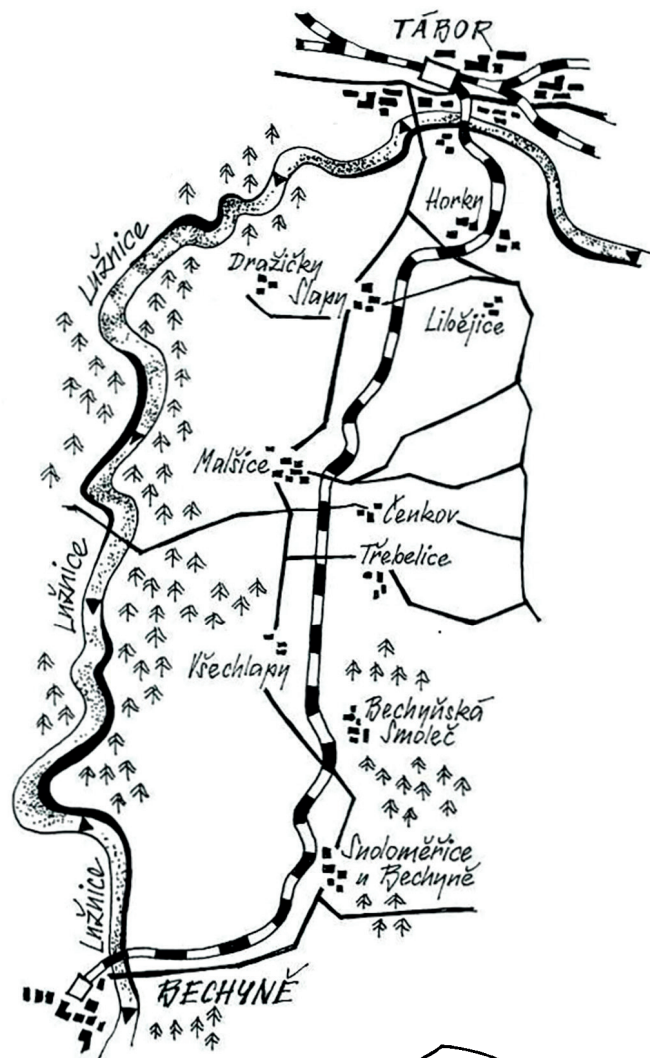




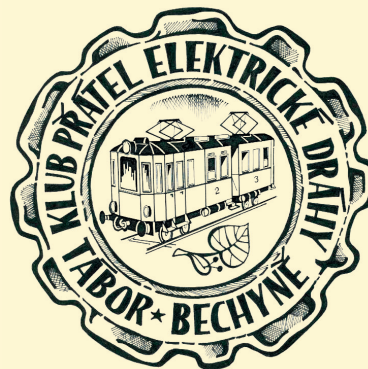
## Klub přátel elektrické dráhy

### Tábor – Bechyň

Organizace započala svoji činnost v roce 1998 jako nástupce nadace. Jejím cílem je prostřednictvím svých aktivit, zejména pak pořádáním historických jízd, udržovat při životě tuto jedinečnou trať i odkaz všestranného vynálezce Františka Křižíka.

Od počátku své činnosti uspořádal klub celkem 127 jízd, při kterých bylo přepraveno 12 500 cestujících. Mezi nejoblíbenější například patří již 13. sezonu mikulášské jízdy spojené s nadálkou pro děti.

Klub přátel elektrické dráhy Tábor – Bechyň přispěl v roce 2002 a 2003 částkou 200 tis. Kč na generální opravu původní Křižíkovy elektrické lokomotivy M 400 „Elinka“ a 60 tis. Kč na rekonstrukci remízy (malého depa) v Bechyni.



Autorem všech použitých ilustrací je výtvarník Jan Stránský.

### Další informace

[www.cd.cz/nostalgie](http://www.cd.cz/nostalgie)

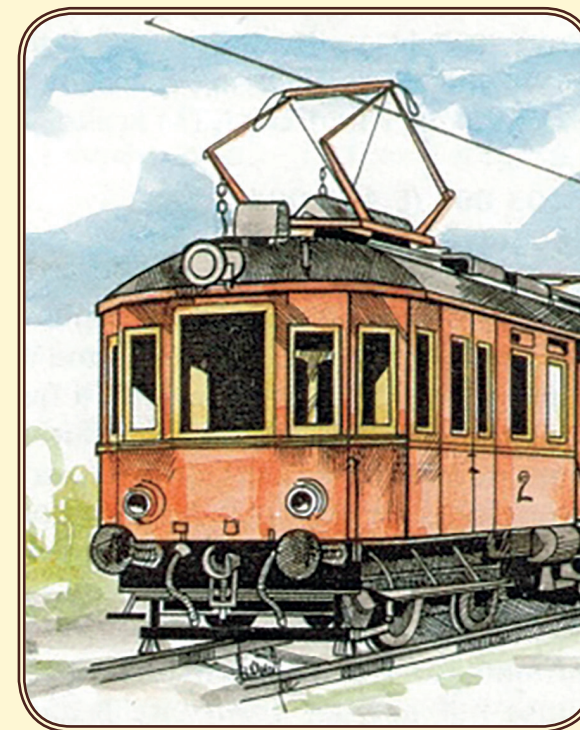
### Partneři akce



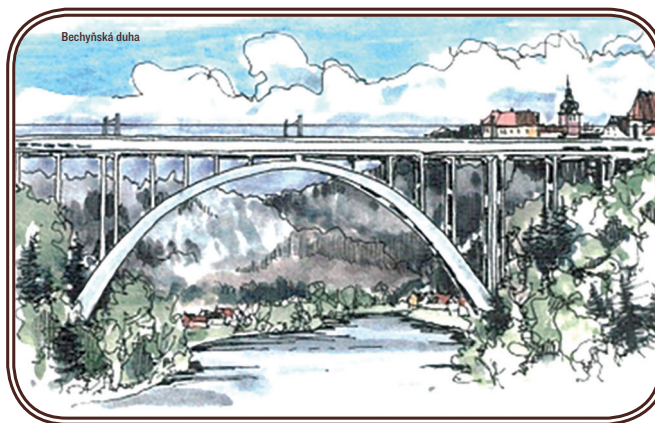
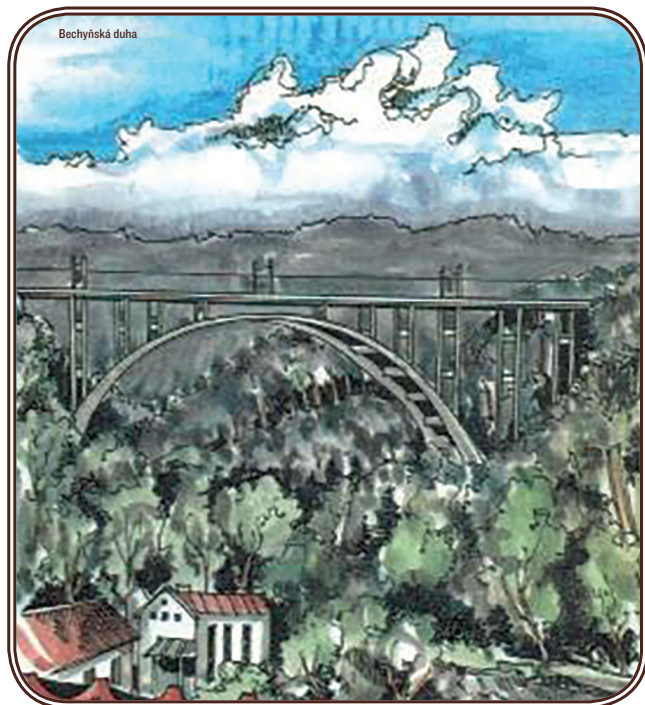
# Elinkou po Bechyňce

Tábor – Bechyň a zpět

Z historie naší první elektrifikované trati.



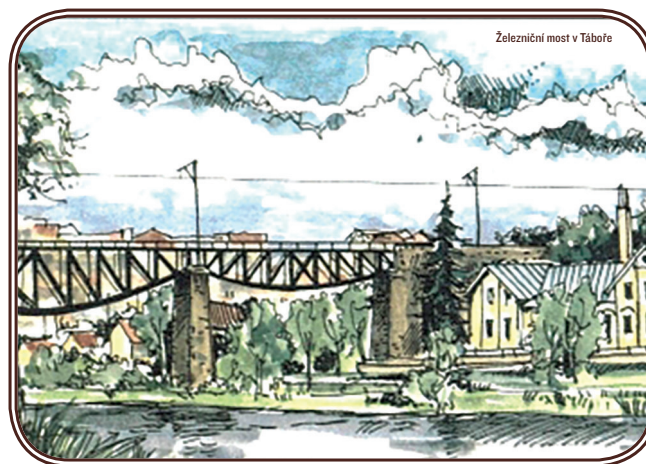
Na území České republiky najdeme celou řadu památek, díky kterým můžeme i po řadě desetiletí žasnout nad důvtipem a odhodláním železničních inženýrů i investorů předchozích generací. Trať „Bechyňka“ se pyšní významným prvenstvím – na žádné jiné veřejné trati na našem území nebyl elektrifikovaný provoz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



### 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 těmito omezeními bylo dosaženo úspory téměř 200 tun oceli. I když se preferovalo užití proudu střídavého, zde byl použit proud stejnosměrný.

Nejnáročnějšími stavbami na celé železniční 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 naláman v lomech pod Klokoty u Tábora. Zřizovací náklad na stavbu trati činil 2 795 000 K.



### 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 M400.01 je od roku 1974 součástí sbírky Národního technického muzea.

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. Most je nazván Bechyňská duha a jeho raritou je mostovka společná pro železniční i silniční dopravu.

K dalším podstatným datům patří rok 1938, kdy byla provedena rekonstrukce trakčního vedení a napájení dráhy. Kromě vozů Elinky 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 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

### Založení trati

František Křížík usilovně hledal možnost uplatnění elektrického provozu na železnici. Avšak v tehdejší Rakousku-Uhersku nebyly s tímto provozem zkušenosti, a tak aktivita pro vznik lokální trati vzešla od podnikatelů. Průkopníkem v této oblasti se 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 s elektrickým pohonem.

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.

Koncese pro stavbu elektrické dráhy byla družstvu udělena 19. 4. 1902. V této koncesi byl uveden termín ukončení stavby do konce roku 1904. Zemský výbor však tuto lhůtu zkrátil do 1. 6. 1903.