

Die Eisenbahnstrecke Tábor – Bechyně und ihre Umgebung



Weitere Informationen
www.cd.cz/nostalgie



Partner der Veranstaltung



- Legende**
- Markierte Wanderwege
 - NS - Lehrpfad
 - Eisenbahnstrecke
 - auf der Karte gekennzeichnete Strecke
 - Straße
 - Fluss Lužnice
 - Gemeinde
 - ⊙ Eisenbahnstation, Haltestelle
 - PP Naturpark
 - ⬛ Ruine
 - ⬛ Burg, Schloss
 - ⚔ Kirche
 - Sehenswürdigkeit
 - ★ Aussichtspunkt
 - ⚰ Hügelgrab
 - ⚡ Tunnel
 - ⚡ Wegzweigung

Mit der Elinka entlang der Bechyňka Tábor – Bechyně und zurück

Aus der Geschichte unserer ersten elektrifizierten Strecke



Auf dem Gebiet der Tschechischen Republik finden wir eine Reihe Denkmäler, dank denen wir über Jahrzehnte über den Scharfsinn und die Entschlossenheit der Ingenieure und Investoren vergangener Generationen staunen können. Die Strecke „Bechyňka“ kann sich eines bedeutenden Rekords rühmen – auf keiner anderen öffentlichen Strecke auf tschechischem Gebiet gab es früher elektrifizierten Betrieb. Besuchen Sie daher mit uns ein kleines, aber bedeutendes Stück Eisenbahngeschichte!

Vorangehende Ereignisse

Im Jahr 1871 wurde ein Teil der Kaiser-Franz-Josef-Strecke in Betrieb genommen, die aus Gmünd über Tábor nach Prag führte. Im Jahr 1889 wurde die Strecke aus Tábor nach Písek fertiggestellt und eröffnet, die Bestandteil der sog. Böhmisches-Mährischen transversalen Bahn war, die nach Fertigstellung Jihlava über Tábor, Písek, Horažďovice, Klatovy mit Brod nad Lesy an der Grenze mit Deutschland verband. Das Grundgerüst der Hauptstrecken wurde errichtet, und dann fehlte nur noch, die Speisung der Strecken durch Zuflüsse aus abgelegenen Regionen dieser Region sicherzustellen.

In der Region Tábor ohne Eisenbahn auskommen mussten weiterhin die Gegenden Mladá Vožice und Bechyň. Diese Lücke sollte eine Bahn füllen, die aus Vodňany über Týn nad Vltavou und Bechyň nach Tábor, Mladá Vožice und Vlašim mit Mündung in Kolín oder in Kutná Hora projektiert war. Zur Vereinfachung der Umsetzung der Projekte von Nebenbahnen wurden mehrere neue Gesetze angenommen, die den Eisenbahnbau auf dem Gebiet Österreich-Ungarns vereinfachten und zugänglich machten. So entstanden verschiedene Genossenschaften.

Das Projekt der Bahn aus Vodňany nach Tábor wurde im Jahr 1899 abgelehnt. Dies führte dazu, dass eine neue Genossenschaft zum Bau einer Bahn aus Tábor über Bechyň nach Týn nad Vltavou gegründet wurde. Die Tätigkeit dieser Genossenschaft dauerte nicht lang an, obwohl die Regierung versprach, eine Strecke aus Tábor über Bechyň nach Týn nad Vltavou zuerst zu bauen. Vorrang bekam am Ende die Teilstrecke aus Týn nad Vltavou nach Vodňany. Aus dieser Genossenschaft traten daher die Vertreter aus Týn aus und die Genossenschaft zerfiel wieder.



Gründung der Strecke

Fast zeitgleich wurde in Bechyň eine weitere Genossenschaft gegründet, diesmal zum Bau einer Strecke aus Bechyň nach Tábor. Erst dieser Genossenschaft gelang es, mit Unterstützung von Doktor František Dostál für den Bau die Gunst der Regierung und des Landesausschusses zu gewinnen. Im Jahr 1889 wurde der Entwurf der Strecke der Versammlung zur Bewilligung vorgelegt und zu dieser Zeit war schon klar, dass die lange ersehnte Strecke gebaut würde. Eine vorläufige Studie wurde an das technische Büro Köhler und Raynal in Prag vergeben.

All diese Ereignisse fanden zu einer Zeit statt, als František Křížík intensiv nach Möglichkeiten suchte, elektrischen Betrieb bei der Eisenbahn einzusetzen, und so schlug seine Firma schon im Jahr 1893 einen Elektroantrieb für die örtliche Bahn aus Cártilí (Rybník) über Vyšší Brod und Lučovice (Loučovice) nach Lippen (Lipno) vor. Jedoch gab es im damaligen Österreich-Ungarn mit diesem Betrieb keine Erfahrungen, daher wurde der Vorschlag abgelehnt. Trotzdem ging der Gedanke selbst nicht verloren und die Aktivität zur Entstehung einer lokalen Strecke ging am Ende von Unternehmern aus. Inzwischen arbeitete jedoch František Křížík an Bauten elektrischer Bahnen: seiner eigenen in Prag, durch Karlín nach Libeň und Vysočany, die Rundbahnen Prag–Žižkov–Vinohrady, Straße Spálená–Vyšehrad, außerdem die elektrischen Stadtbahnen für die Königsstadt Pilsen, deren Betrieb er auch für seine Versuche mit Fahrten mit Elektroantrieb übernahm, um nachzuweisen, dass dieser Betrieb geeignet ist. Und wie die Zeit verstrich, zeigte sich, dass er sich gerade für die Strecken Svojsín–Bor und Tábor–Bechyň eignete.

Zum Pionier in diesem Bereich wurde für die Strecke Tábor–Bechyň Jan Sedlák, Direktor des Werks von František Křížík, der im Jahr 1898 mit der Genossenschaft / Vereinigung in Bechyň, die für den Bau der Strecke Bechyň–Tábor gegründet wurde, über die Ausarbeitung des Projekts verhandelte. Wenig später spricht das K.K.-Eisenbahnministerium seine Zustimmung zum Entwurf des Baus dieser Bahn aus. Und das obwohl für die übrigen lokalen Strecken weiterhin der Betrieb in klassischer Form bevorzugt wurde, also mit Dampflokomotiven. Die Genossenschaft in Bechyň begann nach diesen Ereignissen mit den Verhandlungen über die Konzession für den Bau der Bahn. Diese Verhandlungen waren am Ende sehr schwierig, denn der elektrische Betrieb war zu dieser Zeit in diesen Bereichen nicht üblich. Die Konzession für den Bau wurde der Genossenschaft am Ende am 19. 4. 1902 erteilt. In dieser Konzession wurde als Termin der Fertigstellung des Baus zum das Ende des Jahres 1904 angeführt. Der Landesausschuss verkürzte diese Frist auf den 1. 6. 1903.

Bau

Der Bahn wurden bei der Erteilung der Konzession bestimmte Zugeständnisse gegenüber anderen Nebenstrecken gewährt. Z. B. wurde der kleinste Bogenradius bis auf 125 Meter gesenkt. Außerdem wurde die Verwendung von Schienen mit 21,75 kg/m gegenüber 26 kg/m, die auf anderen Strecken zum Einsatz kamen, genehmigt. Von den weiteren technischen Parametern wurde das Befahren von Bögen von weniger als 150 m mit einer Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h gegenüber den übrigen Teilen der Strecke mit zulässiger Geschwindigkeit von 30 km/h festgelegt.

Das größte durchschnittliche Gefälle der Strecke wurde auf 35 Promille genehmigt. Die Strecke sollte sich dem Terrain anpassen, der einzige kurze Einschnitt ist nur 4 Meter tief. Nicht nur durch diese Einschränkungen wurden Einsparungen von fast 200 Tonnen Stahl erzielt. Auch wenn die Verwendung von Wechselstrom bevorzugt wurde, wurde hier Gleichstrom verwendet. Die anspruchsvollsten Bauten der Strecke waren die Stahlbrücken über den Fluss Lužnice in Tábor und das Objekt des Kraftwerks bei dieser Brücke. Die Brücke ist 174 m lang und erzielt eine Höhe von 20 m über dem Flusspegel. Der Stein für die Pfeiler der Brücke wurde in den Steinbrüchen unter Klokoty bei Tábor gewonnen. Die Baukosten für den Bau der Strecke beliefen sich auf 2.795.000 CZK.

Betrieb und Entwicklung

Die erste Probefahrt wurde nach nur einem Jahr des Baus am 1. 6. 1903 durchgeführt und die feierliche Fahrt, die den regelmäßigen Betrieb auf der Strecke eröffnete, erfolgte am 21. 6. 1903. Der Betrieb wurde von Beginn an durch zwei elektrische Motorenwagen sichergestellt, zu denen im Jahr 1905 ein dritter und im Jahr 1908 ein vierter hinzukamen. Diese Wagen wurden später als EM 400 (001, 002) gekennzeichnet und waren von identischer Konstruktion. Der dritte (003) und vierte (004) Wagen waren von anderer Konstruktion als die ersten beiden. Der bis heute betriebsfähige Wagen mit der Kennzeichnung M 400.001 ist seit dem Jahr 1974 Teil der Sammlung des Nationalen Technikmuseums. Wenngleich dieser Wagen als M 400.001 gekennzeichnet ist, entstand er durch die Verbindung zweier Wagen – dem Kasten EM 400.001 und dem Fahrwerk EM 400.003. Dazu kam es in den 40er Jahren des letzten Jahrhunderts. Hersteller des Wagenkastens ist die Firma Ringhoffer und die Elektroinstallation wurde von der Firma Křížík durchgeführt.

Im Jahr 1929 wurde die Bahn auf das zweite Ufer der Lužnice in Bechyň verlängert, als der Fluss durch die neu gebaute Stahlbetonbrücke überspannt wurde, die zum 10. Jubiläum der Gründung der Tschechoslowakischen Republik gebaut wurde. Die Brücke trägt heute den Spitznamen Bechyňská duha (Bechyňer Regensbogen) und das Besondere an ihr ist die gemeinsame Fahrbahn für Eisenbahn- und Straßenverkehr.

Zu weiteren wichtigen Daten gehört das Jahr 1938, in dem die Rekonstruktion der Traktionsleitung und der Stromversorgung der Bahn durchgeführt wurde. Neben den Wagen der Reihe EM 400 (Elinka) fuhren auf der Strecke die Maschinen E 410.001, E 422.0 (Bobinka), E 424.002 (Bastila), E 436.0 und sogar Dampflokomotiven der Reihen 310.0 und 423.0, später auch Lokomotiven der Reihe E 423.0.

Technische Angaben

- Ursprüngliche Länge der Strecke: 23,267 km
- Neue Länge der Strecke: 24,092 km
- Anzahl Stationen und Haltestellen: 13
- Fahrzeit: ca. 50 Minuten