

Historie lokální dráhy Tábor-Bechyně

Projekt dálkové železnice spojující poledníkovým směrem Týn nad Vltavou, Bechyní a Tábor s východočeskou Sadovou (Kolín/Kutná Hora) vytvořil vídeňský inženýr Franz Seligman na počátku 90. let 19. stol., se nerealizoval. S tím se nechtěli vltavotýnští, bechyňští a táborští občané smířit a tak vytvořili družstvo, které mělo Seligmanův projekt uvést v život alespoň částečně. Z tohoto projektu sešlo poté, co byla do Týna nad Vltavou přivedena dráha z Vodňan 23. 10. 1898. V Bechyni ale o dráhu zájem neztráceli, proto místní (vrchnostenský správce František Hanuš, radní Jan Černý a MUDr. Hynek Daniel) založili družstvo nové. Tentokrát se vše podařilo, i když původní projekt dálkové železnice neprošel a dráhu Tábor-Bechyně projektovala kancelář Köhler a Raynal v Praze jako lokálku dle směrnic stanovených lokálkovým zákonem (projekt pro elektrický pohon upravil Ing. Rosa). V době, kdy začala jednání o udělení koncese, se s družstvem pro postavení dráhy z Tábora do Bechyně spojili zástupci firmy Františka Křížika (Jan Sedlák), kteří družstevníky a budoucí koncesionáře přesvědčili o pokrokovosti elektrického pohonu.¹

Dne 29. 12. 1900 schválilo c. k. ministerstvo železnic přípisem č. 56041/2 výstavbu místní dráhy Tábor-Bechyně na elektrický pohon. Koncese na stavbu lokální dráhy byla udělena 19. 4. 1902. Na základě udělené koncese 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 oprati stanoveným 26 kg/m. Takovéto kolejnice byly 9 m dlouhé a byly položeny na 9–13 měkkých borových pražcích. Nejvyšší stoupaní bylo povoleno až na 38 promile, přestože původně bylo stanoveno na 25 promile.²

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 v Táboře u Lužnice Vincenci Tieblovi, dodávka strojních a elektrických zařízení, elektrická výzbroj vagonů i trati firmě Fr. Křížík, dodávka železných konstrukcí mostů firmě bratří Prášilů z Prahy, dodávka vagonů firmě F. Ringhoffer. První zkušební vlak vyjel na trať 1. 6. 1903, kdy vypršela lhůta na stavbu dráhy.³

Dráha Tábor-Bechyně se stala první místní drahou v Rakousko-Uhersku na elektrický pohon (stejnoseměrný). Trať téměř dokonale kopírovala terén, zemní práce nebyly velkého rozsahu, nejvyšší zářez do povrchu činil 4 m. Nejnáročnější stavbou celé dráhy byl příhradový most překlenující Lužnici v Táboře. Původní projekt ještě pro parní pohon počítal s výškou mostu 31 m s navazujícím stoupaním 25 promile, přepracovaná verze most snížila na 20 m nad hladinu Lužnice s nájezdem 35 promile. 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

¹ První elektrickou lokomotivu na světě představil Werner von Siemens 31. 5. 1879 na průmyslové výstavě v Berlíně. Elektřina pronikla rychleji do ulic měst, kde poháněla tramvaje, na klasickou železnici se dostala později. První železnici poháněnou elektrickým pohonem se stala dráha spojující švýcarské obce Burgdorf a Thun v létě 1899 (41 km). Srov. Pavel SCHREIER, Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Praha – Baset 2004, s. 164–166.

² Srov. Jaroslav DVOŘÁK – Jaroslav Koudelka, 80 let provozu na trati Tábor – Bechyně, Tábor 1983, s. 5, 8.

³ *Elektrický pohon na železnicích. Místní dráha z Tábora do Bechyně*, Karlín 1903, s. 5–7.

obrácenými poloparabolickými nosníky.“... „Oba poloparabolické nosníky jsou příhradové konstrukce. 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 m vysoký a 174 m dlouhý.“ Zděnou konstrukci mostu provedla firma J. Kubíček z žuly vytěžené v klokotských lomech, ocelovou konstrukci provedla firma bratří Prášilů.⁴

Pro potřeby této dráhy byla postavena elektrická centrála v blízkosti někdejšího Hrubešova mlýna (u Lužnice pod železničním mostem této dráhy). Centrální elektrická stanice byla zařízena na parní pohon. V kotelně vyráběly páru o teplotě 320 °C tři kotle. Pára se dostávala potrubím do strojovny, kde poháněla tři parní stroje, které vyráběly elektrickou energii pro dráhu i osvětlení města. Parní stroje dodala akciová společnost Daněk a spol. v Karlíně.⁵ S tím souvisí i výstavba subcentrály (rozvodna) v Dobrovského ulici u Jordánu, která sloužila k osvětlování města. Dráha Tábor-Bechyně přišla na 2 795 000 K.

Ke slavnostnímu otevření dráhy Tábor-Bechyně došlo 21. 6. 1903 za přítomnosti českého místodržitele hraběte Karel Coudenhove a zemského maršálka knížete Jiří Lobkovice. Po uvítání hostů celebuloval slavnostní mši děkan Korecký u oltáře zbudovaného u hotelu Setunský. V 10.50 vyjel zvláštní vlak z Tábora do Bechyně vezoucí místní hodnostáře. Tábořské nádraží se rozšířilo o remisu (skladiště/depo) pro tři motorové vozy, skladiště na jižní straně nádraží, nové koleje a nástupiště. Nádraží v Bechyni se až do otevření sdruženého mostu „Duha“ roku 1928 nacházelo na levém břehu Lužnice.⁶

Každý vlak sestával z motorového vozu, který sloužil i k přepravě osob a zavazadel, a dvou až tří nákladních nebo osobních vozů. Denně na dráze projelo 8 vlaků, v nichž lidé cestovali ve II. (10 osob) a III. třídě (30 osob). Vlak jel maximální rychlostí 30 km/h, do kopce 15 km/h. Každý vůz byl opatřen přenosným telefonem, který ho propojil s kteroukoli stanicí a elektrárnou. Stanice se nacházely v Táboře, Slapech, Mašicích, Sudoměřicích a Bechyni, zastávky na Horkách, Čenkově, Třebelicích, Všechlapech-Dubově, Bechyňské Smolči a Bežerovicích.⁷ Jedna cesta trvala 75 minut (dnes 47 min, 24 km).

Dne 29. 3. 1907 uzavřela firma František Křížík, elektrotechnický závod Praha-Karlín, zastoupená Dr. Gustavem Schmausem kupní smlouvu s tábořskou obcí o odkupu „elektrárního“ domu čp. 752 „se stavební parcelou č. kat. 882 s veškerým příslušenstvím této budovy a elektrárny, které jest v ní zdivem, maltou, hřebem, hlinou, zemí aneb jinak připevněno, aneb které ku přívodu elektrického proudu z centrály elektrické podniku zemské dráhy Tábor-Bechyně.“⁸ Tato „subcentrála“ fungovala jako rozvodna elektrického proudu po městě pro potřeby veřejného a soukromého osvětlení a jako pohon živnostenských strojů. Prodávaný inventář: celé elektrické zařízení včetně baterií, akumulátorů a zařízení osvětlovací a telefonické spojení se subcentrálou, celou rozvodnou sítí ve městě s veškerým a úplným zařízením. Kupní cena byla stanovena na 187 140,75 K. Subcentrála přešla do majetku obce

⁴ Srov. Jaroslav DVOŘÁK – Jaroslav Koudelka, 80 let provozu na trati Tábor – Bechyně, Tábor 1983, s. 8.

⁵ *Elektrický pohon na železnicích. Místní dráha z Tábora do Bechyně*, Karlín 1903, s. 11–12.

⁶ 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/>; František Dušan ZENKL, Tábor 1886, s. 85. Bechyňskou „Duhu“ projektoval Dr. Ing. Eduard Viktora. Od roku 2014 je most národní kulturní památkou. 6elezobetonový 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.

⁷ *Elektrický pohon na železnicích. Místní dráha z Tábora do Bechyně*, Karlín 1903, s. 9.

⁸ SOkA Tábor, AM Tábor, i. č. 1246, kt. č. 141, fol. 988.

1. 4. 1907.⁹ Správcem centrály zůstal Vlastimil Ninger, kterého Křižíkova firma dosadila již roku 1906.

Dne 12. 4. 1911 obec vydala stavební povolení na přístavbu skladiště k městské elektrárně. Projekt vypracovali městští stavitelé Klíma a Pravda (vypracovali dva projekty: zděný za 2 400 K a hrázdný za 2 100 K). Stavbou byl pověřen Jan Pravda, který ji dokončil 25. 11. 1911. Náklady na zděný přístavek s plášt'ovou střechou s dřevěno-cementovou krytinou byl vyčíslen na 2 400 K. Skladiště bylo přistavěno k čelní stěně (šířka 4 m a délka 10,75 m). V suterénu byla zřízena malá prádelna a v přízemí sklad. Přes přízemí bude sklad spojen probouráním dveří z kanceláře z objektu subcentrály. Skladiště bude mít 5 oken a bude sloužit k ukládání věcí potřebných k osvětlování města.¹⁰

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 zmenšuje až na 20 m.¹¹

Za 1. světové války dráhu postihla rekvizice. Počátkem roku 1916 byla sejmuta obě napájecí vedení v úseku Tábor-Malšice, cca 8 tun měděného drátu. Předpokládalo se, že na celé dráze je drátu kolem 53 tun.¹² Rekvizice ale i celkově špatný stav dráhy a elektrárny daly podnět k rozsáhlé rekonstrukci a vypracování studie na změnu trakce na 1 500 V. Práci ale odkládala jednání s Jihočeskými elektrárnami, které hodlaly převzít dráhovou elektrárnu. V roce 1929 došlo k modernizaci elektrárny. Všechny tři původní parní stroje byly demontovány a nahrazeny dvěma naftovými. Čtvrtý parní stroj, nainstalovaný do elektrárny později, zůstal jako záloha. JČE napájela elektrárnu třífázovým proudem (střídavým) o napětí 6 000 V. „Aby byla zajištěna dodávka stejnosměrného proudu pro město, byl zde instalován rotační měnič o výkonu 300 kW při 500 V.“¹³ Ve stejné době začala v Bechyni stavba podružné napájecí stanice¹⁴ v souvislosti se zprovozněním železobetonového (sdruženého) mostu v Bechyni a nové železniční stanice. Původní zastávka na levém břehu Lužnice se přeměnila na nákladiště. Dráha propojující Tábor s Bechyní se díky mostu prodloužila o 1 263 m. I když byl most slavnostně otevřen 28. 10. 1928, užívat se začal až v květnu 1929. Na mostě směly vlaky i silniční vozy jezdit maximální rychlostí 15 km/h.¹⁵

V letech 1937–1938 dráha prošla celkovou rekonstrukcí. Provedly ji firmy Křižík a Škoda (např. původní dřevěné sloupy byly nahrazeny novými železobetonovými) za cca 3 000 000 Kč. Osobní přeprava byla přesunuta na silnici, nákladní doprava byla

⁹ SOKA Tábor, AM Tábor, i. č. 1246, kt. č. 141, fol. 988–993.

¹⁰ SOKA Tábor, AM Tábor, i. č. 1246, kt. č. 141, fol. 234–254.

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

¹² Jitka VANDROVCOVÁ – Lenka VANDROVCOVÁ, *Velké návraty aneb Jak žili jsme v Táboře před sto lety*, Tábor 2018, s. 22; Jaroslav DVOŘÁK – Jaroslav Koudelka, *80 let provozu na trati Tábor – Bechyně*, Tábor 1983, s. 33.

¹³ Jaroslav DVOŘÁK – Jaroslav Koudelka, *80 let provozu na trati Tábor – Bechyně*, Tábor 1983, s. 33.

¹⁴ Podružnou napájecí stanicí i zatrolejování nového úseku na ocelových sloupech provedla firma Škoda. Jaroslav DVOŘÁK – Jaroslav Koudelka, *80 let provozu na trati Tábor – Bechyně*, Tábor 1983, s. 36.

¹⁵ Most projektoval Dr. Ing. Eduard Viktora a jeho stavbu v letech 1926–1928 vedla firma Ing. Hlava a Dr. Kratochvíl, která most postavila za necelých 5 milionů K. Rozpětí hlavního oblouku je 90 m, tyčí se 50 m nad hladinou. Most je dlouhý 203,4 m a široký 6,6 m.

převedena na parní trakci. Práce byly skončeny 30. 9. 1938. Ke slavnostnímu znovu zprovoznění dráhy, ale kvůli pomnichovským událostem nedošlo.¹⁶

Vozy brázdící bechyňskou dráhu

První vozy s označením EM 400.001–EM 400.004 zhotovila firma Ringhoffer Praha-Smíchov a firma Křížík Praha-Karlín ji opatřila elektrickým zařízením. V letech 1903–1905 jezdily na dráze dva vozy, v roce 1905 přibyl třetí EM 400.003 a v roce 1908 čtvrtý. První tři vozy byly rozděleny na dva oddíly pro cestující, 3. třída se 30 místy a 2. třídy s 10 místy + oddíl pro přepravu pošty, pro zavazadla byl zřízen zvláštní oddíl, na obou stranách vozu se nacházela kabina řidiče jako u vozů městské tramvajové dopravy v Praze. Cena jednoho vozu činila 30 000 K. Do současnosti se dochoval pouze vůz EM 400.001, který je v majetku Národního technického muzea, ale stojí v tábořském depu lokomotiv. Koleje bechyňské dráhy brázdily až do 40. let jen tyto vozy, pak přibýly vozy E 410 vyrobené Škodovými závody. Tyto nové vozy byly delší než původní, dosahovaly délky 15 m, vozy EM 400 měly délku 13 m. V roce 1956 byly na bechyňskou dráhu přiděleny dvě nové lokomotivy s označením E 422 zvané Bobinka vyrobené firmou Škoda. Bobinka jezdí na dráze dodnes.

Mezi lety 1962–1973 jezdila na Bechyňské dráze lokomotiva E 423. zvaná Adamovka nebo Amálka podle místa výroby v Akciové společnosti pro stavbu strojů a mostů v Adamově v roce 1927. Na dráze sloužily dvě lokomotivy tohoto typu, ale v roce 1973 došlo k jejich odstavení, jedna byla sešrotována a druhá přesunuta jako exponát do Národního technického muzea v Praze s označením E 423.001. V roce 2003 byla k 100. výročí bechyňské dráhy znovu zprovozněna.

V letech 1962–1973 brázdily koleje lokálky ještě další lokomotivy E 424 a E 436, které byly kvůli přepnutí trolejového vedení na pražských nádražích přeřazeny na bechyňskou dráhu. Nové lokomotivy tak dokázaly pokrýt zvýšené nároky na přepravu na této lokální trati. Lokomotiva E 424 zvaná Bastila byla vyrobena ve škodových závodech již v roce 1928. Tato lokomotiva jezdila na dráze jen v letech 1962–1965. Lokomotivy E 436 jezdily na dráze dvě, Barbora s označením E 436.002 a Cilka s označením E 436.004, která byla po stažení z provozu v roce 1973 předána Národnímu technickému muzeu v Praze. Lokomotivy tohoto typu byly vyrobeny v letech 1927–1928 celkem čtyři ve firmě Českomoravská-Kolben-Daněk (ČKD) v Praze. Údržba těchto lokomotiv byla náročná, hlavně na náhradní díly, proto byla Barbora použita jako zdroj náhradních dílů. Tento typ lokomotivy však vyhovoval náročným zimním podmínkám na trati. V roce 1973 vytlačila všechny provozuschopné lokomotivy na lokálce nová lokomotiva E 426.0 zvaná žehlička. Elektrická lokomotiva byla vyrobena ve firmě Škoda Plzeň s typovým označením Škoda 33E. Patřila k československým lokomotivám tzv. II. generace. Vedle žehličky zůstala na trati ještě Bobinka E 422.

Slavnostní zahájení provozu dráhy v neděli 21. 6. 1903¹⁷

Před 9 hodinou ráno se na nádražním peronu v Táboře shromáždili zástupci města v čele se starostou Aloisem Kotrbelcem, okresní výbor a členové okresního zastupitelstva

¹⁶ Jaroslav DVOŘÁK – Jaroslav Koudelka, 80 let provozu na trati Tábor – Bechyně, Tábor 1983, s. 42.

¹⁷ Zahájení vozby na elektrické místní dráze Tábor-Bechyně, Tábor, roč. 40, č. 25, 24. 6. 1903, s. 1, 2.

v čele s okresním starostou císařským radou Emanuelem Zeisem, dále zástupci krajského soudu, okresního finančního ředitelství, berního úřadu, tabákové továrny, ředitelé středních škol a profesorské sbory, okresní hejtman Hula, železniční úředníci, zástupci spolků, obchodního grémia a židovské obce. Na slavnostní zahájení provozu dorazilo velké množství hostů: místodržitel království českého Karel hrabě Coudenhove, zemský maršálek Jiří kníže Lobkowitz, císařský rada František Křížík, ředitel firmy Křížík JUC. Jan Sedlák, vládní rada Marek jako zástupce ministra železnic Wittka, náměstek ředitele státních drah v Praze vládní rada Hrazdára, vrchní inspektor státních drah Posta, hrabě Jan Harrach, hrabě Schönborn ad. Po uvítání hostů se všichni přesunuly z peronu k hotelu Slavie, kde byl instalován provizorní oltář, u něhož odsloužil mši svatou tábořský děkan Korecký. Po mši následovalo malé občerstvení na peroně a poté již jízda připraveným vlakem do Bechyně v 10.50. Vlak sestával z jednoho motorového vozu a dvou připojených osobních vozů. Na zastávce ve Slapech uvítal cestující starosta obce Tůma. V Malšicích následovala další zastávka, v níž cestující zastihla průtrž mračen. Deštivé počasí trvalo až do večerních hodin, což mělo vliv i na slavnost v Bechyni, jejíž část zmařil. Na zastávkách a stanicích očekávali příjezd vlaku zástupci obecních zastupitelstev, místní i přespolní, zástupci spolků, škol, žáci ad. Vlak zastavil ve Slapech, Malšicích, Sudoměřicích-Černici a nakonec v Bechyni (zastávce). V Bechyni přivítal cestující starosta Hynek Daniel, jeden z předních zastánců zřízení této lokální dráhy. Z konečné stanice byli hosté odvezeni za neustávajícího deště připravenými kočáry do města, kde si prohlédli výstavu keramické školy. Následoval banket v hostinci na knížecí po půl třetí. Kvůli nepříznivému počasí bylo upuštěno od procházky po okolí. Banketu se zúčastnil i hrabě Alfons Paar. Prvním vlakem po 17. hodině odjel místodržitel a maršálek, zbytek hostů pak dalším vlakem po 21. hodině. Účastníkům slavnosti byla rozdávána publikace Elektrický pohon na železnicích. Místní dráha z Tábora do Bechyně, kterou při příležitosti zprovoznění dráhy vydala firma František Křížík Praha-Karlín.

Lenka a Jitka Vandrovcovy