

Jindřichohradecké úzkokolejky II.

Program zájezdu:

- 6:00 odjezd z Prahy;
8:30 – 10:30 prohlídka depa a dílen JHMD v Jindřichově Hradci;
10:50 sraz na nástupišti vlaků JHMD;
11:05 odjezd pravidelným vlakem JHMD č.208 do Kamenice nad Lipou;
11:45 – 13:30 prohlídka dílen JHMD a unikátní tiskárny lepenkových jízdenek v Kamenici n. L.;
13:30 – 15:00 individuální prohlídka města Kamenice nad Lipou;
15:00 sraz na železniční stanici;
15:19 odjezd pravidelným vlakem JHMD č.212 do Obrataně;
16:15 odjezd autobusem z Obrataně zpět do Prahy;
18:30 předpokládaný příjezd do Prahy.

Důležité upozornění!

Z Jindřichova Hradce do Kamenice n. L. a následně pak z Kamenice n. L. do Obrataně jedeme pravidelnými vlaky JHMD. Nemůžeme tedy čekat na případné opozdilce, proto se nezapomeňte včas dostavit na nádraží v Jindřichově Hradci a Kamenici n. L.

Úvod

V roce 2000 jsme poprvé s VTK při DP-Metro navštívili malebný kout jižních Čech, kde v hlubokých lesích nesviští superrychlá Pendolina, ale zvolna tak, jak to odpovídá zpomalenému běhu času zdejšího kraje, se tu po svých úzkých kolejích kolébají vláčky po dvou větvích zdejších úzkokolejek. Jejich centrem je Jindřichův Hradec. V roce 2000 vedla naše cesta po jižní větvi vedoucí hlubokými lesy přes Kunžak – Lomy do Nové Bystřice u rakouských hranic. Tentokrát se podíváme na severní větev vedoucí přes Kamenici nad Lipou do Obrataně nedaleko Tábora. Tato větev, na rozdíl od své jižní sestřičky, která je zaměřena hlavně na turisty, zajišťuje zejména v úseku z J. Hradce do Kamenice plnohodnotnou dopravní obslužnost.

Svoji návštěvu začneme v depu a dílnách v Jindřichově Hradci. V areálu stanice si budeme moci prohlédnout také podvalníkovou jámu: místo, kde lze normálněrozchodné vozy naložit na podvalníky a zboží tak bez překládky dopravit k zákazníkovi na nákladíště a vlečky obsluhované úzkokolejkou.

Z J. Hradce se svezeme po prvním, 21 km dlouhém úseku severní větve přes Novou Včelnicu do Kamenice nad Lipou. Tady nás čeká prohlídka dalšího depa a dílen těžké údržby. Unikátem na kamenickém nádražíčku je funkční tiskárna klasických lepenkových jízdenek. Historie lepenkových (kartónových) jízdenek začíná v roce 1838 v Manchesteru. Místní přednosta stanice Thomas Edmonson jistě netušil, že jím zavedené jízdenky přežijí na některých dráhách až do dnešní doby. Edmonsonovská jízdenka je kartónek o rozměrech 30x57 mm s jednostranným nebo oboustranným potiskem. Původně byly jízdenky ručně vypisované, později tištěné. Barva kartónu zpravidla odlišovala vozovou třídu. Barevný potisk, například šikmými nebo svislými pruhy, vyznačoval různé druhy příplatků. Po prohlídce budete mít odhadem 1,5 až 2 hodiny volného času na prohlídku města či oběd.

Pak už nás čeká druhá část severní větve, 25 km dlouhý úsek z Kamenice přes Černovice u Tábora do Obrataně. Tady je druhý styk úzkorozchodek s normálně rozchodnou tratí, a to s tratí z Tábora do Horní Cerekve. Na nás už tu bude čekat autobus, který nás odveze zpět do Prahy.

Vznik trati

Do Jindřichova Hradce přijel první vlak s cestujícími 3. 11. 1887, a to po trati z Veselí-Mezimostí (dnes Veselí nad Lužnicí) do Jihlavy. Trať byla součástí tzv. Českomoravské transversální dráhy budované na



základě zákona 173 z roku 1883. Podle článku I. zákona šlo o výstavbu tratí tak, aby „bylo zřízeno železniční spojení od uherských hranic skrze Čechy až na Bavorské hranice“. Stavba tratí probíhala zcela na státní náklady. Na základě stejného zákona byla zbudována i severnější varianta „transverzálky“ z Písku přes Milevsko, Tábor, Obratán a Pelhřimov do Horní Cerekve, kde navazovala na trať z Veselí do Jihlavy.

První snahy o zbudování tratí přes Kamenici nad Lipou souvisí s budováním „transverzálky“, kdy město usilovalo o vedení tratí co nejbližší k městu. Tato snaha nevyšla a tak se začalo uvažovat o stavbě „spojovací dráhy“ z Jarošova resp. Jindřichova Hradce přes Kamenici do Pelhřimova, a to jako dráhy o normálním rozchodu. V rámci přípravných prací je doporučena trasa z Jindřichova Hradce do Obrataně, i když varianta jarošovská s možností peážního provozu po státní dráze do Hradce je stále ještě, kvůli nižším nákladům, v úvahách.

Ministerstvo železnic sice uznalo stavbu dráhy jako žádoucí, ale navrhlo, stejně jako v případě dráhy do Nové Bystřice, kvůli malému krytí ze strany místních zájemců, variantu úzkorozchodnou. Ta nakonec byla schválena, a to v konečné trase z Jindřichova Hradce přes Kamenici do Obrataně. Projekt byl zpracován v květnu 1903 a téhož roku v červenci byla zákonem 149 schválena „účast státu na opatření jistiny pro místní dráhy Jindřichův Hradec – Obratany“ a v prosinci 1904 byla vydána koncesní listina. Stavba byla zahájena v červenci 1905, 23. 12. 1906 proběhlo slavnostní zahájení provozu a na Štědrý den vyjel první pravidelný vlak. Dojel však z Hradce jen do Černovic, zbylých 10 kilometrů tratí si muselo na svůj vlak počkat, trať byla nesjízdná z kvůli závějím.

Popis tratí (převzato ze stránek JHMD <http://www.jhmd.cz>)

Idylka na úzkorozchodném nádraží je téměř pohádková. Pár odstavených osobních a nákladních vagónů zde stojí a čeká na svůj vlak. Mezi nimi stojí u nástupiště osobní vlak s lokomotivou a jedním vozem a pomalu se zaplňuje. Náhle se z tlampače rozhlasu se ozve hlášení: "Na úzkokolejném nádraží před nádražní budovou nastupujte do osobního vlaku Jindřichohradeckých místních drah do Lovětína, Nové Včelnice, Kamenice nad Lipou, Chválkova, Černovic, Křeče a Obrataně", což je neklamná známka toho, že se pomalu blíží čas odjezdu. A to se již blíží pan vlakvedoucí a zvědavě se ptá, kam kdo že ráčí cestovat. Možná Vás to trochu udiví, ale brzy pochopíte proč. A vysvětlení je prozaické - zastávky na znamení, které vláček projede aniž by zastavil pokud nikdo nechce vystupovat a na zastávce není nikdo, kdo by na vlak čekal.

Na návěstidle se mezitím rozsvítila zelená, ale protože jsme na "dráze", říká se "volno". Náš vlak se pomalu rozjíždí a míjí správnou budovu úzkokolejek, depo i odstavené historické vagónky z počátku století a pomalu vjíždí do kolejové splítky s normálně rozchodnou tratí. To už ale přichází pan vlakvedoucí a prodává cestujícím jízdenky. Otevřenými dveřmi do služebního oddílu můžeme vidět, jak za vlakem ubíhají tři kolejnice splítky. Vlak jede asi čtyřicítkou podél řeky Nežárky a začíná trochu zpomalovat před výhybkou, na které odbočí doleva na svou trať. To jsme na odbočce Dolní Skrýchov, kde také končí náš společný úsek s tratí do Nové Bystřice. Ta odbočuje ještě o kousek dál. Po původním ocelovém mostě přejezdíme na druhou stranu řeky a náš vlak začíná viditelně zrychlovat. Zanedlouho vlak houká před přejezdem a zastavuje v první zastávce naší cesty - Horním Skrýchově. Zde hodně cestujících vystupuje. Používají totiž úzkokolejku jako náhradu za městskou dopravu. Než se vlak dá do pohybu, prohlížíme si na vedlejší koleji odstavené podvalníky, potřebné pro přepravu normálně rozchodných nákladních vozů.

Náš vlak se mezitím vnořil do lesního ticha, které ruší pouze motor naší lokomotivy, který pracuje na největší možný výkon, protože jízdní řád je neúprosný. Sem tam můžeme mezi stromy zahlédnout nějakého houbaře - zdejší lesy jsou totiž vyhlášené v širokém okolí svými hříby. Padesátikilometrovou rychlostí projedeme okolo dřevěné čekárny zastávky v Dolní Radouni, kde také na podzim spousta houbařů vystupuje.

Netrvá to dlouho a vyjíždíme z lesa a za přejezdem vjíždíme do staničky s poetickým názvem Lovětín. Protože nikdo nenastupuje, pomalu ji projíždíme. Přímo z nádraží vede modrá turistická značka na asi 10 km vzdálený zámek Červená Lhota, vedoucí také přes vrch Čertův kámen s nadmořskou výškou 659 m. n. m. Stanička Lovětín si zaslouží naši pozornost ještě z jednoho důvodu. Kdo pozorně sledoval koleje, viděl, že jedna z nich mizí kdesi v lese po pravé straně. Je to bývalá vlečka, kam až do poloviny osmdesátých let jezdily vagóny s kaolinem, křídou a jinými surovinami pro nedalekou továrnu na keramiku. To by samo o sobě nebylo nic zajímavého, ale na konci této asi 400 metrů dlouhé koleje se nacházelo překladiště, kde se všechny suroviny a případně opačně i některé výrobky překládaly do drážky s rozchodem pouhých 600 mm. Když se pak celý velký vagón vyložil, dal se had čítající asi 30 malých dvounápravových vozíků s malou motorovou lokomotivou v čele do pohybu směrem k vlastní továrně vzdálené asi jeden kilometr odsud. Sám vjezd do závodu byl vskutku impozantní. Trať překonávala celý areál závodu po ocelovém mostě cca 4 m vysokém dokonce i s rozvětvením do dalších provozů. Bohužel, tato unikátní technologie ustoupila v osmdesátých letech automobilům a dnes existuje z této zajímavé drážky nepatrný zbytek v továrně sloužící k převozu polotovarů mezi jednotlivými provozů. Podobnou drážku s pravidelným parním provozem a stejným typem vozidel můžete navštívit v Mladějově, nedaleko Svitav.

Malá exkurze nás trochu zdržela a tak náš vlak již dávno projel zastávku Lovětín-obec (mimořadně do Lovětína nejezdí žádný autobus) a právě teď vykrukuje elegantní zatáčky nad říčkou Kamenicí, kousek před zastávkou v Nekrasíně. Zastávku projíždíme a za chvíli už vjíždíme na ocelový most přes státní silnici do Pelhřimova. Kousek vlevo nás však zaujme opuštěný most, který jako by byl železniční. Není to jen zdání, je to původní most, dnes již opuštěného a přeloženého úseku v souvislosti s výstavbou obchvatu státní silnice. Právě u tohoto mostku došlo v roce 1944 k tragédii. V prosinci 1944, kdy byly útoky amerických hloubkařů stále častější, nedbala vlakové četa varování amerického letce a vlak spolu s cestujícími neopustila. Hloubkař na vlak zaútočil a výsledkem byl prostřílený kotel lokomotivy U 47.001 a mrtvý topič. Tuto událost dnes připomíná už jen malý pomníček nedaleko nekrasínské zastávky přemístěný sem od dnes opuštěného mostku.

Při vzpomínání jsme si ani nevšimli, že náš vlak zarachotil na výhybkách a zastavil na nádraží v Nové Včelnici. Malebné a čisté nádražíčko podobné nádražím na jiných lokálkách v celém Česku je vstupní branou do města. Aby nebylo podobné, když se stavělo podle normálií (dnes by se řeklo podle dokumentace) Zemského výboru království českého, které byly platné v době stavby naší úzkokolejky po celém území Čech a Moravy pro stavby nádražních budov. Město Nová Včelnice, do roku 1950 Nový Etynek, bylo založeno roku 1662. Ve městě najdeme také staré židovské domy z 18. století a kostel z roku 1768. Málokdo asi ví, že Nová Včelnice je také rodištěm významného českého herce Rudolfa Hrušínského (1920 - 1994).

Na nádraží mezitím probíhá čilý ruch. Cestující se v našem vlaku vyměnili, ale vlak zatím nejede. Náhle se ozve houkání a na vedlejší koleji zastavuje osobní vlak jedoucí opačným směrem. Právě jsme se stali svědky křížování. I do druhého vlaku nastoupilo pár cestujících a oba vlaky se dávají do pohybu. Kousek za nádražím se připojujeme těsně k hlavní silnici v jejíž společnosti strávíme celé další tři kilometry. Také zde byla trať začátkem devadesátých let přeložena. Pokud budete pozorní, uvidíte na levé straně mezi poli opuštěný mostek původní trati. Automobily na společném úseku většinou vítězí nad vláčkem jedoucím svojí maximální padesátkou. Ale nepodceňujte naši lokálku! Vlakem tu jezdí spousta lidí - je totiž levnější a hlavně stejně rychlý jako autobus, jedoucí ve stejné trase. Ten totiž musí z hlavní silnice sjet do okolních vesnic a zase se tam vrátit.

Vlakem prochází opět pan vlakvedoucí a vyzptává se na cíl cesty. Svě staré známé cestující už zná a těch se neptá, protože je za ta léta už zná a ví kam jezdí. Před zastávkou ve Žďáře se pak jen vykloní z okénka a dá strojvedoucímu návěst, že může jet dál. Blízká silnice kdesi zmizela a vlak opět vykrukuje zatáčky okolo meandrů Kamenice jedouc lesem i mezi poli. Kousek za zastávkou v Rodinově (pozor však, pár chalup nedaleko není Rodinov - ten je na opačné straně asi kilometr odsud, ale osada zvaná Rachačky) zaburácí motor lokomotivy našeho vlaku opět plným výkonem. Náš vlak se musí rozjet do velkého obávaného kopce se stoupáním až 24‰ (pro neznalé: je to stoupání při kterém vlak na každém metru trati vystoupá o 24 mm) zvaného Brádko podle stejnojmenného kopce nad námi vlevo na kterém se nachází starý lesní hřbitov s křížovou cestou v modřínové aleji. O tom, že kopec je opravdu nebezpečný se v noci na 30. května 1995 přesvědčil jeden z místních vlakvedoucích, když ve snaze zastavit rozjíždějící se vozy na nádraží v Kamenici naskočil na stupačku a snažil se je zastavit. Po dva kilometry dlouhé jízdě až devadesáti kilometrovou rychlostí vykolejily všechny vozy těsně před rodinovskou zastávkou a skončily pod náspem na jedné hromadě. Stoupání končí těsně před kamenickou stanicí, kam vjedeme za velkého houkání, protože před nádražím je velmi frekventovaný přejezd.

Kamenice nad Lipou je staré město, založené již ve 13. století, které svůj přídomek získalo v 18. století podle prastaré, dodnes rostoucí lípy v zámeckém parku. Město se pyšní svým renesančním zámekem, původně hradem přestavěným kolem roku 1450 s věží nad vstupní branou z roku 1744. Ve městě samém jsou také patrné zbytky původního opevnění z 15. století. Za zmínku stojí též zdejší vlastivědné muzeum, které také schraňuje spoustu dokumentů, které se vztahují ke stavbě úzkokolejky. V okolí města najdete pak velmi pěkné koupání, připraveny jsou i cyklistické trasy a v zimě je k dispozici také lyžařský vlek.

My se však musíme vrátit na nádraží, aby nám náš vlak neujel. Na třetí koleji stojí připraven k odjezdu nákladní vlak do Jindřichova Hradce s vozy na podvalnicích. Nákladní doprava je zde velmi silná a na nádraží panuje každý den čilý ruch. Nezřídka je zde i deset vozů najednou pro místní podniky. Kamenice je proto jednou z nejdůležitějších stanic na úzkokolejkách. Platilo to i kdysi a proto zde stojí také lokomotivní depo, kde přes zimu bývá odstavena naše parní lokomotiva se svou historickou soupravou.

Také cestující se vyměnili a náš vlak se tedy rozjíždí na druhou polovinu své cesty. Po nezbytné kontrole jízdenek vjíždíme na ocelový most přes hlavní silnici, kterou zanedlouho úplně opustíme. Při pohledu z okna se nám zdá jako by vlak vjížděl do malého horského údolí. Ne, zdejší kopce dosahují nejvýše 700 metrů nad mořem, ale občas tvoří velmi zajímavou krajinu. Ta za Kamenicí je opravdu hezká a patří k východním výběžkům Českomoravské vrchoviny. Trať se vine mnoha oblouky mezi poli a netrvá dlouho a zastavujeme na nádražíčku ve Včelnici. Možná vás překvapí vysoký komín. Ten patří ke zdejší sklárně založené již roku 1875 sklářem Antonínem Rücklem, jehož potomkům dnes patří.

Náš vlak projíždí kolem místního koupaliště a trať se opět ztrácí v obloucích mezi poli a remízky až vjede opět do lesního ticha rušeného jen motorem lokomotivy a klapotem kol. Ten už není tak rytmický jako na trati novobystřické, protože zdejší koleje jsou mohutnější a delší. Ty původní byly vyměněny při rozsáhlých výlukách v osmdesátých letech, ale ani tak neztratila úzkokolejka svůj půvab.

Při povídání jsme projeli zastávku v Benešově nad Lipou a pomalu se blížíme k nejvyššímu bodu naší tratě. Pardon, k prvnímu z nich, protože nás čeká ještě jedno místo se stejnou nadmořskou výškou.

Nádraží v Chválkově má však ještě jednu kuriozitu. Dodnes zde není zaveden elektrický proud, přesto je nádraží obydleno. Protože náš vlak bude opět křížovat, odešel vlakvedoucí se svazkem velkých klíčů přehodit výhybku. Máme chvíli času a tak si můžeme povědět více o tom, jak se provoz na takové dráze zabezpečuje. Dalo by se jednoduše říci, že se vlaky řídí tak trochu samy. Všechny jsou totiž vybaveny radiovým zařízením, kterým se spolu domluví. Vlaky mají určený jízdní řád, kde je napsáno vše co strojvedoucí potřebuje vědět, tedy kde se s jakým vlakem potká a na kterou kolej má správně vjet. Pokud má vlak zpoždění, nebo nastane jiná mimořádnost, domluví se dva strojvedoucí spolu a dohodnou se na řešení vzniklé situace. Neexistuje žádný dispečer a systém je o hodně jednodušší než tomu bývalo dříve. Vlastní výhybky pak obsluhuje právě vlakvedoucí s pomocí archaicky vyhlížejících klíčů, kterými jednotlivé výhybky odemkává a zamyká.

Z lesa se ozvalo zahoukání, kterým protijedoucí vlak potvrdil, že může vjet do stanice. Náš vlakvedoucí zamyká výhybku a my se dáváme do pohybu. Z okna můžeme ještě zamávat boдрému obyvateli zdejšího nádraží a za chvíli mizíme mezi vzrostlými stromy. Lokomotiva ztichla, jedeme z kopce a vlak nabírá rychlost. Tak tomu bylo také 7. června 1996 ráno, kdy se rozjel vlak z chválkovské stanice dolů z kopce k Černovicím. Jenže nesměl. Po kilometru jízdy se z lesa vynořil protijedoucí vlak a došlo ke srážce, která neměla za celou historii úzkokolejek obdoby. Následky hovoří za vše: dvanáct těžce zraněných, někteří s trvalými následky, dvě těžce poškozené lokomotivy později zrušené, dva velmi poškozené osobní vozy ... Abychom zahnali pochmurnou náladu, raději se podíváme z okna do právě otevírajícího se údolí. Pokud budeme mít štěstí, uvidíme na obzoru chladicí věže temelínské jaderné elektrárny vzdálené odsud více než 50 kilometrů. Trať stále klesá, projeli jsme i zastávku Dobešov, přešli přejezd okresní silnice z Kamenice do Černovic se najednou nad námi objevila kamenná klenba jediného mostu přes úzkokolejku. Projíždíme za zahradou černovického zámku a vjíždíme pomalu do stanice Černovice u Tábora jak se zdejší město správně jmenuje.

Klimatické lázně Černovice jsou městem vpravdě historickým, neboť na město byly povýšeny již před rokem 1323, o vývoj se pak zasloužili především rožmberkové, jejichž pětiletá růže je v městském znaku. Největší dominantou města je opravená městská věž vedle bývalé radnice a také pozdně barokní zámek s klasicistními úpravami, ve kterém je dnes umístěn ústav sociální péče pro mládež. Opomenout nelze též černovickou oboru založenou v roce 1830 ve stylu anglického parku. Město je východiskem značených turistických cest na blízkou západně ležící zříceninu hradu Choustníka nebo na blízký kopec Svidník (740 m.n.m.) s bohužel uzavřenou rozhlednou. Ještě než vlakvedoucí dá návštěvu k odjezdu, můžeme si prohlédnout malou výstavku fotek z historie trati na nástupišti zdejší opravené staniční budovy. Kolem nově postavených domů opouštíme Černovice, projíždíme nad místním koupalištěm a trať začíná opět stoupat. Velkým obloukem se jakoby vracíme a po úbočí Svidníku stoupáme. Po levé straně se nám opět otevírá výhled na údolí s malebným městem Černovice, které již definitivně opouštíme a blízko osady Střítež přejíždíme druhý vrchol trati s nadmořskou výškou 670 metrů nad mořem. Brzdy skřípou a vlak zastavil na zastávce v Křeči. Nedaleko zastávky se nachází památník na poslední husitskou bitvu v roce 1435, kdy zbytky tábořských vojsk rozprášíl Oldřich z Rožmberka.

Trať se opět prudce stáčí a klesá do lesního ticha na opačném úbočí Svidníku. Nedaleko odsud se nachází známý gotický hrad Kámen, založený ve 13. století, v jehož interiérech je umístěna velmi zajímavá expozice historických motocyklů a muzeum mezinárodní motocyklové federace.

S houkáním náš vlak projíždí zastávku Sudkův Důl. I v tak malé obci, jako je Sudkův Důl, můžeme najít velkou zajímavost. Je jí zachovalá vodní věžová tvrz z 15. století po jejíž návštěvě můžeme pokračovat malebným Josafatským údolím do Hrobů a Chýnova. Zatáčkami mezi poli zdolává náš vlak poslední kilometry své cesty do Obrataně. Nedaleko odsud, při cestě například na hrad Kámen, můžeme navštívit ještě jednu zajímavost. Je jí soukromé muzeum izolátorů a elektrovodné techniky, které se nachází ve mlýně u rybníka Dvořiště. Návštěvy nebudete litovat.

S rachotem přejedeme ocelový most přes státní silnici do Tábora a okolo budovy výtopny vjíždíme do nádraží Obrataň. Po levé straně se připojuje normálně rozchodná trať z Tábora do Pelhřimova a Horní Cerekve, kde na posledních metrech ještě závodíme s právě přijíždějícím motoráčkem. Ale to už pomalu zastavujeme u nástupiště. Ještě pozdravíme naši vlakovou četbu a jdeme na nástupiště velké dráhy, kde se můžeme rozjet za dalšími zážitky například do blízkého Chýnova a známé chýnovské jeskyně nebo také nedalekého Tábora či opačným směrem do Pacova nebo Pelhřimova.