

Tábor, Bechyňe, 18. května 2016

Léto na Bechyňce nabídne jízdy historických lokomotiv „Bobinka“ a „Elinka“

Historické lokomotivy „Bobinka“ a „Elinka“ budou v letních měsících jezdit po naší nejstarší elektrifikované trati. Jízdy historických vozů se uskuteční od 4. června do 28. srpna. Na vybraných pravidelných spojích každou sobotu a neděli v uvedeném období České dráhy nabízejí jízdy historické soupravy s Bobinkou. Zvláštní jízdy s Elinkou si zájemci můžou vyzkoušet ve dnech 4. a 18. června, 2., 16. a 30. července a 27. srpna.

Slavnostní zahájení Léta na Bechyňce se uskuteční v sobotu 4. června. Historické lokomotivy potáhnou dva unikátní osobní vagony. Vagony mají nový lak, opravený interiér a instalované držáky na kola. V pravidelných spojích platí běžný tarif ČD, jízdu v „Elince“ je povinná rezervace a vzhledem k unikátnosti platí zvláštní jízdné.

Doprovodný program v roce 2016

- **4. června – 28. srpna:** výstava o železniční trati Tábor – Bechyňe a historických vozidlech, doplněná o modelové kolejiště Pavla Kohoutka v Městském muzeu v Bechyni
- **18. června:** výročí 113 let trati Tábor – Bechyňe, DUHAFEST v klášterní zahradě v Bechyni, ale také pochod údolím Židovy strouhy (6. ročník)
- **2. – 3. července:** víkend s Toulavkou, cesty vlakem vám zpřijemní Krajánek
- **9. července:** Divadlo v trávě (XXIV. ročník) a raftové závody – Bechyňe
- **16. července:** BOHEMIA JAZZ FEST v Táboře
- **22. – 24. července:** Divadlo na návsi (XI. ročník) – Sudoměřice u Bechyně
- **30. července:** Koloběžková GRAND PRIX, Keramický trh a Bleší trh v Bechyni
- **5. – 7. srpna:** Komedianti v ulicích v Táboře
- **6. – 7. srpna:** Bechyňský festival dechových hudeb (XXIV. ročník)
- **13. srpna:** Bechyňské doteky
- **28. srpna:** slavnostní ukončení Léta na Bechyňce

Jízdní řád „Elinky“ Tábor – Bechyňe a zpět (4. a 18. června, 2., 16. a 30. července, 13. a 27. srpna 2016)				
směr tam		stanice	směr zpět	
28460	28462		28461	28463
09:39	13:39	Tábor	12:16	16:16
09:52	13:52	Slapy	12:05	16:05
10:00	14:00	Malšice	11:57	15:57
10:20	14:20	Sudoměřice u Bechyně	11:43	15:43
10:33	14:33	Bechyňe	11:24	15:24

Jízdní řád „Bobinky“ Tábor – Bechyně a zpět (soboty a neděle od 4. června do 28. srpna 2016)								
směr tam				stanice	směr zpět			
09:17	11:07	13:07	15:07	Tábor	10:52	12:52	14:52	16:52
09:16	11:16	13:16	15:16	Horky u Tábora	10:43	12:43	14:43	16:43
09:20	11:20	13:20	15:20	Slapy	10:40	12:40	14:40	16:40
09:22	11:22	13:22	15:22	Libějice	10:38	12:38	14:38	16:38
09:28	11:28	13:28	15:28	Malšice	10:33	12:33	14:33	16:33
09:30	11:30	13:30	15:30	Čenkov u Malšic	10:30	12:30	14:30	16:30
09:32	11:32	13:32	15:32	Třebelice	10:27	12:27	14:27	16:27
09:34	11:34	13:34	15:34	Všechlapy	10:25	12:25	14:25	16:25
09:37	11:37	13:37	15:37	Bechyňská Smoleč	10:22	12:22	14:22	16:22
09:42	11:42	13:42	15:42	Sudoměřice u Bechyně	10:18	12:18	14:18	16:18
09:47	11:47	13:47	15:47	Bežerovice	10:12	12:12	14:12	16:12
09:51	11:51	13:51	15:51	Bechyně zast.	10:08	12:08	14:08	16:08
09:55	11:55	13:55	15:55	Bechyně	10:04	12:04	14:04	16:04

Jízdné

„Elinka“

- dospělí jednosměrné 1. třída 200 Kč
- dospělí jednosměrné 2. třída 180 Kč
- děti jednosměrné 1. třída (6–15 let) 100 Kč
- děti jednosměrné 2. třída (6–15 let) 90 Kč
- děti do 6 let zdarma (bez nároku na místo)
- jízdní kola se nepřevážejí

Rezervace

- je povinná pouze pro vlaky s „Elinkou“ z důvodu omezené kapacity
- místo lze rezervovat v kterékoliv pokladně ČD
- jízdenku s místenkou lze zakoupit od 9. května

Trat' „Bechyňka“

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. Trat' „Bechyňka“ se pyšní významným prvenstvím – na žádné jiné veřejné trati na našem území nebyl elektrifikovaný provoz dříve.

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.

Výstavba

Dráze byly při udělení koncese poskytnuty určité úlevy oproti jiným vedlejším tratím. Např. nejmenší poloměr oblouku byl snížen 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 pojíždění 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 nalámán 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 tratě

- Původní délka tratě: 23,267 km
- Nová délka tratě: 24,092 km
- Počet stanic a zastávek: 13
- Jízdní doba: cca 50 minut

Mgr. Radka Pistoriusová

tiskový mluvčí ČD

M: 725 032 134

hot-line tiskového oddělení ČD pro mimořádnosti: 724 977 822, press@cd.cz

O společnosti České dráhy, a.s.

Akciová společnost České dráhy plní v České republice úlohu národního dopravce a na základě objednávky státu a krajů zajišťuje základní dopravní obslužnost státu. V roce 2014 využilo služeb společnosti přes 170 milionů zákazníků. V posledních letech došlo k výraznému omlazení vozidlového parku, a to v regionální i dálkové dopravě. Ve snaze zatraktivnit železniční dopravu a zvýšit konkurenceschopnost na otevřeném trhu investovala firma od roku 2008 do nákupu a modernizace vozidel 37 miliard korun.