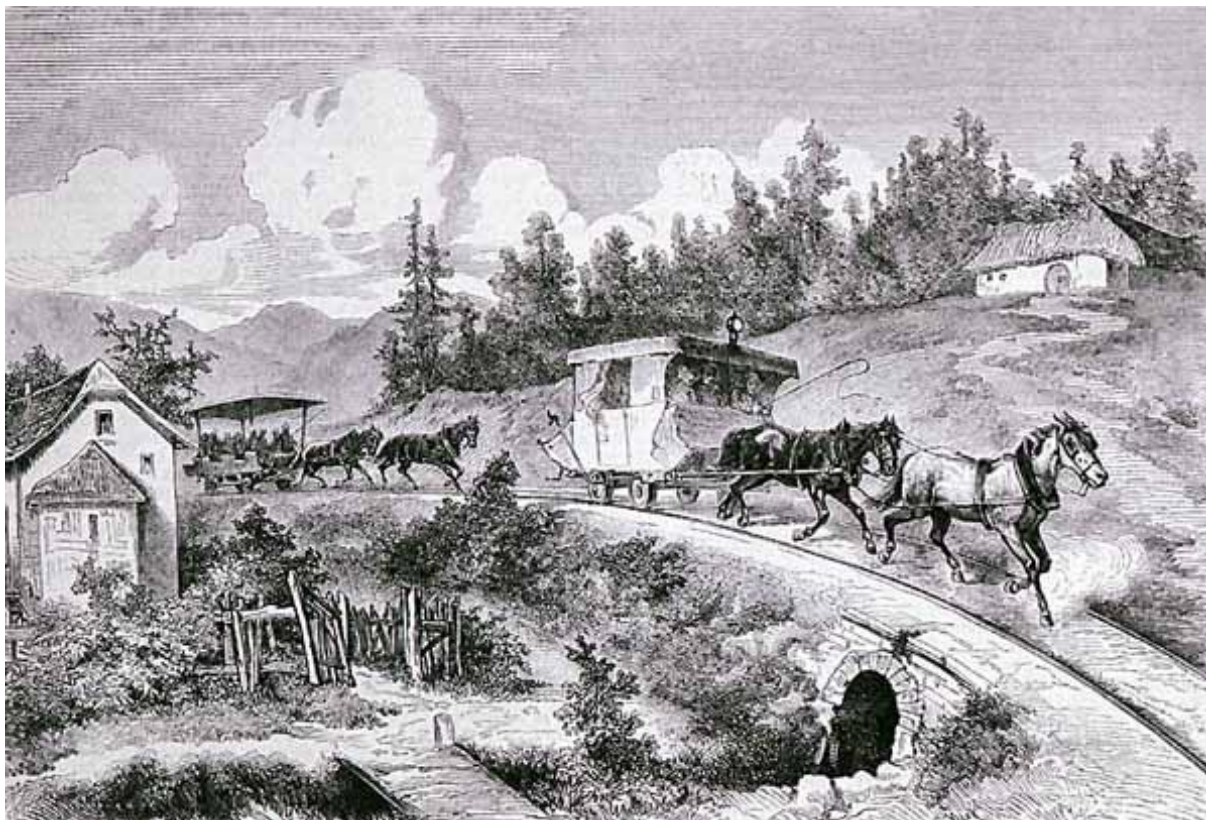


Začalo to koněspřežkou

24. září 2009



Program exkurze:

- 5:50 sraz účastníků
6:00 – 9:30 odjezd autobusem přes Písek, Č. Budějovice a Horní Dvořiště do rakouského městečka Kerschbaum
9:30 – 11:00 návštěva muzea koněspřežky v Kerschbaumu spojená s jízdou koněspřežkou
11:00 – 11:30 přesun do Bujanova
11:30 – 12:30 prohlídka muzea koněspřežky v Bujanově
12:30 – 13:00 přesun do Holkova
13:00 – 14:00 prohlídka objektu bývalé formanské hospody Veselka v Holkově
14:00 – 14:15 přesun do Římová
14:15 – 15:15 prohlídka kostela svatého Ducha v Římově
15:15 – 16:30 pozdní oběd v Římově
16:30 – 18:30 procházka po Pašijové cestě kolem Římová (6,5 km)
18:30 odjezd autobusem přes Č. Budějovice a Písek zpět do Prahy
21:30 předpokládaný příjezd do Prahy

V loňském roce uplynulo bez velkého zájmu médií 180 let od zahájení provozu na první části jednoho trošku opomíjeného unikátního technického díla evropského významu. Pojdme se s ním v rámci naší exkurze trošku seznámit.

Plány na spojení Vltavy a Dunaje

Plán na dopravní spojení řek Vltavy a Dunaje je doložen již z doby Karla IV., ale až začátkem 18.století vznikl návrh vodních kanálů ve třech různých variantách. Ten se, stejně jako pozdější návrhy, ale nikdy neuskutečnil. Za dílčí úspěch lze považovat Rosenauerův Schwarzenberský kanál umožňující plavení dřeva ze šumavských lesů přes hlavní evropské rozvodí Vltavy a Dunaje.

Otázku spojení Vltavy s Dunajem oživil úspěch plavebního kanálu mezi Dunajem a Tisou. Ten byl impulsem ke vzniku České hydrotechnické privátní společnosti (1807). Ta si za svého vědeckého ředitele zvolila Františka Josefa Gerstnera, který na místě prověřil nově navrženou trasu kanálu a následně doporučil namísto vodního kanálu postavit železnici. Návrh se ale nepodařilo realizovat. Další pokrok přišel až v roce 1819, kdy se na Gerstnera obrátil hrabě Filip Stahl, vedoucí komerční dvorské kanceláře. Rakousko totiž ve stejném roce uzavřelo s dalšími devíti státy dohodu o svobodné labské plavbě, v jejímž textu se zavázalo spojit Labe a Dunaj vodním kanálem nebo železnicí.

Realizace

Realizace projektu se ujal Gerstnerův syn František Antonín Gerstner, profesor na vídeňské polytechnice. 7. září 1824 obdržel privilegium ke stavbě a provozu „železná silnice“ z Českých Budějovic do Lince na dobu padesát let. Toto privilegium postoupil Gerstner na jaře roku 1825 C. a k. první privilegované železniční společnosti, která ho pověřila stavbou dráhy. V létě 1825 byla zahájena stavba 64 km dlouhého úseku z Budějovice do Kerschbaumu. Práce na stavbě pokračovala rychle a tak mohl být již v září 1827 zahájen zkušební provoz mezi Budějovicemi a Leopoldschlagem a o rok později, 30. září 1828, pravidelný provoz nákladní dopravy. Celý úsek Budějovice – Urfahr (*dnes součást Lince, tehdy osada na severním předmostí mostu přes Dunaj*) byl zprovozněn 1.srpna 1832, přes Dunaj do Lince byla dráha prodloužena na jaře 1835 a o rok později byl dokončena tzv. gmundenská větev do Gmundenu v rakouské Solné komoře, tedy u zdroje kamenné soli, hlavní komodity dopravované po koněspřežce. Ve stejném roce, tedy 1836, byla oficiálně zahájena osobní doprava.

Pokrokový Gerstner stavěl trať s ohledem na snadný provoz. Obě rampy trati měly dosáhnout nejvyššího bodu rovnoměrným stoupáním. Držel se zásady, že jednou dosažená výška nesmí být opět ztracena. Sklony neměly být větší jak 8,3 ‰, jen v jediném úseku o délce 897 m byl sklon větší, a to 10 ‰. Nejmenší poloměry oblouků byly zpočátku 120 sáhů (227,57 m), později 100 sáhů (198,95m). Také vedení trati znamenalo velký objem zemních prací a výstavbu mnoha náspů, mostů a propustků. Všechny násypy Gerstner navíc, aby zabránil jejich sesedání, budoval s vnitřní kamennou zdí. Bohužel takto pečlivá výstavba byla drahá. A tak společnost tlačila na Gerstnera, aby začal stavět úsporněji. Ten takové tlaky odmítal, a tak byl odvolán a nahrazen Matyášem Schönererem (*... a historie se opakuje ... pozn.autora*). Ten vyhověl svým chleboďárcům, změnil vedení trasy tak, aby za cenu větších stoupání, protistoupání, menších poloměrů a méně kvalitní konstrukce stavbu co nejvíce zlevnil. Na jeho úseku bylo běžné stoupání kolem 11 ‰ a největší bylo až 20,9 ‰. Nejmenší poloměry oblouků zmenšil na 30 sáhů (56,9 m) a místy dokonce na 20 sáhů (37,93m).

Provoz z Budějovic do Lince

Vozy vyjížděly z budějovického Pražského předměstí. Na 128,7 km dlouhé trati bylo 10 stanic, z nichž 6 bylo tzv. přepřažních, v nichž se vyměňovaly koňské potahy. Náklady se solí nebo dřevem se zde převážely po celý rok a cesta trvala 4 dny.

1.den ... Linec 5:00 – Lest 19:00

2.den ... Lest 5:00 – Kerschbaum 10:30

3.den ... Kerschabum 5:30 – Bujanov 10:30/13:30 – Holkov 19:00

4.den ... Holkov 5:00 – Budějovice 9:45

Osobní doprava byla v provozu od dubna do října. Osobní vozy byly podobné dostavníkům s kapacitou od šesti do čtyřadvaceti míst nebo to byly otevřené vozy s lavicemi. Už tehdy se cestovalo ve třech třídách, jen pro zajímavost v roce 1846 činilo jízdné za jednu rakouskou míly (7,59 km) v 1.třídě 10,66 korun, ve 2.třídě 7 korun a ve třetí pouhých 55 haléřů. Cesta trvala 14 hodin. Z Budějovic i Lince se odjíždělo v 5 hodin ráno, mezi 12 a 13 hodinou se vlaky setkaly v Kerschbaumu, kde byl pro cestující připraven oběd, a v 19 hodin vlaky dorazily do cílových stanic.

Konstrukce svršku

Svršek se poněkud lišil od dnešního. V kamenných stoličkách tvaru U, samostatných pro každou „kolejnicí“ byly uloženy podélné trámy a na nich pak přitlučeny 3 metry dlouhé litinové pásky tvořící vlastní pojížděnou plochu. Rozchod 1106 mm pak udržovaly příčné dřevěné pražce vzdálené od sebe 1 sáh (1,896 m). Tento svršek byl zasypán nejprve hrubým štěrkem, který byl nakonec upraven jemným štěrkem tvořícím cestu pro koně a vozku – ten se totiž u nákladních vlaků nevozil, ale chodil pěšky.

Přestavba

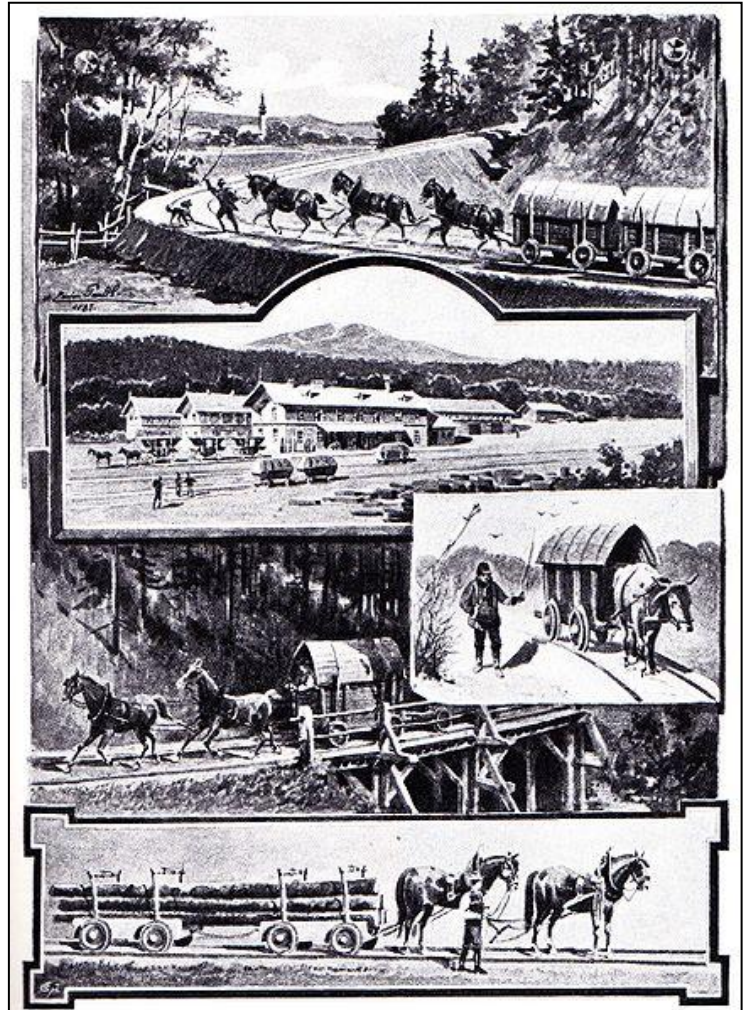
V době zahájení provozu koňky už v Anglii a v Americe sklízela úspěchy parostrojní železnice a v následujících desetiletích tento nový fenomén zasáhl i zbytek světa. Společnost západní dráhy císařovny Alžběty, které dráha koňky na konci šedesátých let devatenáctého století patřila, se musela těmto okolnostem přizpůsobit a začala přestavovat koňskou dráhu na železniční trať o rozchodu 1435 mm pro provoz vlaků tažených parními lokomotivami. Přestavba probíhala od roku 1868 do zimy 1873. Osobní doprava na koněspřežce skončila 12. prosince 1872, a to jízdou v úseku Wartberg – Linec. Dne 20. prosince 1873 pak byl zahájen lokomotivní provoz na celé trati z Budějovic do Lince.

Pravda o prvenství

Často se setkáte s informací, že koněspřežka Budějovice - Linec byla první železnicí kontinentální Evropy. To bohužel pravda není, v té době po vzoru Anglie už i v Evropě jezdilo několik „železných drah“. V čem je tedy prvenství budějovické koňky? Zatímco ostatní dráhy byly krátké a sloužily k neveřejné dopravě surovin, byla budějovická koňka první železnicí s veřejnou nákladní i osobní dopravou a svojí délkou téměř 200 km byla bez nadsázky první evropskou transkontinentální železnicí. Stala se tak základem nejen naší, ale i celoevropské kontinentální železniční sítě.

Budějovická větev

0,0	Stanice Budějovice
20	Stanice Holkov / Holkau
40	Stanice Bujanov / Angern
54	Výhybna 8, zastávka Trojany / Trojern
60,6	Výhybna 9 (Leopoldschlag)
64,6	Stanice Kerschbaum
69,8	Výhybna 10
75,6	Výhybna 11, zastávka Oberschwand
83,2	Výhybna 12
87,1	Stanice Lest (bei Neumarkt)
98,8	Výhybna 13, zastávka Bürstenbach
102,7	Výhybna 14 (Hattmannsdorf)
108,5	Stanice Oberndorf
113,0	Výhybna 15
117,2	Výhybna 16, zastávka Treffling
123,0	Výhybna 17
127,8	Stanice Urfahr
128,8	Stanice Linz Hauptmamt



Gmundenská větev

0,0	Stanice Linz Hauptmamt
0,5	Zastávka Basdargarten
4,5	Odbočka Stichbahn - přístav Zizlau
15,0	Přepražní stanice Neubau
24,3	Stanice Maxlheid
29,2	Přepražní stanice Wels
43,9	Stanice Lambach
65,3	Stanice Enghof
67,9	Stanice Gmunden Hauptplatz

