup>5</sup> Pavel SCHREIER, *Příběhy z dějin našich drah. Kapitoly z historie českých železnic do roku 1918*. Praha – Mladá fronta 2009, s. 131.

výstavba pěti domů pro staniční, vlakový a strojní personál, které postavil František Klier. O sto let později došlo k demolici tzv. státniček a na jejich místě vyrostlo autobusové nádraží.

V roce 1887 byl kvůli rozšíření železniční dopravy přes Tábor zbudován most přes nádraží, který překonával koleje kolmo u sladovny. Most byl stavěn v souvislosti s výstavbou příčné dráhy, kvůli níž muselo dojít k dalšímu přeložení silnice na Mladou Vožici, jejíž dráha byla upravována už v souvislosti s výstavbou dráhy císaře Františka Josefa. Patrně v období 2. světové války byl most nad nádražím rozšířen o druhou část směrem k Blanickému Předměstí, protože okupanti potřebovali rozšířit nádraží. K poměrně zásadní změně došlo roku 1983, kdy byl kvůli elektrifikaci dráhy Praha-Jih most zvýšen.<sup>6</sup> V této době již nebyl v dobrém technickém stavu (části zrezavělé konstrukce propadávali na koleje), což si vyžádalo roku 1992 jeho uzavření pro motoristy. Další existenci mostu vyloučila modernizace IV. tranzitního železničního koridoru. V letech 2006–2009 proběhla modernizace úseku Tábor-Doubí u Tábora včetně táborského nádraží. V místě středového mostního pilíře byla plánována kolej, tudíž starý most musel uvolnit místo novému. Projekt plnohodnotného mostu s obousměrným provozem vypracovala firma PONTEX, s. r. o. Praha. V roce 2007 vyhrála soutěž na zakázku s názvem „Přemostění nádraží ČD v Táboře“ společná nabídka firem OHL ŽS, a. s. Brno a SWIETELSKY stavební, s. r. o. České Budějovice. Cena zakázky výstavby mostu byla 164 206 620 Kč včetně DPH. Jelikož se jednalo o vyvolanou investici v rámci výstavby IV. tranzitního železničního koridoru, stavba nového mostu byla financována z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury s tím, že investorství mostu na základě smluv převezme Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). V únoru a březnu 2008 proběhla demolice starého mostu, výstavba nového mostu proběhla ve dvou etapách od května do listopadu 2008 a poté až do konce května 2009 probíhaly dokončovací práce. Po kolaudaci byl most bezúplatně převeden na město. Se zástupci SŽDC se podařilo dojednat i prodloužení podchodu pod nádražím.<sup>7</sup>

Stavba obou zmíněných tratí si vyžádala zmenšení údolní nádrže Jordán. Při stavbě dráhy císaře Františka Josefa došlo ke kompletnímu zasypání tzv. Zavadilského chobotu. Při stavbě transverzální dráhy byla zasypána špička tzv. Čekanického chobotu, kvůli rozšíření železničního náspu. Další úpravy v úseku kolem Jordánu si vyžádalo železniční neštěstí z 3. 7. 1895. Do této doby měly obě místní tratě (na Prahu a Písek) za nádražím společnou kolej v úseku dlouhém cca 40 m. Na zmíněnou kolej se tehdy snažily téměř ve stejnou dobu dostat oba vlaky. Kromě materiálních škod na obou vlacích si nehoda vyžádala čtyři těžce a 13 lehce raněných.

## Nejstarší elektrifikovaná dráha v monarchii

---

<sup>6</sup> Elektrifikace této trati začala na úseku Praha-Benešov na přelomu šedesátých a sedmdesátých let 20. stol. stejnosměrnou proudovou soustavou. V provozu od jara 1971. Úsek Benešov-České Budějovice byl elektrifikován střídavou proudovou soustavou od roku 1975. Celý tento úsek byl zprovozněn v roce 1989. Výstavba IV. tranzitního železničního koridoru. Modernizace tratí Tábor – Sudoměřice u Tábora 2013–2016. Praha 2016.

<sup>7</sup> Přemostění nádraží ČD v Táboře (zvláštní příloha), In: Noviny táborské radnice, únor 2008.

Táborský železniční uzel doplnila roku 1903 poslední dráha, která Tábor společně s Bechyní proslavila po celé monarchii. Než došlo ke schválení dráhy z Tábora do Bechyně 29. 12. 1900 na elektrickou trakci, šlo většině aktérů o propojení této oblasti dálkovou železnicí s východními Čechami. Jenže tento projekt nakonec skončil pouhým torzem, ale díky Františkovi Křížíkovi, který družstevníky přesvědčil o výhodnosti elektrického vedení, se stala unikátem.

Koncese na stavbu lokální dráhy byla udělena 19. 4. 1902. Na jejím základě měla být dráha dokončena nejpozději na konci roku 1904, ale Zemský výbor lhůtu zkrátil do 1. 6. 1903. Trať měla oproti jiným místním drahám různé úlevy, např. nejmenší poloměr oblouku 180 m byl snížen na 125 m (v obloucích s poloměrem menším než 150 m byla povolena maximální rychlost 15 km/h, na ostatní trati 30 km/h), pokládaly se zde koleje o hmotnosti 21,75 kg/m oproti stanoveným 26 kg/m. Takovéto kolejnice byly 9 m dlouhé a byly položeny na 9–13 měkkých borových pražcích.

Původní projekt lokální dráhy na parní pohon od Köhlera a Raynala upravil pro elektrickou trakci (stejnoseměrný proud) Ing. Rosa. Elektrická trakce umožňovala prudší sklon dráhy, což velmi snížilo množství zemních prací (odkopávka terénu dosahovala maximální výšky 4 m). Vyvlastňování pozemků započalo již v lednu 1902. Práce na stavbě trati z Tábora do Bechyně byla v dubnu 1902 zadána firmě J. Kubíček a spol., stavba elektrické centrály (dražní elektrárny) v Táboře u Lužnice Vincenci Tieblovi, dodávka strojních a elektrických zařízení, elektrická výzbroj vagonů i trati firmě Františka Křížíka, dodávka železných konstrukcí mostů firmě bratří Prášilů z Prahy, dodávka vagonů firmě Františka Ringhoffera. Dráha Tábor-Bechyně přišla na 2 795 000 K.

Nejnáročnější stavbou celé dráhy byl příhradový most překlenující Lužnici v Táboře. Samotná stavba začala hloubením základů v dubnu 1902. „Viadukt se skládá ze tří klenutých oblouků po 12 m, jeden na pravém a dva na levém břehu, a dvou otvorů o 36 m a 60 m, které jsou propojeny dvěma ocelovými dolů obrácenými poloparabolickými nosníky.“ ... „První je dlouhý 36 m a vysoký 5,96 m, druhý má 60 m délky a 8,65 m výšky. Oba dohromady váží zhruba 250 tun. Most je 20 vysoký a 174 m dlouhý.“ Zděnou konstrukci mostu provedla firma J. Kubíček z žuly vytěžené v klokotských lomech, ocelovou konstrukci provedla firma bratří Prášilů.<sup>8</sup>

První zkušební vlak vyjel na trať 1. 6. 1903, kdy vypršela lhůta na stavbu dráhy.<sup>9</sup> Ke slavnostnímu otevření dráhy Tábor-Bechyně došlo 21. 6. 1903 za přítomnosti českého místopředsedy hraběte Karla Coudenhove a zemského maršálka knížete Jiřího Lobkovice. Po uvítání hostů celebuloval slavnostní mši děkan Korecký u oltáře zbudovaného u hotelu Setunský. Táborské nádraží se rozšířilo o remízu (skladiště) pro tři motorové vozy, skladiště na jižní straně nádraží, nové koleje a nástupiště. Nádraží v Bechyni se až do otevření

---

<sup>8</sup> Jaroslav DVORÁK – Jaroslav KOUDELKA, *80 let provozu na trati Tábor – Bechyně*, Tábor 1983, s. 5, 8.

<sup>9</sup> *Elektrický pohon na železnicích. Místní dráha z Tábora do Bechyně*, Karlín 1903, s. 5–7.

sdruženého mostu „Duha“ na jaře 1929 (slavnostně otevřen 28. 10. 1928) nacházelo na levém břehu Lužnice.<sup>10</sup> Jedna cesta trvala 75 minut (dnes 47 min).

Táborská elektrická dráha se svou konstrukcí a rozchodem nelišila od běžných železnic. Rozdílná byla přítomnost 5,5 m vysokých dřevěných sloupů, které nesly dotekový tzv. trolleyový drát. Po celé délce trati nesly sloupy po obou stranách spojených břevnem dvojmo natažený měděný drát. Sloupy od sebe stojí ve vzdálenosti 35 m na rovných úsecích, v záhybech se vzdálenost zmenšila až na 20 m.<sup>11</sup> V letech 1937–1938 proběhla generální rekonstrukce trati, při níž byly dřevěné sloupy nahrazeny železobetonovými. Osobní přeprava byla v průběhu rekonstrukce zrušena, po dráze se přepravovaly pouze nákladní vlaky tažené parními lokomotivami. Poprvé byla parní lokomotiva nasazena na tuto dráhu za 1. světové války, ale zkušební jízdou neprošla. Opětně se pára na tuto dráhu vrátila ještě v 50. letech 20. stol., kde probíhala stavba letiště v Bechyni.

V letech 1937–1938 dráha prošla celkovou rekonstrukcí. Provedly ji firmy Křižík a Škoda (např. původní dřevěné sloupy byly nahrazeny novými) za cca 3 000 000 Kč. Osobní přeprava byla přesunuta na silnici, nákladní doprava byla převedena na parní trakci. Práce byly skončeny 30. 9. 1938. Ke slavnostnímu znovu zprovoznění dráhy však kvůli pomnichovským událostem nedošlo.<sup>12</sup>

Lenka Vandrovcová

---

<sup>10</sup> Národní archiv Praha, fond Sběrka staničních kronik, Pamětní knihy železničních stanic ČSD – Tábor 1918–1953, inv. č. 1164, s. 3–4, dostupné z: <http://www.badatelna.eu/fond/2284/zaznam/1042847/reprodukce/>. Bechyňskou „Duha“ projektoval Dr. Ing. Eduard Viktora. Od roku 2014 je most národní kulturní památkou. Železobetonový most se tyčí téměř 60 m nad hladinou Lužnice. Rozměry mostu jsou 190,5 m na délku a 8,9 m na šířku. Železniční trať s trolejemi je na východní návodní straně.

<sup>11</sup> *Elektrická dráha z Tábora do Bechyně*, Tábor, roč. 40, č. 24, 17. 6. 1903, s. 2.

<sup>12</sup> Jaroslav DVOŘÁK – Jaroslav Koudelka, *80 let provozu na trati Tábor – Bechyně*, Tábor 1983, s. 42.