

Interreg

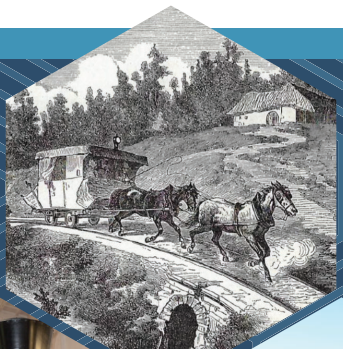


Rakousko-Česká republika

Evropský fond pro regionální rozvoj



EVROPSKÁ UNIE



Vývoj a současnost železnic a dalších technických památek česko-rakouského příhraničí

*Die Entwicklung und Gegenwart der Eisenbahnen
und weiteren technischen Denkmäler im
tschechisch-österreichischen Grenzgebiet*



Vysoká škola
technická a ekonomická
v Českých Budějovicích



NÁRODNÍ
PAMÁTKOVÝ
ÚSTAV

ÚZEMNÍ ODBORNÉ
PRÁCOVĚSTVÉ V ČESKÝCH
BUDĚJOVICÍCH

**Vývoj a současnost železnic
a dalších technických památek
česko-rakouského příhraničí**

*Die Entwicklung und Gegenwart der Eisenbahnen
und weiteren technischen Denkmäler im
tschechisch-österreichischen Grenzgebiet*

České Budějovice 2022

Vývoj a současnost železnic a dalších technických památek česko-rakouského příhraničí

Die Entwicklung und Gegenwart der Eisenbahnen und weiteren technischen Denkmäler im tschechisch-österreichischen Grenzgebiet

Publikace vznikla v rámci projektu MonumTech - Společný vznik a historie, současnost i budoucnost technických památek česko-rakouského příhraničí, číslo projektu ATCZ261, který je spolufinancován z programu Interreg V-A Rakousko – Česká republika a z rozpočtu Jihočeského kraje.

Die Publikation entstand im Rahmen des Projekts MonumTech – Gemeinsame Entstehung und Geschichte, Gegenwart und Zukunft technischer Denkmäler tschechisch-österreichischer Grenzregion, Projektnummer ATCZ261, das aus dem Programm Interreg V-A Österreich-Tschechische Republik und dem Haushalt des Südböhmischen Kreises kofinanziert wird.

Autoři / Autoren: Ing. Tomáš Cílek, Ph.D., Mgr. Ing. Luděk Fráně,
Pavína Havlátová, M.A.
Ing. Jiří Čejka, Ph.D.,
Univ.-Prof. Mag. Mag. Dr. Dr. Peter Strasser, LL.M.
Ing. Miroslav Pikous, Ing. Daniel Šnejd

Překlad / Übersetzung: Ing. Ivana Bošinová, PhDr. Martin Junge M.A.,
PaedDr. Vladimíra Květounová

Editoři / Editoren: Mgr. Ing. Luděk Fráně, Pavína Havlátová, M.A.

Tisk / Druck: GALILEO Production, s.r.o.
Náklad / Auflage: 200 ks / St.
Vydavatel / Herausgeber: RERA a.s.

České Budějovice, 2022

ISBN 978-80-11-02957-9 (brožováno)
ISBN 978-80-11-02958-6 (pdf)



OBSAH

Vývoj a současnost železnic a dalších technických památek česko-rakouského příhraničí	6
Společný vznik a historie, současnost i budoucnost technických památek česko-rakouského příhraničí	12
Železnice od počátku jejího zrození do současnosti	26
Uhlí, sůl a lázeňští hosté aspekty železniční dopravy mezi Rakouskem a Českou republikou	68
První elektrické dráhy v jižních Čechách a ochrana železničního kulturního dědictví	110
Literatura	136

INHALT

Die Entwicklung und Gegenwart der Eisenbahnen und weiteren technischen Denkmäler im tschechisch-österreichischen Grenzgebiet	7
Gemeinsame Entstehung und Geschichte, Gegenwart und Zukunft technischer Denkmäler in der tschechischen-österreichischen Grenzregion	13
Die Eisenbahn vom Beginn bis zur Gegenwart	27
Kohle, Salz und Kurgäste – Aspekte zum Eisenbahnverkehr zwischen Österreich und Tschechien	69
Die ersten elektrischen Eisenbahnen in Südböhmen und Schutz des Eisenbahnkulturerbes	111
Bibliographie	136

VÝVOJ A SOUČASNOST ŽELEZNIC A DALŠÍCH TECHNICKÝCH PAMÁTEK ČESKO-RAKOUSKÉHO PŘÍHRANIČÍ

Tomáš Cílek, Luděk Fráně, RERA a.s.

Úvod

Tato publikace, která se Vám právě dostává do rukou, je jedním z výstupů projektu MonumTech, celým názvem Společný vznik a historie, současnost i budoucnost technických památek česko-rakouského příhraničí, jehož cílem je přispět k ochraně a zhodnocení technických památek v česko-rakouském příhraničí tak, aby se zvýšilo povědomí o tomto typu památek, a aby zůstaly zachovány i pro další generace. Projektoví partneři se dlouhodobě setkávají s názorem, že jsou v česko-rakouské spolupráci neprávem opomíjeny technické památky, které díky společné historii mají často společný technický základ a mohou mít i společné funkční využití. I když jich na obou stranách hranice existuje velké množství, přeshraničně jim bylo doposud věnováno jen velmi málo prostoru.

S výjimkou nejvýznamnějších technických památek je problémem mnohdy jak jejich špatný stav, kdy tyto objekty často chátrají, jsou cíleně ničeny nebo jsou jednoduše zapomenuty, tak i malé povědomí o tomto typu kulturního dědictví a doposud nedostatečně prozkoumaná společná historie a vazby. Slabou stránkou je i jejich nedostatečné využití, takže turistický potenciál těchto památek je dosud nenaplněn.

Projekt MonumTech na tyto výzvy reaguje a snaží se přispět k podpoře ochrany a dalšího využití technických památek a k jejich zachování do budoucna, zlepšit odborné znalosti o historických souvislostech i informovanost a propagaci těchto památek na veřejnosti. Za tímto účelem byly technické památky přeshraničně zmapovány, byla zpracována společná dokumentace technických památek v česko-rakouském příhraničí a probíhá intenzivní propagace a popularizace technického kulturního dědictví, které se v příhraničních regionech dodnes dochovalo. Byla zpracována též koncepce propagace technických památek a vybrané příklady památek na obou stranách hranice se podařilo virtuálně zrekonstruovat, což může přispět k jejich oživení.

Přehledy technických památek a jejich základní zdokumentování již do jisté míry existují na obou stranách hranice. Snahou je ale uchopit téma technických památek přeshraničně jako složku společného kulturního dědictví a přispět jak k lepšímu pochopení těchto památek v přeshraniční perspektivě a v kontextu společné historie, tak primárně k jejich zviditelnění, propagaci a zatraktivnění pro návštěvníky regionu. Cílem je tedy i podpora přeshra-

DIE ENTWICKLUNG UND GEGENWART DER EISENBAHNEN UND WEITEREN TECHNISCHEN DENKMÄLER IM TSCHECHISCH-ÖSTERREICHISCHEN GRENZGEBIET

Tomáš Cílek, Luděk Fráně, RERA a.s.

Einleitung

Diese Publikation, die Sie gerade in den Händen halten, ist eines der Ergebnisse des Projektes MonumTech, oder, mit vollem Namen „Gemeinsame Entstehung und Geschichte, Gegenwart und Zukunft technischer Denkmäler der tschechisch-österreichischen Grenzregion“, dessen Ziel es ist, zum Schutz und der Aufwertung technischer Denkmäler im tschechisch-österreichischen Grenzgebiet beizutragen, damit das Bewusstsein über diesen Typ der Denkmäler erhöht wird und diese auch für die nächsten Generationen erhalten bleiben. Die Projektpartner wurden lange mit der Ansicht konfrontiert, dass technische Denkmäler, die oft eine gemeinsame technische Basis dank der gemeinsamen Geschichte haben und auch die gemeinsame Funktionsnutzung haben können, in der tschechisch-österreichischen Zusammenarbeit zu Unrecht vernachlässigt werden. Auch wenn es viele solche Denkmäler zu beiden Seiten der Grenze gibt, wurde ihnen bisher grenzüberschreitend nur sehr wenig Raum gewidmet.

Mit Ausnahme der bedeutendsten technischen Denkmäler stellen manchmal sowohl ein schlechter Zustand, wo diese Objekte oft verfallen, gezielt vernichtet oder einfach vergessen werden, als auch ein geringes Bewusstsein über diesen Typ des Kulturerbes und die bisher unzureichend untersuchte gemeinsame Geschichte und Bindungen ein Problem dar. Eine Schwachstelle besteht auch in ihrer geringen Nutzung, so dass das touristische Potential dieser Denkmäler bisher nicht erfüllt ist.

Das Projekt MonumTech reagiert auf diese Herausforderungen und bemüht sich der Unterstützung und Weiternutzung technischer Denkmäler und deren Erhaltung für die Zukunft beizutragen, Fachkenntnisse über historische Zusammenhänge und Informiertheit und Bewerbung dieser Denkmäler in der Öffentlichkeit zu verbessern. Zu diesem Zweck wurden die technischen Denkmäler grenzüberschreitend erforscht und besucht, es wurde die gemeinsame Dokumentation technischer Denkmäler im tschechisch-österreichischen Grenzgebiet bearbeitet und es erfolgt eine intensive Bewerbung und Popularisierung des technischen Kulturerbes, das in den Grenzregionen bis heute erhalten blieb. Es wurde auch ein Bewerbungskonzept technischer Denkmäler bearbeitet und es gelang die ausgewählten Beispiele der Denkmäler zu beiden Seiten der Grenze virtuell zu rekonstruieren, was zu deren

ničního turismu, aby návštěvník mohl objevovat a pochopit tyto památky v přeshraničních souvislostech.

Projekt MonumTech svým zaměřením navazuje na dřívější iniciativy a projekty, které se zabývaly zatraktivněním technických památek, konkrétně byly zacíleny na přeshraniční propagaci průmyslového dědictví v regionu Waldviertel – jižní Čechy. Jedná se např. o projekt INCULBORD, který byl realizován (ale ne zcela dokončen) v letech 1995-99. Druhou iniciativou je projekt „textilní trasy“, která vedla především přes Waldviertel, ale zahrnovala i některé zastávky na české straně hranice na Jindřichohradecku. Po těchto prvotních iniciativách však snahy o propagaci společné průmyslové historie a její architektury usnuly. I v tom má projekt MonumTech značnou přidanou hodnotu, neboť ten nejen navazuje na tyto iniciativy, ale snaží se též využít jejich výstupy, oživit je a dále je rozvíjet.

I když se projekt MonumTech věnuje poměrně velkému množství konkrétních typů technických památek, jak je blíže popsáno v následující kapitole, tato publikace se již dle svého názvu zaměřuje primárně na téma železnic. A to z několika důvodů. Jednak se jedná o význam tématu železnic pro přeshraniční spolupráci, neboť právě železnice včetně např. koněspřežky nebo úzkokolejných tratí lze považovat za jeden z nejvýznamnějších příkladů společného technického kulturního dědictví přeshraničního regionu, takže potenciál pro přeshraniční aktivity je značný. Snahou také bylo, aby tato publikace byla odborným příspěvkem, který jde v rámci zvoleného tématu do hloubky, nikoliv aby se jednalo o pouhý popis široce pojaté materie, která by zahrnovala všechny v projektu řešené technické památky. A v neposlední řadě bylo snahou, aby jednotliví autoři, resp. projektoví partneři řešili jedno společné téma, každý však ze své vlastní perspektivy.

Takže po následující obecnější kapitole, která čtenáře seznamuje s obsahovým zaměřením projektu MonumTech a obecně se věnuje technickému kulturnímu dědictví jižních Čech a Rakouska, potřebě jeho památkové ochrany a významu technických památek z hlediska přeshraniční spolupráce, následují tři odborné kapitoly autorů z jednotlivých partnerských institucí. Autoři z Vysoké školy technické a ekonomické v Českých Budějovicích a z Univerzity pro další vzdělávání Krems (Universität für Weiterbildung Krems) se ve svých kapitolách věnují obdobnému tématu, každý však ze svého pohledu, a to vývoji železnic a železniční dopravy v Česku a Rakousku s důrazem právě na přeshraniční kontext tohoto fenoménu. Zástupci Národního památkového ústavu, územního odborného pracoviště v Českých Budějovicích se pak ve své kapitole zabývají rozvojem prvních elektrických drah v jižních Čechách. Přičemž důraz je kladen na působení významné osobnosti Františka Křižíka. Dále pojednávají o železnicích a železniční architektuře jako součásti kulturního dědictví a o aktuálním stavu z hlediska jejich památkové ochrany. Jak

Belebung beitragen kann.

Übersichten technischer Denkmäler und deren grundlegende Dokumentation gibt es in einem bestimmten Maße schon zu beiden Seiten der Grenze. Die Bemühung ist jedoch, das Thema technischer Denkmäler grenzüberschreitend als Komponente des gemeinsamen Kulturerbes zu ergreifen und sowohl zu einem besseren Begreifen dieser Denkmäler in grenzüberschreitender Perspektive und im Kontext der gemeinsamen Geschichte, als auch primär zu deren Sichtbarmachung, Bewerbung und Attraktivmachung für die Besucher:innen der Region beizutragen. Das Ziel ist deshalb auch die Unterstützung des grenzüberschreitenden Tourismus, damit die Besucher:innen diese Denkmäler in den grenzüberschreitenden Zusammenhängen entdecken und begreifen können.

Das Projekt MonumTech knüpft mit seiner Ausrichtung an frühere Initiativen und Projekte an, die sich mit der Attraktivmachung technischer Denkmäler befassten, konkret zielten sie auf die grenzüberschreitende Bewerbung des Industrieerbes in der Region Waldviertel - Südböhmen. Es handelt sich z. B. um das Projekt INCULBORD, das in den Jahren 1995-99 umgesetzt (aber nicht völlig vollendet) wurde. Die zweite Initiative ist das Projekt der „Textilstraße“, die vor allem durch das Waldviertel führte, aber auch einige Stationen auf böhmischer Seite der Grenze in der Region von Jindřichův Hradec (Neuhaus) umfasste. Nach diesen Anfangsinitiativen schlofen jedoch die Bemühungen um die Bewerbung der gemeinsamen Industriegeschichte und deren Architektur ein. Auch darin hat das Projekt MonumTech einen erheblichen Mehrwert, denn es knüpft nicht nur an diese Initiativen an, sondern bemüht sich auch deren Erfahrungen und Ergebnisse zu verwenden, sich ihrer anzunehmen, sie zu beleben und weiterzuentwickeln.

Auch wenn sich das Projekt MonumTech einer ziemlich großen Menge konkreter Typen von technischen Denkmälern widmet, wie es im folgenden Kapitel näher beschrieben wird, konzentriert sich diese Publikation primär auf das Thema der Eisenbahnen. Dies hat einige Gründe. Einerseits handelt es sich um die Bedeutung dieses Themas für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit, denn gerade die Eisenbahn einschließlich z. B. der Pferdeisenbahn oder Schmalspurbahnen kann als eines der bedeutendsten Beispiele des gemeinsamen technischen Kulturerbes der Grenzregion betrachtet werden, so dass das Potential für die grenzüberschreitenden Aktivitäten erheblich ist. Es gab auch das Bestreben, dass diese Publikation zu einem fachlichen Beitrag wird, der im Rahmen des gewählten Themas in die Tiefe geht, damit es sich nicht um eine bloße Beschreibung einer breitgefassen Materie handelt, die alle im Projekt enthaltenen technischen Denkmäler umfassen würde. Und nicht zuletzt gab es hier die Bemühung, dass die einzelnen Autoren bzw. Projektpartner an einem gemeinsamen Thema arbeiten,

spoluautoři zdůrazňují, železnice i doprovodné architektonické a krajinné prvky jako jsou nádraží, výtopny, vodojemy, strážní domky nebo násypy a zářezy v krajině se staly významnou a nedílnou součástí naší historie i naší kulturní krajiny a jsou dokladem důležité fáze vývoje naší společnosti. Jako takové si bezpochyby zaslouží dostatečnou ochranu, vhodné využití a adekvátní propagaci, aby se povědomí o tomto významném fenoménu uchovalo i do budoucna.



*Společný workshop partnerů projektu v srpnu 2021.
Gemeinsamer Workshop der Projektpartner im August 2021.*

jeder jedoch aus seiner eigenen Perspektive.

Nach dem folgenden allgemeineren Kapitel, das die Inhaltsausrichtung des Projektes MonumTech den Leser:innen näher bringt und sich dem technischen Kulturerbe von Südböhmen und Österreich, dem Denkmalschutz und der Bedeutung technischer Denkmäler aus der Sicht der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit allgemein widmet, folgen drei Fachkapitel der Autoren aus den einzelnen Partnerinstitutionen. Die Autoren von der Technischen und Ökonomischen Hochschule in Budweis und der Universität für Weiterbildung Krems widmen sich in ihren Kapiteln einem ähnlichen Thema, jeder aus seiner Sicht, nämlich der Entwicklung der Eisenbahnen und des Eisenbahnverkehrs in Böhmen (Tschechien) und Österreich mit dem Akzent gerade auf den grenzüberschreitenden Kontext dieses Phänomens. Die Vertreter des Nationalen Denkmalamtes, der Gebietsfacharbeitsstelle in České Budějovice, beschäftigen sich dann in ihrem Kapitel mit der Entwicklung der ersten elektrischen Bahnen in Südböhmen. Hervorgehoben wird dabei die Wirkung der bedeutenden Persönlichkeit František Křižík. Weiter behandeln sie die Eisenbahnen und die Eisenbahnarchitektur als Bestandteil des Kulturerbes und den aktuellen Stand aus der Sicht des Denkmalschutzes. Wie die Mitautoren betonen, wurden Eisenbahnen sowie begleitende architektonische und landschaftliche Elemente wie Bahnhöfe, Heizhäuser, Wassertürme, Wächterhäuschen oder Böschungen und Einschnitte in der Landschaft zu einem bedeutenden und untrennbaren Bestandteil unserer Geschichte sowie unserer Kulturlandschaft und sind ein Beleg für eine wichtige Phase der Entwicklung unserer Gesellschaft. Als solche verdienen sie zweifelsohne Schutz, eine geeignete Nutzung und eine entsprechende Bewerbung, damit das Bewusstsein über dieses bedeutende Phänomen auch für die Zukunft erhalten bleibt.

SPOLEČNÝ VZNIK A HISTORIE, SOUČASNOST I BUDOUCNOST TECHNICKÝCH PAMÁTEK ČESKO-RAKOUSKÉHO PŘÍHRANIČÍ

Luděk Fráně, Pavlína Havlátová, RERA a.s.

Technické kulturní dědictví a jeho význam pro česko-rakouskou přeshraniční spolupráci

Díky rozvoji přeshraniční spolupráce mezi Českem a Rakouskem zaujímá kulturní dědictví a památky obecně v rámci česko-rakouské přeshraniční spolupráce poměrně významné postavení, o čemž svědčí fakt, že oblast Zachování, ochrana, propagace a rozvoj přírodního a kulturního dědictví tvoří samostatnou prioritní osu programu Interreg V-A Rakousko-ČR 2014-2020. V minulých letech byla realizována řada úspěšných projektů zaměřených především na vzájemnou propagaci společného kulturního dědictví a podporu rozvoje cestovního ruchu, mnoho projektů cílilo i na revitalizaci vybraných památkových objektů.

Na druhou stranu dlouhodobě se lze setkávat s názorem, že jsou v česko-rakouské spolupráci neprávem opomíjeny technické památky, které díky společné historii mají často společný technický základ, autora či projektanta a často mají tyto technické památky i společné funkční využití v rámci tehdejší česko-rakouské hospodářské a ekonomické provázanosti. Často jsou také technické památky prezentovány jako solitérní symbol minulosti a jsou neprávem opomíjeny vazby česko-rakouské historie, kdy česká a rakouská technická znalost patřila ke světové špičce.

Z podrobných rešerší autorů této monografie a zapojených institucí vyplývá, že téma podpory technických památek ve společném česko-rakouském regionu a podpory posílení věhlasu technických znalostí Čechů a Rakušanů má velký předpoklad oslovit a zapojit celé spektrum cílových skupin, které by odborné výstupy, ale i osvětu a propagaci k uvedenému tématu česko-rakouské historie přivítaly.

Kulturní dědictví je vlivem dlouhé společné historie českých zemí a Rakouska společným bohatstvím a v mnoha ohledech si může být podobné. Výjimkou není ani kulturní dědictví technického charakteru. Díky podobným přírodním podmínkám a dlouhodobému vzájemnému propojení obou zemí vznikaly objekty technického rázu a technické provozy obdobných typů, které třeba plnily podobné funkce, fungovaly na podobných technických principech apod. Na druhou stranu tyto objekty a památky nebyly samozřejmě totožné, na obou stranách byly využívány např. různé technologie, různé materiá-

GEMEINSAME ENTSTEHUNG UND GESCHICHTE, GEGEN- WART UND ZUKUNFT TECHNISCHER DENKMÄLER IN DER TSCHECHISCHEN-ÖSTERREICHISCHEN GRENZREGION

Luděk Fráně, Pavlína Havlátová, RERA a.s.

Technisches Kulturerbe und seine Bedeutung für die tsche- chisch-österreichische grenzüberschreitende Zusammenarbeit

Dank der Entwicklung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zwischen Tschechien und Österreich nimmt das Kulturerbe und die Denkmäler allgemein eine ziemlich bedeutende Stellung im Rahmen der tschechisch-österreichischen grenzüberschreitenden Zusammenarbeit ein, wovon die Tatsache zeugt, dass das Gebiet Bewahrung, Schutz, Förderung und Entwicklung des Natur- und Kulturerbes eine selbstständige Prioritätsachse des Programms Interreg V-A Österreich-ČR 2014-2020 bildet. In den vorigen Jahren wurde eine Reihe erfolgreicher Projekte umgesetzt, die vor allem auf die gegenseitige Bewerbung des gemeinsamen Kulturerbes und die Unterstützung der Entwicklung des Tourismus ausgerichtet waren, viele Projekte zielten auch auf die Revitalisierung ausgewählter Denkmalobjekte.

Auf der anderen Seite begegnet man schon lange Zeit der Meinung, dass in der tschechisch-österreichischen Zusammenarbeit zu Unrecht technische Denkmäler vernachlässigt werden, die dank der gemeinsamen Geschichte oft die gemeinsame technische Basis, den Autor oder Planer haben. Oft hatten diese technischen Denkmäler auch eine gemeinsame Funktionsnutzung im Rahmen der damaligen tschechisch-österreichischen wirtschaftlichen und ökonomischen Verbundenheit. Technische Denkmäler werden häufig auch als ein solitäres Symbol der Vergangenheit präsentiert und zu Unrecht werden die Bindungen der tschechisch-österreichischen Geschichte vernachlässigt, als tschechische und österreichische technische Kenntnisse zur Weltspitze gehörten.

Aus den ausführlichen Recherchen der Autoren dieser Monografie und der eingebundenen Institutionen ergibt sich, dass das Thema der Unterstützung technischer Denkmäler in der gemeinsamen tschechischen-österreichischen Region und der Unterstützung der Stärkung des Ruhmes technischer Kenntnisse von Tschechen und Österreichern eine große Voraussetzung hat ein ganzes Spektrum von Zielgruppen anzusprechen und diese zu involvieren, die die fachlichen Ergebnisse, aber auch die Beleuchtung und Bewerbung des genannten Themas der tschechisch-österreichischen Geschichte begrüßen würden.

ly nebo různé konstrukční prvky při jejich stavbě. Všechno toto jsou velmi zajímavé podněty ke společnému bádání v oblasti technických památek v česko-rakouském příhraničí. Dozvědět se o podobnostech, ale i odlišnostech u technických památek na obou stranách hranice, a to jak z hlediska technologického a konstrukčního, tak i z hlediska historického a společenského, nás může velmi obohatit.

Mnohdy pouze utilitární provedení technických památek může vést k přehlížení jejich památkových hodnot. Celá řada objektů a pozůstatků výrobních technologií ve volné krajině i sídlech z tohoto důvodu zůstává doposud zcela nepovšimnuta. Bez znalosti jejich účelu a dalších historických souvislostí jsou nadále ohroženy buď samovolným chátráním, nebo cíleným lidským zásahem. Tyto jedinečné doklady řemeslného umu a technologické vyspělosti si zaslouží nejen ochranu, ale i propagaci, aby se o pestrosti technických památek v česko-rakouském příhraničí, o jejich historii a využití dozvěděla i široká veřejnost.

Patrně nejhorší situace je v místě dříve nepřístupného pohraničního pásma, kde v rámci cílené likvidace osídlení po roce 1945 zanikla i celá řada technických památek. Ačkoliv se zde stopy historických výrobních technologií dochovaly již pouze v úrovni archeologických situací nebo terénních reliéfů, jejich výzkum je zásadní z důvodu hlubšího poznání historie a technické vyspělosti osídlení, které se v této oblasti po staletí úspěšně rozvíjelo a po roce 1945 zcela zaniklo. Důležité je tedy též zabývat se možnostmi oživení zapomenutých či chátrajících technických památek, aby se jednak dostaly do povědomí veřejnosti, aby mohly třeba nalézt nové využití např. v oblasti cestovního ruchu, a aby též zůstaly uchovány pro další generace. K tomu lze využít např. současné přístupy kombinující ochranu památek a jejich využití v cestovním ruchu. Možností je také využít potenciálu moderních technologií a digitalizace.

Námětů a možných témat a aspektů pro společné přeshraniční aktivity a projekty v oblasti ochrany, rozvoje a propagace kulturního dědictví technického směru existuje mnoho. Je možné se věnovat jednak v současnosti známým typům a konkrétním příkladům technických památek. Zároveň je vhodné i potřebné se zaměřit též na dosud neznámé nebo zapomenuté technické památky, u kterých může být vystopován společný technický vývoj, realizace nebo funkčnost. Přínosné jsou v tomto ohledu i veškeré aktivity zaměřené na oživení a prezentaci těchto památek, aby se uchovaly v povědomí veřejnosti.

Právě z těchto podnětů a na základě dlouhodobých zkušeností s projekty přeshraniční spolupráce vznikla myšlenka společného přeshraničního projektu, který by se zabýval ochranou, propagací a oživením technických pamá-

Das Kulturerbe stellt infolge der langen gemeinsamen Geschichte der böhmischen Länder und Österreichs einen gemeinsamen Reichtum dar und kann in manchen Aspekten ähnlich sein. Nicht einmal das Kulturerbe technischen Charakters ist dabei eine Ausnahme. Dank ähnlicher Naturbedingungen und der langfristigen gegenseitigen Vernetzung der beiden Länder entstanden Objekte technischen Charakters und technische Betriebe ähnlicher Typen, die beispielsweise ähnliche Funktionen erfüllten, auf ähnlichen technischen Prinzipien basierten usw. Auf der anderen Seite waren diese Objekte und Denkmäler selbstverständlich nicht identisch, auf beiden Seiten der Grenze wurden z. B. verschiedene Technologien, verschiedene Materialien oder verschiedene Konstruktionselemente beim Bau verwendet. All das sind sehr interessante Impulse zur gemeinsamen Forschung im Bereich technischer Denkmäler im tschechisch-österreichischen Grenzgebiet. Es kann uns sehr bereichern von den Einzelheiten, aber auch Differenzen technischer Denkmäler auf beiden Seiten der Grenze sowohl aus der Sicht der Technologien und Konstruktionen, als auch aus der historischen und gesellschaftlichen Sicht zu erfahren.

Manchmal kann die bloß utilitäre Ausführung technischer Denkmäler zum Übersehen deren Denkmalwerte führen. Viele Objekte und Reste von Produktionstechnologien in der freien Landschaft sowie in den Siedlungen bleiben bisher aus diesem Grund völlig unbeachtet. Ohne Kenntnisse über ihren Zweck und weitere historische Zusammenhänge werden sie nach wie vor entweder durch das spontane Verfallen oder gezielten menschlichen Eingriff bedroht. Diese einzigartigen Belege der handwerklichen Kunst und der Technologiereife verdienen nicht nur den Schutz, sondern auch die Werbung, damit auch die breite Öffentlichkeit von den bunten technischen Denkmälern im tschechisch-österreichischen Grenzgebiet, deren Geschichte und Nutzung erfährt.

Die wahrscheinlich schlechteste Situation herrscht in der früher nicht zugänglichen Grenzzone, in der im Rahmen einer gezielten Besiedlungsvernichtung nach 1945 auch viele technische Denkmäler zugrunde gingen. Obwohl hier die Spuren historischer Produktionstechnologien bloß auf der Ebene archäologischer Situationen oder Geländereiefs erhalten blieben, ist ihre Untersuchung wegen eines tieferen Kennenlernens der Geschichte und der Technikreife der Besiedlung von grundsätzlicher Bedeutung, jener Besiedlung, die sich in diesem Gebiet jahrhundertlang erfolgreich entwickelte und nach 1945 völlig verschwand. Es ist deshalb auch wichtig, sich mit den Belegungsmöglichkeiten vergessener oder verfallender technischer Denkmäler zu beschäftigen, damit diese einerseits ins Bewusstsein der Öffentlichkeit dringen, eine neue Nutzung, z. B. im Tourismus, finden können und andererseits, damit sie auch für die nächsten Generationen erhalten bleiben. Dazu sind z. B. die gegenwärtigen Methoden in Anspruch zu nehmen,

tek v česko-rakouském příhraničí. Příprava projektu byla zahájena na podzim 2019, kdy se poprvé sešla česká a rakouská strana k prvotním diskusím ohledně obsahového zaměření projektové záměru. V průběhu roku 2020 probíhaly intenzivní přípravné práce, během nichž se postupně utvářelo složení projektových partnerů a byl rozpracováván celkový koncept projektu i jeho dílčí aktivity. Projekt s akronymem MonumTech byl připraven pod vedením Regionální rozvojové agentury jižních Čech a projektová žádost byla nakonec podána v rámci poslední výzvy programu Interreg Rakousko-ČR 2014-2020 v lednu 2021.



*Setkání projektového týmu v Kremsu.
Treffen des Projektteams in Krems.*

Představení projektu MonumTech

Hlavním cílem projektu MonumTech, celým názvem „Společný vznik a historie, současnost i budoucnost technických památek česko-rakouského příhraničí“ je podpora ochrany a zhodnocení kulturního dědictví v podobě technických památek v česko-rakouském příhraničí tak, aby se zvýšilo povědomí o tomto typu památek, a aby zůstaly zachovány i pro další generace.

Konkrétně si projekt klade tyto dílčí cíle:

- Poskytnout odborné poznatky o rozsahu technických památek v česko-rakouském příhraničí, o jejich vzniku a historii, o jejich technických, technologických a konstrukčních aspektech a získané poznatky navzájem porovnat v přeshraniční perspektivě. Tyto poznatky budou moci být využívány mj. v technické praxi i ve vzdělávání.

die den Schutz von Denkmälern und deren Nutzung im Tourismus kombinieren. Eine Möglichkeit stellt auch das Potential moderner Technologien und der Digitalisierung dar.

Es gibt viele Ideen und mögliche Themen und Aspekte für die gemeinsamen grenzüberschreitenden Aktivitäten und Projekte im Bereich des Schutzes, der Entwicklung und Bewerbung des Kulturerbes technischen Charakters. Man kann sich einerseits den in der Gegenwart bekannten Typen und konkreten Beispielen technischer Denkmäler widmen. Gleichzeitig ist es angebracht, sich auch auf die bisher unbekannt oder vergessenen technischen Denkmäler zu orientieren, bei denen die gemeinsame technische Entwicklung, Umsetzung oder Funktionalität erforscht werden können. Von Belang sind in dieser Hinsicht auch sämtliche Aktivitäten, die auf die Belebung und Präsentation dieser Denkmäler ausgerichtet sind, damit sie im Bewusstsein der Öffentlichkeit erhalten bleiben.

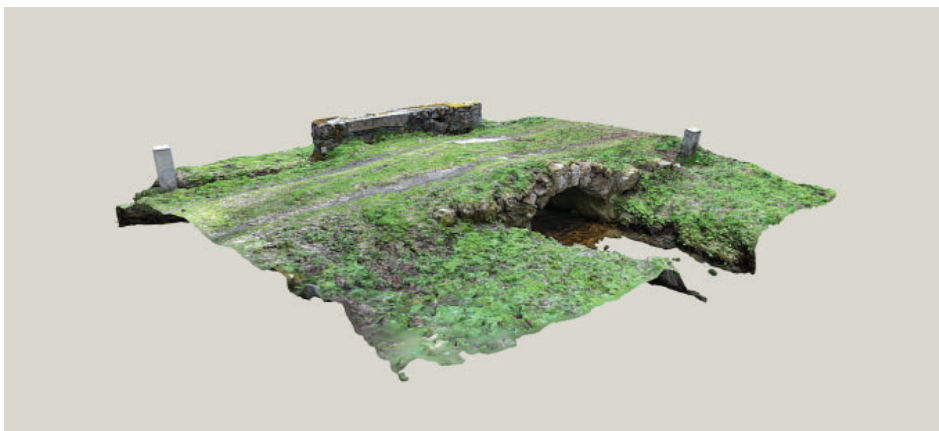
Gerade aus diesen Impulsen und anhand der langjährigen Erfahrungen mit den Projekten der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit entstand die Idee eines gemeinsamen grenzüberschreitenden Projektes, das sich mit dem Schutz, der Bewerbung und Belebung technischer Denkmäler im tschechisch-österreichischen Grenzgebiet befassen würde. Die Projektvorbereitung wurde im Herbst 2019 aufgenommen, als sich tschechische und österreichische Seite zum ersten Mal bei den ersten Diskussionen über die Ausrichtung des Projektvorhabens trafen. Im Jahr 2020 verliefen intensive Vorbereitungsarbeiten, während derer sich die Zusammensetzung der Projektpartner etablierte und es wurden das Gesamtkonzept sowie die Teilaktivitäten des Projektes ausgearbeitet. Das Projekt mit dem Akronym MonumTech wurde unter Führung von Regionální rozvojová agentura jižních Čech (RERA) vorbereitet und der Projektantrag wurde schließlich im Rahmen des letzten Calls des Programms Interreg Österreich-ČR 2014-2020 im Januar 2021 gestellt.

Vorstellung des Projektes MonumTech

Das Hauptziel des Projektes MonumTech, mit dem ganzen Namen „Gemeinsame Entstehung und Geschichte, Gegenwart und Zukunft technischer Denkmäler der tschechisch-österreichischen Grenzregion“ ist die Unterstützung des Schutzes und der Aufwertung des Kulturerbes in Form von technischen Denkmälern im tschechisch-österreichischen Grenzraum so, dass das Bewusstsein über diesen Typ von Denkmälern erhöht wird und dass diese auch für die nächsten Generationen erhalten bleiben.

Die konkreten Zielsetzungen des Projektes sind wie folgt:

- Dalším záměrem projektu je popularizace a osvěta kulturního dědictví technického směru, které se v příhraničních regionech dodnes dochovalo. Popularizace je tvořena několika nosnými liniemi, konkrétně se jedná o reportáže, turistickou mapu, tuto monografii nebo různé workshopy. Smyslem projektu je posílit povědomí laické i odborné veřejnosti o společné česko-rakouské technologické historii.
- Cílem projektu je též přispět k oživení vybraných konkrétních technických památek, ať již méně známých, zapomenutých či zcela zničených. K tomu jsou využity moderní metody v podobě virtuálního modelování zaniklých památek nebo analýza využití zapomenutých technických památek např. v oblasti cestovního ruchu.



*3D model mostu přes hraniční potok v zaniklé obci Stříbrné Hutě.
3D-Modell der Brücke über den Grenzbach in der untergegangenen Gemeinde Silberberg.*

Těchto cílů by mělo být dosaženo prostřednictvím společné inventarizace památek, výzkumu, odborných workshopů, propagačních aktivit, informačních a vzdělávacích akcí nebo zpracováním konkrétních příkladů oživení vybraných památek. Všechny tyto aktivity by pak měly vést ke zviditelnění a propagaci společné technické historie v podobě technických památek, k připomenutí věhlasných rakouských a českých technických znalostí a k uchování této složky společného kulturního dědictví do budoucna.

Důležitým aspektem projektu je posílení přeshraniční spolupráce relevantních českých a rakouských institucí. Všechny aktivity probíhají nejen na základě intenzivní spolupráce projektových partnerů, ale je snaha do jejich realizace zapojit i další významné instituce a aktéry v oblasti ochrany kulturního dědictví a jeho využití (veřejná správa, instituce z oblasti památkové péče,

- Fachliche Erkenntnisse über den Umfang technischer Denkmäler im tschech-österreichischen Grenzgebiet, über deren Entstehung und Geschichte, technische, technologische und Konstruktionsaspekte zu gewähren und die erworbenen Erkenntnisse aus der grenzüberschreitenden Perspektive gegenseitig zu vergleichen. Diese Erkenntnisse können u. a. in der technischen Praxis sowie Bildung in Anspruch genommen werden.
- Ein weiteres Projektvorhaben ist die Popularisierung und Beleuchtung des Kulturerbes technischen Charakters, das in den Grenzregionen bis heute erhalten blieb. Die Popularisierung wird durch einige tragende Säulen gebildet, konkret handelt es sich um Reportagen, eine Touristenkarte, die vorliegende Monografie oder verschiedene Workshops. Der Hintersinn des Projektes ist die Bewusstseinsstärkung der breiten sowie fachlichen Öffentlichkeit über die gemeinsame tschechisch-österreichische Technologiegeschichte.
- Das Projektziel ist auch, zur Belebung ausgewählter konkreter technischer Denkmäler beizutragen, die entweder weniger bekannt, vergessen oder völlig vernichtet sind. Dazu werden moderne Methoden in Form des virtuellen Modellierens verlorengegangener Denkmäler oder die Analyse der Nutzung vergessener technischer Denkmäler, z. B. im Tourismus, angewandt.

Diese Ziele sollten mittels einer gemeinsamen Inventarisierung der Denkmäler, Forschung, Fachworkshops, Werbeaktivitäten, Informations- und Bildungsveranstaltungen oder Bearbeitung konkreter Beispiele der Belebung ausgewählter Denkmäler erreicht werden. Alle diese Aktivitäten sollten dann zur Sichtbarmachung und Bewerbung der gemeinsamen technischen Geschichte in Form von technischen Denkmälern, zur Erinnerung an die berühmten österreichischen und tschechischen technischen Kenntnisse und der Erhaltung dieser Komponente des gemeinsamen Kulturerbes für die Zukunft führen.

Ein wichtiger Projektaspekt ist die Stärkung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit relevanter tschechischer und österreichischer Behörden. Alle Aktivitäten erfolgen nicht nur aufgrund einer intensiven Zusammenarbeit der Projektpartner, sondern es besteht die Bemühung in ihre Umsetzung auch weitere Institutionen und Akteure im Bereich des Schutzes des Kulturerbes und dessen Nutzung einzubinden (öffentliche Verwaltung, Institutionen aus dem Bereich von Denkmalpflege, Tourismus, Verwalter oder Besitzer von Denkmälern usw.).

institute z oblasti cestovního ruchu, správci nebo vlastníci památek apod.).

Projekt MonumTech je realizován od března 2021 do prosince 2022. Vedoucím partnerem projektu je RERA a.s. – Regionální rozvojová agentura jižních Čech, dalšími projektovými partnery jsou Národní památkový ústav - ÚOP ČB, Vysoká škola technická a ekonomická v Českých Budějovicích a rakouskou stranu zastupuje Universität für Weiterbildung Krems.

Projekt se též opírá o odborné znalosti a četné zkušenosti zapojených strategických partnerů z oblasti památkové péče a cestovního ruchu. Na české straně se jedná o Krajský úřad Jihočeského kraje – Odbor kultury a památkové péče, v Dolním Rakousku se jako strategičtí partneři účastní Úřad zemské vlády Dolního Rakouska – oddělení památkové péče a dále organizace s vazbou na rozvoj cestovního ruchu TICCIH Austria a Waldviertel Akademie. Nad rámec strategického partnerství jsou do projektu zapojeny též rakouský Spolkový památkový ústav a Horní Rakousko zastupuje spolek Verein Kulturregion Eisenwurzen OÖ, který sdružuje asi 30 muzeí v regionu. Vytvořené mezioborové partnerství (zrcadlové zapojení památkových ústavů a vysokých škol doplněných o organizace z oblasti cestovního ruchu) a zvolený interdisciplinární přístup jsou tak dobrým předpokladem pro docílení kvalitních a cenných výstupů.

Výběr konkrétních typů památek a příklad železnice jako ukázky společného technického kulturního dědictví přeshraničního regionu

Technických památek existuje v příhraničních regionech na obou stranách hranice velké množství. Přehled technických památek a jejich základní zdokumentování již také do jisté míry existuje na obou stranách hranice. Na české straně to dokládá např. obsáhlá databáze kulturního dědictví (<https://www.pamatkovykatalog.cz/>) nebo přehled technických památek za Jihočeský kraj zpracovaný v rámci přípravy projektu. Tento přehled představuje jakýsi celkový potenciál technických památek v Jihočeském kraji a lze do něj zařadit např. následující typy nebo kategorie technických památek: plavební kanály na Šumavě, koněspřežka, železnice vč. úzkokolejných tratí, rybníční soustavy, pivovary, lihovary, jezy, přehrady, elektrárny, vodojemy, důlní činnost, mosty, lávky, sklárny nebo též historické cesty a jejich značení. Obdobné bohatství technických památek existuje i na rakouské straně. Toto široké spektrum technických památek poukazuje na opravdu úzkou historickou provázanost obou příhraničních regionů a na značné společné kulturní dědictví Česka a Rakouska.

Přeshraniční potenciál tohoto segmentu kulturního dědictví nicméně nebyl

Das Projekt MonumTech wird vom März 2021 bis zum Dezember 2022 umgesetzt. Der Leadpartner ist RERA a.s. – Regionale Entwicklungsagentur Südböhmens, weitere Projektpartner sind das Nationale Denkmalamt - territoriale Facharbeitsstelle in Budweis, die Technische und Ökonomische Hochschule in Budweis und die österreichische Seite wird von der Universität für Weiterbildung Krems vertreten.

Das Projekt stützt sich auch auf Fachkenntnisse und zahlreiche Erfahrungen der eingebundenen strategischen Partner aus dem Bereich Denkmalpflege und Tourismus. Auf tschechischer Seite handelt es sich um das Kreisamt des Südböhmischen Kreises - Referat für Kultur und Denkmalpflege, in Niederösterreich nehmen das Amt der NÖ Landesregierung - Abteilung für Denkmalpflege und Organisationen mit der Bindung an die Tourismusentwicklung TICCIH Austria und Waldviertel Akademie teil. Über den Rahmen der strategischen Partnerschaft hinaus sind ins Projekt auch das österreichische Bundesdenkmalamt eingebunden und Land Oberösterreich wird von Verein Kulturregion Eisenwurzen OÖ vertreten, der etwa 30 Museen in der Region überdacht. Die geschaffene interdisziplinäre Partnerschaft (Spiegeleinbindung der Denkmalämter und Hochschulen ergänzt mit Organisationen aus dem Tourismusbereich) und die gewählte interdisziplinäre Herangehensweise sind somit eine gute Voraussetzung, um qualitäts- und wertvolle Resultate zu erreichen.

Auswahl konkreter Denkmaltypen und das Beispiel der Eisenbahn als Repräsentanten des gemeinsamen technischen Kulturerbes der grenzüberschreitenden Region

Es gibt eine große Menge an technischen Denkmälern in der Grenzregion. Es gibt zu beiden Seiten der Grenze auch schon eine Übersicht technischer Denkmäler und deren grundlegende Dokumentation in bestimmtem Maße. Auf tschechischer Seite belegt dies z. B. eine umfangreiche Datenbank des Kulturerbes (<https://www.pamatkovykatalog.cz/>) oder eine Übersicht technischer Denkmäler für Kreis Südböhmen, die im Rahmen der Projektvorbereitung erstellt wurde. Diese Übersicht stellt ein ganzheitliches Potential technischer Denkmäler in Südböhmen dar und man kann darin z. B. folgende Typen oder Kategorien technischer Denkmäler eingliedern: Schwemmkanaäle im Böhmerwald, die Pferdeisenbahn, Eisenbahnen einschl. Schmalspurbahnen, Teichsysteme, Brauereien, Brennereien, Wehre, Kraftwerke, Wassertürme, Bergbauwerke, Brücken, Stege, Glashütten oder auch historische Wege und ihre Markierung. Einen ähnlichen Reichtum an technischen Denkmälern gibt es auch auf österreichischer Seite. Dieses breite Spektrum technischer Denkmäler weist auf eine wirklich enge historische Verbunden-

dosud využit, ačkoli jsou technické památky ukázkou společné historie, vědy a šikovnosti lidí. V době hledání a posilování společné historie s konotací na budoucí spolupráci téměř neexistuje lepší hmatatelná ukáзка provázanosti dvou zemí.

Vzhledem k obecně velkému množství technických památek a vzhledem k šíři pojmu „technická památka“ chápeme tento pojem pro účely projektu takto:

Technická památka je jedinečné dílo nebo typický hmotný pozůstatek, které dokládá vývoj techniky a vědy a jejich úroveň v různých historických podmínkách. Obvykle jde o stavby nebo stroje spojené s těžbou, výrobou, dopravou nebo skladováním, pod pojem technické památky lze ale také zahrnout stavby a stroje, které slouží k hospodaření v krajině, ale jsou dokladem technické a řemeslné vspělosti své doby.

Výběr technických památek řešených v projektu probíhal v počáteční fázi projektu na základě odborných diskuzí a předem stanovených kritérií. Na definování těchto kritérií i na vlastním výběru konkrétních (typů) technických památek zahrnutých do projektu se podíleli všichni projektoví partneři, strategičtí partneři a další odborníci z oblasti památkové péče i cestovního ruchu.



Hlasování o výběru typů památek při workshopu v Českých Budějovicích.
Abstimmung über die Auswahl der Denkmalarten während des Workshops in Budweis.

heit der beiden Grenzregionen und ein erhebliches Kulturerbe von Tschechien (Böhmen) und Österreich hin.

Das grenzüberschreitende Potential dieses Segmentes des Kulturerbes wurde jedoch bisher nicht in Anspruch genommen, obwohl technische Denkmäler ein Beispiel der gemeinsamen Geschichte, Wissenschaft und Geschicklichkeit der Menschen darstellen. In der Zeit der Suche und der Stärkung der gemeinsamen Geschichte mit der Konnotation für die künftige Zusammenarbeit gibt es fast kein besseres materielles Beispiel dessen, wie diese zwei Länder verbunden waren.

Angesichts einer allgemein hohen Zahl von technischen Denkmälern und gerade angesichts des breiten Begriffs „technisches Denkmal“ verstehen wir diesen Begriff für die Projektzwecke wie folgt:

Ein technisches Denkmal ist ein einzigartiges Werk oder ein typischer materieller Rest, der die Entwicklung der Technik und Wissenschaft und deren Niveau unter unterschiedlichen historischen Bedingungen belegt. Gewöhnlich handelt es sich um Bauten oder Maschinen, die mit der Förderung, Herstellung, Transport oder Lagerung verbunden waren. Unter dem Begriff technische Denkmäler können auch Bauten und Maschinen verstanden werden, die zum Wirtschaften in der Landschaft dienen, aber einen Beleg der technischen und handwerklichen Reife ihrer Zeit darstellen.

Die Auswahl technischer Denkmäler, die im Projekt behandelt werden, erfolgte in der Anfangsphase anhand fachlicher Diskussionen und im Voraus festgelegter Kriterien. Am Definieren dieser Kriterien sowie an der eigentlichen Auswahl konkreter (Typen) technischer Denkmäler, die ins Projekt einbezogen wurden, beteiligten sich alle Projektpartner, die strategischen Partner und weitere Fachleute aus dem Bereich Denkmalpflege und Tourismus.

Es war eine Anstrengung bestimmte Typen von Denkmälern auszuwählen, die die gemeinsame Geschichte der technischen Reife des tschechisch-österreichischen Grenzgebietes vertreten und in vollem Umfang repräsentieren. Eines der bedeutenden Kriterien für die Auswahl technischer Denkmäler war deshalb das gemeinsame grenzüberschreitende Element, wo es sich um solche Objekte handeln sollte, die die Verbindung der beiden Regionen belegen, d. h. die Anwesenheit des gegebenen Typs zu beiden Seiten der Grenze oder irgendwelche existierenden Bindungen oder die Nutzung der gemeinsamen technischen Lösung waren erwünscht. Als Beispiel kann das Wasserkraftwerk Čeňkova pila genannt werden, in dem ein Teil von Maschinen von der Firma Brown-Boweri aus Wien und die Francis-Turbine von der Maschinenbaufirma Voith in St. Pölten stammten. Gleichzeitig konnten für das Projekt auch technische und bauliche Objekte ausgewählt werden, bei

Bylo snahou vybrat určité typy památek, které zastupují a pokud možno v plném rozsahu reprezentují společnou historii technické vyspělosti česko-rakouského příhraničí. Jedním z významných kritérií pro výběr technických památek proto byl společný přeshraniční prvek, kdy se mělo jednat o objekty dokládající spojení obou regionů, tzn. žádoucí byla přítomnost daného typu na obou stranách hranice nebo nějaké existující vazby či využití společného technického řešení. Jako příklad lze uvést elektrárnu Čeňkova pila, kde část strojů pocházela od firmy Brown-Boweri z Vídně a Francisova turbína od strojírenské firmy Voith v St. Pölten. Zároveň ale mohly být zahrnuté i do projektu vybrány i technické a stavební objekty, u kterých je zřejmý rozdílný přístup k řešení technických aspektů, třeba ve smyslu konstrukčním.

Jedním z typů technických památek zahrnutých do projektu MonumTech jsou železnice, a to včetně koněspřežky z Českých Budějovic do Lince nebo úzkokolejných tratí. Součástí tohoto typu památek jsou i související stavby v podobě mostů, nádražních budov, strážních domků, náspů apod. Železnice lze považovat za jeden z nejvýznamnějších a ukázkových příkladů společného technického (kulturního) dědictví přeshraničního česko-rakouského regionu. Železniční tratě díky svému charakteru liniových staveb dokládají jasné geografické propojení obou příhraničních regionů. Též historicky nebo technicky a technologicky poukazují na společnou minulost obou zemí v rámci rakousko-uherské monarchie. Vždyť hlavní železniční síť v Čechách i v Rakousku vznikala právě v době Rakousko-Uherska. A rovněž z hlediska památkové péče se jedná na obou stranách hranice o významné prvky kulturního dědictví. Železnice jako konkrétní typ technických památek zkrátka splňují jednoznačně všechna definovaná kritéria pro výběr do projektu, když obsahují jasný přeshraniční prvek a propojují obě strany hranice, což umožňuje setkávání lidí, poznávání krajiny na druhé straně hranice a též společné přeshraniční aktivity a iniciativy. Z těchto důvodů je věnována tato monografie právě především tématu železnic. V následujících kapitolách se této problematice a jejím dílčím aspektům věnují autoři z partnerských institucí, zabývají se jak historickými a technickými souvislostmi, tak i problematikou ochrany železničního kulturního dědictví.

denen eine unterschiedliche Herangehensweise zur Lösung technischer Aspekte ersichtlich war, z. B. im Sinne der Konstruktion.

Einer der Typen technischer Denkmäler, die ins Projekt MonumTech einbezogen wurden, sind Eisenbahnen, und zwar einschließlich der Pferdeisenbahn von Budweis nach Linz (Gmunden) oder der Schmalspurbahnen. Bestandteil dieses Denkmaltyps sind auch damit zusammenhängende Bauten wie Brücken, Bahnhofsgebäude, Wächterhäuschen, Böschungen usw. Die Eisenbahn kann als eines der bedeutendsten und Vorzeigebeispiele des gemeinsamen technischen (Kultur-)erbes der grenzüberschreitenden tschechisch-österreichischen Region betrachtet werden. Die Bahnstrecken belegen dank ihres Charakters von Linienbauten eine klare geografische Verbindung der beiden Grenzregionen. Sie weisen auch historisch oder technisch und technologisch auf die gemeinsame Vergangenheit der beiden Länder im Rahmen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie hin. Das Haupteisenbahnnetz in Böhmen sowie Österreich entstand ja gerade in der Zeit von Österreich-Ungarn. Und auch aus der Sicht der Denkmalpflege handelt es sich um bedeutende Elemente des Kulturerbes zu beiden Seiten der Grenze. Die Eisenbahnen als konkreter Typ technischer Denkmäler erfüllen einfach eindeutig alle definierten Kriterien für die Auswahl ins Projekt, wenn sie ein klares grenzüberschreitendes Element umfassen und beide Seiten der Grenze verbinden, was Begegnungen von Menschen, Kennenlernen der Landschaft von der anderen Seite der Grenze sowie gemeinsame grenzüberschreitende Aktivitäten und Initiativen ermöglicht. Aus diesen Gründen ist diese Monografie vor allem dem Thema der Eisenbahnen gewidmet. In folgenden Kapiteln widmen sich die Autoren aus den Partnerinstitutionen dieser Problematik und deren Teilaspekten, sie beschäftigen sich sowohl mit historischen und technischen Zusammenhängen, als auch mit der Problematik des Schutzes des Eisenbahnkulturerbes.

ŽELEZNICE OD POČÁTKU JEJÍHO ZROZENÍ DO SOUČASNOSTI

Ing. Jiří Čejka Ph.D., Vysoká škola technická a ekonomická
v Českých Budějovicích

Již ve středověku se čile obchodovalo. Obchod v jednotlivých spíše uzavřených oblastech však propojovaly obchodní stezky a po nich proudily řady povozů se soumary. Ti zajišťovali hlavně přepravu zboží všeho druhu mezi jednotlivými lokalitami. Nejznámější stezky vedoucí přes jižní část českého království byly Zlatá stezka a Solná stezka. Linecká solná stezka vedla původně z Freistadtu přes Vyšší Brod, Český Krumlov, Netolice, kde se napojovala na „prachatickou“ Zlatou stezku.

V roce 1265 zakládá český král Přemysl Otakar II. Královské město Budějovice. V té době se město začíná čile rozvíjet a napojuje se na solnou stezku z Lince. Solná stezka tak míří po nové trase přes Kaplici, Velešín do nově vzniklého královského města a následně přes Veselí pokračuje ku Praze. Pro obchodní dopravu vznikají nové zemské silnice, které postupně přebírají stále rostoucí přepravu zboží (nejvíce soli). Budějovice byly již od počátku vybaveny štědrými privilegii, a tak postupně sílící přeprava zboží po zemských silnicích již brzy nezvládá nápor a začínají se hledat možnosti nových cest.



Založení ČB Přemyslem Otakarem II. (Encyklopedie ČB).
Gründung von Budweis durch König Přemysl Otakar II. (Enzyklopädie von Budweis).

DIE EISENBAHN VOM BEGINN BIS ZUR GEGENWART

Ing. Jiří Čejka Ph.D., Technische und Ökonomische Hochschule in Budweis

Bereits im Mittelalter gab es einen regen Handel. Der Handel in den einzelnen, eher geschlossenen Gebieten, wurde jedoch durch die Handelswege verbunden, auf welchen viele mit Säumern gezogenen Wagen unterwegs waren. Die Säumer sicherten hauptsächlich den Warentransport aller Art zwischen den einzelnen Lokalitäten. Die bekanntesten Handelswege, die durch den südlichen Teil des Königreichs Böhmen führten, waren der Goldene Steig und der Linzer Steig. Der Linzer Steig führte ursprünglich von Freistadt über Vyšší Brod (Hohenfurt), Český Krumlov (Krumau) nach Netolice, wo er sich an den „Prachaticer“ Goldener Steig anschloss.

Im Jahr 1265 gründet der böhmische König Přemysl Otakar II. die Königstadt Budějovice (Budweis). In dieser Zeit beginnt sich die Stadt schnell zu entwickeln und schließt sich an den Linzer Steig an. Dieser führt somit auf einer neuen Strecke über Kaplice, Velešín in die neu entstandene Königstadt und geht über Veselí nach Prag weiter. Für den Handelsverkehr entstehen neue Landstraßen, die allmählich den immer zunehmenden Warentransport (meistens Salztransport) übernehmen. Budweis war von Anfang an mit zahlreichen Privilegien ausgestattet und der allmählich steigende Warentransport auf Landstraßen bewältigt das hohe Aufkommen nicht mehr und man beginnt nach neuen Wegen zu suchen.

Die ersten Erwähnungen über die neue „Wasserstraße“ erscheinen bereits während der Regentschaft Karls IV. und es geht um die Errichtung einer Wasserstraße zwischen der Donau und der Moldau und dadurch die Verbindung des Schwarzen Meeres mit der Nordsee. Eine großartige Idee, die jedoch im 14. Jahrhundert technisch nicht machbar war. Sie ging jedoch nicht verloren und nach wie vor wurde die Verbesserung einer Verkehrsnetzung des Südens mit dem Norden weiterverfolgt. Die Zeit war jedoch für den Fortschritt nicht geeignet und die Hussitenkriege, der Dreißigjährige Krieg und weitere Kriegskonflikte bremsten diese Idee für weitere 400 Jahre aus.

Die Zeit verging und nach der Kriegsperiode, als die böhmischen Länder einen großen wirtschaftlichen Niedergang erlebten, entwickelt sich in der Mitte des 18. Jahrhunderts wieder eine Handelstätigkeit. Es geht nicht mehr bloß um den Transport von Salz oder Handelsware, sondern auch um den Transport verschiedener Ware für entstehende Manufakturen. Erneut wird die Frage der Verbindung der Donau mit der Moldau gestellt. In dieser Zeit wurden viele Verbindungsentwürfe vorgelegt. Bereits 1768 wurde der Entwurf Alberts von Sterndahl vorgelegt, der von den Fachleuten sehr positiv bewertet und für dessen Umsetzung sogar Geld freigegeben wurde. Es ging

První zmínky nové „vodní cesty“ se objevují již za vlády Karla IV., a to vybudování vodní cesty mezi Dunajem a Vltavou a propojení tak Černého moře se Severním. Myšlenka velkolepá, avšak na období 14. století technicky nerealizovatelná. Ovšem nezapadla a stále bylo sledováno zlepšení dopravního propojení jihu se severem. Doba však pokroku nepřála a husitské války, třicetiletá válka a další válečné nepokoje ji zbrzdily na dalších 400 let.

Čas běžel a po válečném období, kdy byl velký hospodářský úpadek v českých zemích, se v polovině 18. století znovu rozvíjí obchodní činnost. Už nejde jen o přepravu soli či obchodnického zboží, ale i přepravu rozličného zboží pro vznikající manufaktury. Znovu se otvírá otázka spojení Dunaje s Vltavou. V tomto období bylo předkládáno velké množství návrhů na propojení. Již v roce 1768 byl předložen návrh Alberta ze Sterndahlu, který byl odborníky velmi pozitivně hodnocen, a dokonce na realizaci byly uvolněny peníze. Šlo o kombinaci plavebního kanálu od Dunaje až do Greinu a následné vybudování „dobré silnice“ až do Českých Budějovic.

V tomto století se narodil 26. února 1735 ve Chvalšínách Josef Rosenauer. Postupně se z lesního učedníka vypracoval na lesního inženýra. Většímu povýšení bránil jeho nemanželský původ. Jako lesní inženýr se seznámil s jemu známými projekty na propojení Dunaje s Vltavou. To jej zaujalo a přišel v roce 1774 s nápadem na rychlou a levnou dopravu vytěženého dříví „z břehů Vltavy“ šumavských hvozdů do Dunaje. Panující kníže Jan Schwarzenberg mu pro stavbu v roce 1778 udělil povolení. Následná stavba byla zahájena 29. dubna 1789 a již do konce roku bylo postaveno prvních 21,6 kilometrů kanálu. Postupně stavba byla dokončena až do Jeleního smyku a v roce 1790 se již splavilo do Dunaje u Neuhausenu 12 tisíc kubických sáhů dřeva. Přeprava dřeva úspěšně narůstala a dosáhla až 22 tisíc kubických sáhů dřeva. Rosenauer zemřel 10. března 1804 v Krumlově. Nedočkal se tak dostavby posledních 11,7 kilometrů z Jelení až pod Třístoličnick. Tento úsek byl dokončen v letech 1821 až 1822 a celková délka kanálu dosáhla 45 kilometrů.

Stavitel Schwarzenberského kanálu Jan Jonas, rytíř z Freyenwaldu ustavil v roce 1807 ve Vídni „Českou hydrotechnickou privátní společnost“. Do funkce vědeckého ředitele byl zvolen PhDr. František Josef Gerstner (narozen 22. února 1756 v Chomutově, zemřel 25. června 1832 v Mladějově v Čechách), v té době profesor vyšší matematiky a mechaniky. Právě jeho zásluhou došlo na valném shromáždění členů dne 31. března 1808 v Praze k představení „železné silnice“. V té době je systém využíván pouze v Anglii. V představeném projektu navrhl postavení „železné silnice“ z Lince do Vyššího Brodu a odtud splavit Vltavu do Českých Budějovic. Celé shromáždění tento návrh nadšeně jednomyslně přijalo. I proto, že byl levnější než vybudování plavebního kanálu. Pro českou kotlinu tak prvopočátek železnice lze směřovat právě k tomuto datu, ač to nebylo zahájení provozu, ale první představení

um eine Kombination des Schwemmkanals von der Donau nach Grein und der anschließende Bau einer „guten Straße“ bis nach Budweis.

In diesem Jahrhundert kam Josef Rosenauer am 26. Februar 1735 in Chvalšiny (Kalsching) zur Welt. Er arbeitete sich allmählich von einem Forsthelfer zum Waldingenieur hoch. Einer größeren Beförderung stand seine uneheliche Herkunft im Weg. Als Forstingenieur machte er sich mit den ihm bekannten Projekten der Verbindung von Donau und Moldau vertraut. Er war von der Idee gefesselt und kam im Jahr 1774 mit der Idee zu einem schnellen und billigen Transport von geschlägertem Holz „von den Moldauer Ufern“ im Böhmerwald in die Donau. Der regierende Fürst Johann zu Schwarzenberg erteilte ihm für den Bau eine Genehmigung im Jahr 1778. Der darauffolgende Bau wurde am 29. April 1789 aufgenommen und schon bis Ende dieses Jahres wurden die ersten 21,6 km des Kanals gebaut. Der Bau wurde allmählich bis zur Hirschbachriese vollendet und im Jahr 1790 wurden bereits 12000 Kubikklafter Holz in die Donau bei Neuhausen geschwemmt. Der Holztransport nahm stetig zu und erreichte bis 22 Tausend Kubikklafter Holz. Rosenauer starb am 10. März 1804 in Krumau. Er erlebte somit die Fertigstellung der letzten 11,7 km von Jelení (Hirschbergen) bis unterhalb des Dreissesselberg (Třístoličnick) nicht mehr. Dieser Abschnitt wurde in den Jahren 1821 bis 1822 vollendet und die Gesamtkanallänge erreichte 45 Kilometer.

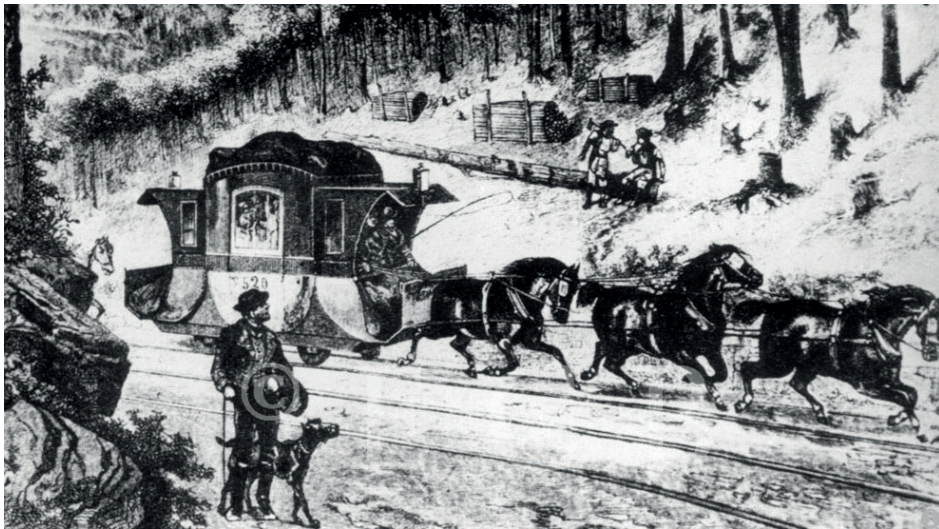
Der Baumeister des Schwarzenbergischen Schwemmkanals Jan Jonas, Ritter von Freyenwald bestellte 1807 in Wien die Böhmisches Hydrotechnische Privatgesellschaft. In die Funktion des wissenschaftlichen Direktors wurde Dr. Franz Josef Gerstner gewählt (geboren am 22. Februar 1756 in Chomutov/Komotau, gestorben am 25. Juni 1832 in Mladějov in Böhmen), damals Professor für höhere Mathematik und Mechanik. Gerade dank ihm wurde die „eiserne Straße“ auf der Vollversammlung der Mitglieder am 31. März 1808 in Prag vorgestellt. Damals wurde dieses System nur in England verwendet. Im vorgestellten Projekt schlug Gerstner den Bau einer „eisernen Straße“ von Linz nach Vyšší Brod vor und von dort sollte die Moldau nach Budweis schiffbar gemacht werden. Die ganze Vollversammlung genehmigte diesen Vorschlag einstimmig mit Begeisterung. Der Grund lag auch darin, dass es billiger war als der Bau eines Schwemmkanals. Für das „böhmische Becken“ kann dieser Tag als eigentlicher Beginn der Eisenbahn betrachtet werden, obwohl dies keine Inbetriebnahme, sondern nur die erste Vorstellung des Projektes einer Eisenbahn war.

Es vergingen weitere lange zwölf Jahre nach der Projektvorstellung und erst im Jahr 1820 wurde Franz Josef Gerstner vom Leiter der kommerziellen Hofkanzlei um die Umsetzung seines Projektes gebeten. Er war jedoch schon alt und empfahl seinen Sohn Franz Anton Gerstner. Und deshalb wurde der 25jährige Sohn des Pioniers des Eisenbahnverkehrs im Jahr 1821 mit der

projektu železné dráhy.

Uběhlo dalších dlouhých 12 let od doby představení projektu a teprve v roce 1820 byl František Josef Gerstner požádán vedoucím komerční dvorské kanceláře k realizaci svého projektu. Ten však byl již stár a doporučil svého syna Františka Antonína Gerstnera. A tak je 25letý syn průkopníka železniční dopravy v roce 1821 pověřen realizací projektu. Narodil se 19. dubna 1796 v Praze a již ve svých 21 letech se stal profesorem ve Vídni. František Antonín Gerstner po zralé úvaze a prostudování místních poměrů připravoval zahájení stavby.

Dne 7. září 1824 je Františkovi Antonínu Gerstnerovi uděleno privilegium ke stavbě nejdelší evropské kontinentální železnice z Českých Budějovic (od Vltavy) do Mauthausenu (na Dunaji) v celkové délce 114 kilometrů. Za zahájení stavby lze považovat 28. července 1825 u Netřebic, kde se konala první veřejná dražba stavebních prací.



Koněspřežná železnice ČB – Gmunden (<https://eurozpravy.cz/veda-a-technika/technika/187837-prvni-konesprezna-zeleznice-zaprahla-800-koni-cesta-trvala-14-hodin/fotografie-46155>).
Pferdeisenbahn Budweis – Gmunden (<https://eurozpravy.cz/veda-a-technika/technika/187837-prvni-konesprezna-zeleznice-zaprahla-800-koni-cesta-trvala-14-hodin/fotografie-46155>).

Stavba prvního úseku z Českých Budějovic do Leopoldschlagu pokračovala velmi rychle a podílelo se na ní přes 4000 dělníků. Po ne zcela dokončeném úseku se zahájil 7. září 1827 zkušební provoz, hlavně stavebního materiálu. Náklady na stavbu však stoupaly oproti původním plánům o více než polovinu. Toto bylo zapříčiněno hlavně na tu dobu revolučním rozhodnutím neztrácet dosaženou nadmořskou výšku. Stavěly se násypy, zářezy a umělé

Projektumsetzung beauftragt. Franz Anton Gerstner kam am 19. April 1796 in Prag zur Welt und bereits im Alter von 21 Jahren wurde er Professor in Wien. Nach reiflicher Überlegung und der Bekanntmachung mit den lokalen Gegebenheiten bereitete er die Bauaufnahme vor.

Am 7. September 1824 wird Franz Anton Gerstner das Privilegium zum Bau der längsten europäischen Eisenbahn auf dem Kontinent von Budweis (von der Moldau) nach Mauthausen (an der Donau) mit einer Gesamtlänge von 114 km erteilt. Als Baubeginn kann der 28. Juli 1825 bei Netřebice betrachtet werden, wo die erste öffentliche Versteigerung von Bauarbeiten stattfand.

Der Bau des ersten Abschnittes von Budweis nach Leopoldschlag ging sehr schnell voran und es beteiligten sich daran mehr als 4.000 Arbeiter. Auf dem nicht ganz vollendeten Abschnitt wurde der Probetrieb, hauptsächlich der Baumaterialtransport, am 7. September 1827 aufgenommen. Die Baukosten stiegen jedoch gegenüber den ursprünglichen Plänen um mehr als die Hälfte an. Dies wurde vor allem mit der damals revolutionären Entscheidung verursacht, die erreichte Meereshöhe beizubehalten. Es wurden Böschungen, Einschnitte und Kunstbauten gebaut und die Strecke somit nicht an das Gelände angepasst wie damals in England. Alle diese Umstände führten zur Abberufung von Franz Anton Gerstner von der Bauleitung. Er musste die Bauleitung seinem Mitarbeiter übergeben, dem 21jährigen Matthias Schönerer. Er setzte den Bau fort, ohne Gerstners Grundsätze zu beachten und baute die Strecke nach den Geländeunebenheiten und erreichte deshalb stellenweise Neigungen von bis 21 Promille (Gerstner hielt eine Neigung von maximal 10 Promille). Die Gesellschaft veränderte am 17. Oktober 1830 auch die Trasse von Lest in Richtung nach Linz und hielt nicht die ursprünglich entworfene Trasse nach Mauthausen. Der Bau wurde danach schon sehr schnell ohne weitere Hindernisse vorangetrieben. Es kam der Festtag am 1. August 1832, als der regelmäßige Transport zwischen Budweis und Linz auf einer Gesamtlänge von 128,7 km aufgenommen wurde. Wie zeitlos Gerstner war, zeigte sich schon in kurzer Zeit, als die Strecke zum Dampfbetrieb umgestellt wurde, wo „Gerstners Teil“ mit kleinen Änderungen auch für die Dampflokmaschinen verwendet wurde, aber „Schönerers Teil“ auf einem völlig neuen Trasse für die Dampfeisenbahn errichtet wurde. Und auch nach mehr als 190 Jahren sind die Teilstrecken Franz Anton Gerstners sichtbar und werden von der Eisenbahn auf dem tschechischen Territorium bis heute genutzt.

Die Züge der Pferdeisenbahn waren zwischen Budweis und Linz bis 1871 in Betrieb und in dieser Zeit beförderten sie eine beträchtliche Menge an Fracht und Passagieren. Die Preisliste der Personenbeförderung wurde als grundlegend in der II. Klasse festgesetzt, nämlich 7 Kreuzer Konventionsmünze. Eine weitere Reisemöglichkeit bot die I. Klasse, in der ein 1,5faches

stavby a nekopíroval se terén, jako například tehdy v Anglii. Všechny tyto okolnosti vedly k odvolání Františka Antonína Gerstnera z vedení stavby. Ten musel vedení stavby předat svému spolupracovníkovi, 21letému Matyáši Schönererovi. Ten pokračoval zcela mimo zásady Gerstnera a trať stavěl podle terénních nerovností, a místy tak dosahoval sklonů až 21 promile (Gerstner držel maximální sklon 10 promile). Společnost změnila v roce 1830 dne 17. října i trasu z Lestu směrem na Linec, a ne jak bylo původně projektováno do Mauthausenu. Stavba pak již pokračovala velmi rychlým tempem bez dalších překážek. Nastal tak slavnostní den 1. srpna 1832, kdy byla zahájena pravidelná přeprava mezi Budějovicemi a Lincem v celkové délce 128,7 kilometrů. Jaká byla nadčasovost Gerstnera, se ukázalo již v krátké době, a to při přestavbě trati na parostrojní provoz, kde „Gerstnerova část“ s malými úpravami byla využita i pro parostrojní provoz, ale „Schönererova část“ byla pro parostrojní provoz vystavena úplně v nové stopě. A i po více než 190 letech jsou části trasy Františka Antonína Gerstnera patrné a využívány železnicí na českém území dodnes.

Koněspřežní vlaky jezdily mezi Budějovicemi a Lincem až do roku 1871 a za tu dobu přepravily nemalé množství nákladu a osob. Ceník jízdného v přepravě osob byl stanoven jako základní ve II. třídě, a to 7 kr.k.m. Další možnost cestování nabízela I. třída, kde se jízdné počítalo 1,5násobně (tento výpočet se dochoval až do 13. 12. 2014). Poslední nejlevnější varianta cestování byla ve III. třídě a zde bylo jízdné zhruba třetinové. Jízdenka ve II. třídě z Budějovic do Lince tak stála 2 zl.k.m. Nástupní stanice pro cestující byla u křižovatky České a Piaristické. Cestující museli dorazit již brzy ráno do přízemí domu u Černé růže, kde si zakoupili jízdenky a venku čekali na odjezd „koňského vlaku“. Nebylo nástupiště ani čekárny a ani žádné zakrytí proti dešti. Vlak tažený koňmi projel ulicemi, Českou, Radniční a Biskupskou, přešel přes řeku Malši a pokračoval přes další most, Krumlovský. Tento dřevěný most postavený z lehké konstrukce se bortil, a proto byl v roce 1838 nahrazen 406 metrů dlouhou sypanou hrází. A po této trase dále dorazil povoz na první nákladové nádraží, které dodnes stojí na křižovatce ulic Mánesova a F. A. Gerstnera (dnes mezi prodejny BILLA a LIDL), avšak budova byla přesunuta z původního místa o 8 metrů, aby se mohla rozšířit Mánesova ulice. Přesun se uskutečnil v roce 1977 a zajišťovala jej firma Transfera Praha. Domek váží 225 tun a byl přesouván rychlostí 3 cm za hodinu. Tato budova de facto byla prvním Budějovickým (Evropským) nádražím. V těchto historických prostorech je v současnosti Muzeum koněspřežky.

Takto byla zahájena éra železnice na evropském kontinentě, království českém a Budějovicích. Období koňské železnice trvalo sice pouze čtyřicet let, ale znamenalo zásadní zlom v přepravě zboží a cestujících na velké vzdálenosti. Ukázalo světu další možnou cestu v rozvoji nového dopravního druhu – železnice.

Fahrgeld berechnet wurde (diese Berechnung blieb bis zum 13. 12. 2014 erhalten). Die letzte und billigste Reisevariante war in der III. Klasse, in der das Fahrgeld ungefähr ein Drittel der II. Klasse kostete. Die Fahrkarte in der II. Klasse von Budweis nach Linz kostete somit 2 Gulden Konventionsmünze. Die Einstiegsstation für die Passagiere war an der Kreuzung der Straßen Česká und Piaristická. Die Passagiere mussten schon ganz früh morgen im Erdgeschoss des Hauses Zur Schwarzen Rose eintreffen, wo sie Fahrkarten kauften und draußen auf die Abfahrt des „Pferdezugs“ warteten. Es gab weder einen Bahnsteig, noch einen Wartesaal oder gar eine Überdachung zum Schutz bei Regen. Der von Pferden gezogene Zug fuhr durch die Straßen Česká, Radniční und Biskupská, überquerte die Maltsch und fuhr über eine weitere Brücke, die Krumauer Brücke, weiter. Diese als leichte Konstruktion gebaute Holzbrücke stürzte ein und wurde deshalb im Jahr 1838 durch einen 406 m langen geschütteten Damm ersetzt. Auf dieser Strecke kam der Zug zum ersten Frachtenbahnhof, der bis heute an der Kreuzung der Straßen Mánesova und F. A. Gerstnera steht (heute zwischen den Supermärkten BILLA und LIDL), das Gebäude wurde jedoch von der ursprünglichen Stelle um 8 m verschoben, damit die Straße Mánesova breiter gemacht werden konnte. Die Verschiebung erfolgte 1977 und wurde von der Firma Transfera Praha durchgeführt. Das Häuschen wiegt 225 Tonnen und wurde mit einer Geschwindigkeit von 3 cm pro Stunde verschoben. Dieses Gebäude war de facto der erste Budweiser (europäische) Bahnhof. In diesen historischen Räumlichkeiten befindet sich in der Gegenwart das Museum der Pferdeisenbahn.

Auf diese Weise wurde die Zeit der Eisenbahn auf dem europäischen Kontinent, im Königreich Böhmen und in Budweis aufgenommen. Die Ära der Pferdeisenbahn dauerte bloß vierzig Jahre, bedeutete aber eine grundsätzliche Wende im Warentransport und der Personenbeförderung auf große Entfernungen. Er zeigte der Welt den möglichen Weg bei der Entwicklung der neuen Verkehrsart - der Eisenbahn.

Der Fortschritt ist nicht aufzuhalten und deshalb kommt die Epoche des Dampfes nach den Jahren der Pferdeisenbahn auch nach Südböhmen und das ist schon ein weiteres Kapitel für unsere historische Erinnerung an die Eisenbahn.

Beginn des Dampfbetriebs

Der Beginn des Baus und Betriebs der Dampfeisenbahn in der Monarchie wurde paradoxerweise nach dem verlorenen Krieg mit Preußen eingeleitet, wo sich zeigte, wie strategisch notwendig es war, Militärtransporte mit dem damals schnellsten Verkehrsmittel - der Eisenbahn - zu gewährleisten. Im Jahr 1866 betrug die Gesamtstreckenlänge in den böhmischen Ländern

Pokrok nejde zastavit, a tak po létech koněspřežní železnice přichází i na jih Čech éra páry, a to je již další kapitola pro naše historické připomenutí železnice.

Počátek parostrojního provozu

Začátek výstavby a provozu parostrojní železnice v monarchii je paradoxně zahájen po prohrané válce s Pruskem, kde se prokázalo, jak strategicky nutné je zajišťovat přepravu vojenských transportů tehdy nejrychlejším dopravním prostředkem – vlakem. V roce 1866 činila celková vzdálenost tratí v českých zemích 1 449 kilometrů. Rozvoj železnice umožňuje růst průmyslu a obchodu. Samotná výstavba železničních tratí zajišťuje práci pro velké množství dělníků, neboť veškeré činnosti se dělaly ručně s minimem mechanizace. Velmi zruční jsou na stavbách kameníci a tuneláři z Itálie, jejichž stopa je dodnes patrná na trati z Ražic do Tábora. Stát ve vlastním zájmu podporoval poválečnou výstavbu železničních tratí hlavně vynakládáním značných finančních prostředků. Do roku 1878 bylo postaveno dalších 3 515 kilometrů tratí.

Rozvoj železnice se nevyhnul ani jižním Čechám a po výstavbě koněspřežky byla velmi očekávána výstavba dalších „pokrokových“ parostrojních tratí. Jako první parostrojní dráha se nabízela trasa z Vídně přes jižní Čechy do Eggeru (Chebu), kde se začal tvořit důležitý mezinárodní železniční uzel. Přímé železniční spojení Vídně s Chebem se ze strategického a obchodního hlediska jeví velmi aktuální. Došlo by tak k nejkratšímu spojení vyhlášených lázní na západě Čech s hlavním městem mocnářství. Zároveň i k propojení s Českou západní dráhou, a tím k přepravě uhlí z oblasti Plzeňska do Vídně, o což prostřednictvím petic velmi usilovali majitelé velkých průmyslových vídeňských podniků.

Pro stavbu parostrojní železnice obdrželo dne 5. 1. 1864 Schwarzenberské konsorcium koncesi k zahájení předběžných prací na trase z Vídně do Chebu s odbočnou větví do Prahy. Nová dráha tak ponese jméno císaře Františka Josefa I. V červnu 1865 bylo konstatováno při jednáních vytvořeného výboru poslanecké sněmovny říšské rady, že trať je potřeba urychleně postavit. Přitomní se však podle dochovaných materiálů neshodli na trase a směru nové dráhy (např. odbočnou stanicí do Prahy měla být dle návrhu Schwarzenberského železničního konsorcia Třeboň s odbočkou přes Lišov do Budějovic a odtud dále do Plzně). Ke shodě došlo na jednání výboru dne 7. 7. 1865 s trasováním z Cmuntu přes Forbes (Borovany) do Českých Budějovic a dále na Plzeň. Odbočná stanice bude Cmunt a bude trasována přes Třeboň do Prahy. Akcionáře výbor zavázal k zahájení stavby na jaře roku 1866, s tím, že jako první dokončí železnici z Vídně do Českých Budějovic během dvou let, z Budějovic do Plzně během tří let a úsek z Plzně do Chebu během sedmi

1.449 km. Die Eisenbahnentwicklung ermöglichte das Wachstum von Industrie und Handel. Der eigentliche Bau von Bahnstrecken sicherte die Arbeit für eine große Menge von Arbeitern, denn sämtliche Tätigkeiten wurden manuell unter einem Minimum an Mechanisierung durchgeführt. Sehr geschickt beim Bau waren Steinmetzen und Tunnelbauer aus Italien, deren Spuren bis heute auf der Strecke von Ražice nach Tábor zu sehen sind. Der Staat unterstützte im eigenen Interesse den Nachkriegsbau von Bahnstrecken hauptsächlich durch den Aufwand von erheblichen Finanzmitteln. Bis 1878 wurden weitere 3.515 km Bahnstrecken errichtet.

Die Entwicklung der Eisenbahn machte auch vor Südböhmen nicht halt und nach dem Bau der Pferdeisenbahn wurde der Bau weiterer „fortschrittlicher“ Dampfstrecken mit Spannung erwartet. Als erste Dampfeisenbahn bot sich die Trasse von Wien über Südböhmen nach Eger, wo ein wichtiger internationaler Bahnknotenpunkt zu entstehen begann, an. Eine direkte Bahnverbindung zwischen Wien und Eger schien aus strategischer und geschäftsmäßiger Sicht mehr als aktuell zu sein. Es wäre somit zur kürzesten Verbindung der berühmten Kurorte in Westböhmen mit der Hauptstadt der Monarchie gekommen. Gleichzeitig diente die Strecke auch zur Verbindung mit der Böhmisches Westbahn und dadurch zum Kohletransport aus der Pilsner Region nach Wien, worum sich die Besitzer großer Industrieunternehmen in Wien mittels Petitionen sehr bemühten.

Für den Bau der Dampfeisenbahn erhielt das Schwarzenbergische Konsortium die Konzession zur Aufnahme der Vorarbeiten an der Trasse von Wien nach Eger mit einer Abzweigung nach Prag am 5. 1. 1864. Die neue Eisenbahn wird somit den Namen Kaiser Franz Josefs I. tragen. Im Juni 1865 wurde bei den Verhandlungen des konstituierten Ausschusses des Abgeordnetenhauses des Reichsrates festgestellt, dass die Strecke schnell gebaut werden soll. Die Anwesenden einigten sich jedoch anhand erhaltener Unterlagen nicht auf die Strecke und Richtung der neuen Eisenbahn (z. B. sollte die Abzweigung nach Prag Třeboň/Wittingau werden, wo der Streckenast über Lišov nach Budweis und von dort aus nach Pilsen nach dem Entwurf des Schwarzenbergischen Eisenbahnkonsortiums abzweigen sollte). Die Einigung wurde bei den Verhandlungen des Ausschusses am 7. 7. 1865 mit der Trassierung über Gmünd über Borovany (Forbes) nach Budweis und weiter nach Pilsen erreicht. Die Abzweigstation wird Gmünd sein und von dort aus wird über Třeboň nach Prag trassiert. Der Ausschuss verpflichtete die Aktionäre zur Bauaufnahme im Frühling 1866 damit, dass sie als erste die Eisenbahn von Wien nach Budweis innerhalb von zwei Jahren, von Budweis nach Pilsen innerhalb von drei Jahren und den Abschnitt von Pilsen nach Eger innerhalb von sieben Jahren nach Ratifizierung der Konzessionsurkunde vollenden. Der Baubeginn wurde durch die Ausstellung der endgültigen Konzession verhindert und verzögerte, vor allem durch den Krieg gegen Preußen. Das offizielle

let ode dne vytvoření koncesní listiny. Zahájení stavby bránilo a oddalovalo vydání definitivní koncese, které prodlužovala válka s Pruskem. Oficiální ustavení železniční akciové společnosti proto proběhlo až 5. 11. 1866. Akciová společnost nesla název „Císařsko-královská privilegovaná Dráha císaře Františka Josefa“ (Kaiserlich-königlicheprivilegierte Kaiser Franz Josef-Bahn / KFJB). V čele společnosti stál Johan Adolf II. Schwarzenberg (majitel hlubockého a krumlovského panství). Dalšími prvními koncesionáři byli Josef Colloredo-Mansfeld, Carl von Paar, Johann Egon Fürstenberg, George von Buquoy, Maxmilian Vrints, Eugen Czernin, Ernst Hoyos-Sprinzenstein, dr. August Grois, Carl Gundancher a Mathias von Schönerer. Definitivní koncesi obdržela společnost 11. listopadu 1866 s platností na 90 let pro stavbu a provoz těchto tratí: Vídeň – Tulln – Cmunt – České Budějovice – Plzeň – Cheb. Vedlejší dráhu Cmunt – Tábor – Praha, spojovací dráhu České Budějovice – Veselí, která měla být vybudována ihned po převedení koněspřežky na parostrojní provoz. A dále na vyzvu státu postavit doplňující tratě: Absdorf – Krems, Absdorf – Stockerau a Horažďovice – Klatovy. Stavební povolení bylo vydáno pro výstavbu tratě České Budějovice – Plzeň dne 15. 11. 1866.



První vlak v ČB (www.koridory.cz).
Der erste Zug in Budweis (www.koridory.cz).

A nadešel konečně dlouho očekávaný den sobota 17. listopadu 1866, kdy nedaleko Vondrova dvora u Hluboké byla stavba slavnostně zahájena. Takto zaznamenaly jeho průběh vycházející periodika český Budiwoj a německý Budweiser Kreisblatt:

Následující text je překladem článku, který zveřejnil časopis Budweiser Kre-

Konstituieren der Eisenbahnaktiengesellschaft erfolgte deshalb erst am 5. 11. 1866. Die Aktiengesellschaft hieß „Kaiserlich-königliche privilegierte Kaiser Franz Josefs-Bahn“ (KFJB). An der Spitze der Gesellschaft stand Johann Adolf II. Schwarzenberg (Besitzer der Herrschaften Hluboká/Frauenberg und Krumau). Weitere Konzessionäre waren Josef Colloredo-Mansfeld, Carl von Paar, Johann Egon Fürstenberg, George von Buquoy, Maxmilian Vrints, Eugen Czernin, Ernst Hoyos-Sprinzenstein, Dr. August Grois, Carl Gundancher und Matthias Schönerer. Die endgültige Konzession erhielt die Gesellschaft am 11. November 1866 mit einer Gültigkeit von 90 Jahren für den Bau und Betrieb folgender Strecken: Wien – Tulln – Gmünd – Budweis – Pilsen – Eger, der Zweigstrecke Gmünd – Tábor – Prag, der Verbindungsstrecke Budweis – Veselí, die unmittelbar nach der Umstellung der Pferdeisenbahn auf den Dampfbetrieb gebaut werden soll. Und weiter waren auf Geheiß des Staates die ergänzenden Strecken zu bauen: Absdorf – Krems, Absdorf – Stockerau und Horažďovice – Klatovy. Die Baugenehmigung für den Bau der Strecke Budweis – Pilsen wurde am 15. 11. 1866 erlassen.

Und es kam der lang erwartete Tag, Samstag der 17. November 1866, als der Bau nicht weit vom Bauernhof Vondrův dvůr bei Hluboká feierlich begonnen wurde. Auf diese Art und Weise wurde der feierliche Auftakt von den erschienenen Periodika, der tschechischen Zeitschrift „Budiwoj“ und der deutschen Zeitschrift „Budweiser Kreisblatt“ beschrieben:

Der folgende Text wurde von der Zeitschrift Budweiser Kreisblatt am 21. 11. 1866 veröffentlicht:

„Zu der am 17. d. bei Frauenberg anlässlich der Eröffnung des Baues der Franz-Josef-Bahn, stattgehabten Feierlichkeit hatten sich außer Seiner Durchlaucht dem regierenden Fürsten von Schwarzenberg auch noch mehrere andere Herren Konzessionäre, hierunter Herr Adalbert Lanna aus Prag und zahlreiche geladene Gäste aus Budweis und der Umgebung eingefunden. Leider war die Witterung an diesem Tage so rau und unfreundlich und von einem orkanähnlichen Sturm begleitet, dass das Fest hiedurch bedeutend beeinträchtigt wurde, indem ein längerer Aufenthalt im Freien geradezu unmöglich wurde.

Am Festplatze war für die Gesellschaft ein Zelt errichtet, und um dasselbe Pyramiden aus den verschiedenen Baugerätschaften als: Schubkarren, Hauen, Spaten erbaut und mit schwarzgelben, weißroten und weißblauen Fahnen geziert. Als die aus dem fürstlichen Jagdschlosse kommende Gesellschaft sich dem Festplatze näherte, wurden Pöllerschüsse abgefeuert, und die anwesende Frauenberger Musikkapelle spielte die Volkshymne. Im ersten Wagen befand sich Seine Durchlaucht der regierende Fürst und Seine Exzellenz der hochwürdigte Herr Bischof aus Budweis (Jan Valerián Jirsík - Anm. des Autors). Letzterer begab sich sogleich in das Zelt und bekleidete sich mit dem kirchlichen Ornate. Sodann trat die gan-

isblatt dne 21. 11. 1866:

„Ke slavnostnímu zahájení stavby Dráhy císaře Františka Josefa uspořádanému dne 17. t.m., se mimo Jeho Jasnost vládnoucího knížete ze Schwarzenbergu dostavili ještě mnozí ostatní páni koncesionáři, mezi nimi pan Adalbert Lanna z Prahy a četní pozvaní hosté z Budějovic a okolí. Bohužel toho dne počasí tak drsné a nepřívětivé, provázené orkánu podobnou vichřicí, čímž byla slavnost podstatně ovlivněna, protože delší pobyt venku byl takřka nemožný.

Na místě slavnosti byl pro společnost zřízen stan a okolo něj postaveny pyramidy různého stavebního náradí, jako kár, motyk, rýčů, vyzdobené černožlutými, bíločervenými a bílomodrými prapory. Když se k místu slavnosti blížila společnost přicházející od knížecího loveckého zámku, byly vypáleny rány z moždířů a přítomná hlubocká kapela zahrála národní hymnu. V prvním voze se nalézala Jeho Jasnost vládnoucí kníže a Jeho Excelence veledůstojný pan biskup z Budějovic (Jan Valerián Jirsík – pozn. aut.). Ten se ihned odebral do stanu a oblékl se do církevního ornátu. Poté tam vstoupila celá společnost a nyní byly proneseny četné projevy zaměřené na dnešní slavnost, které byly ukončeny trojnásobným svoláním slávy Jeho císařsko-královskému Majestátu, k čemuž se všichni přítomní bouřlivě připojili.

Když Jeho Excelence veledůstojný pan biskup vyšel ze stanu, pronesl nejprve modlitbu a potom udělil požehnání. Poté se celá společnost odebrala k místu určenému pro první rýpnutí. Přítomní stavební dělníci utvořili po obou stranách dráhy špalír a nyní nejprve Jeho Jasnost kníže Johann Adolf ze Schwarzenbergu uchopil připravený ozdobný rýč a vytěžil jím první hroudy země. Po něm následovali Jeho Excelence veledůstojný pan biskup, potom pan císařsko-královský místodržitelův rada a krajský přednosta Grüner, Jeho Jasnost mladý kníže Schwarzenberg, pan starosta Budějovic (Eduard von Claudi – pozn. aut.) a hned na to ostatní páni hosté. Každý z pánů doprovázel zářpnutí významovou průpovědí, kapela hrála národní hymnu a ozývaly se četné rány z moždířů. Poté se rozjely první káry naplněné zeminou a dlouho vytoužená stavba tím začala. Celá společnost se potom vrátila do knížecího loveckého zámku, kde byl podáván krátký diner.“

Tak byla slavnostně zahájena výstavba prvního úseku Dráhy Císaře Františka Josefa (KFJB). Dle původního projektu dlouhého 17 mil a 831 sáhů (vídeňská míle 7 586 metrů, sáh 1,89 metru). Zahájení stavby připomíná dodnes základní kámen stojící ve stanici Hluboká nad Vltavou.

Jeho historie je však velmi pohnutá:

Původně se základní kámen nacházel u přejezdu u dvora Vondrov, v místě slavnostního zahájení. Postupně chátral, byl devastován a zmizel. Avšak o jeho existenci věděli někteří jedinci a ti v roce 1996 se skupinou příznivců že-

ze Gesellschaft ein, und nun wurden mehrere der Feier des Tages angemessene Reden gehalten, welche mit einem dreimaligen Hoch auf Seine k. k. Majestät endeten, in welches sämtliche Anwesenden stürmisch einstimmten.

Als Seine Exzellenz der Hochw. Hr. Bischof aus dem Zelte trat, sprach er vorerst ein Gebet, und spendete den Segen. Sodann begab sich die ganze Gesellschaft zu dem für die ersten Spatenstiche bestimmten Platze. Die anwesenden Bahnarbeiter bildeten zu beiden Seiten der Bahntrasse Spalier, und nun ergriff zuerst Seine Durchlaucht Fürst Johann Adolf zu Schwarzenberg den bereits gehaltenen zierlichen Spaten und hob hiermit die ersten Schollen aus der Erde. Ihm folgte Seine Exzellenz der Herr Bischof, dann der Herr k. k. Statthaltereirat und Kreisvorsteher Grüner, Seine Durchlaucht der junge Fürst Schwarzenberg, der Herr Bürgermeister von Budweis (Eduard von Claudi – Anm. des Autors) und sofort alle anwesenden Herren Gäste. Jeder der Herren begleitete den Spatenstich mit einem Sinnspruche, die Musikkapelle spielte die Volkshymne und zahlreiche Pölerschüsse wurden gelöst. Hierauf führten die anwesenden Herren technischen Beamten die ersten mit Erde gefüllten Schubkarren, und der lang ersehnte Bau hatte somit begonnen. Die ganze Gesellschaft kehrte sodann in das fürstliche Jagdschloss zurück, wo selbst ein kurzes Diner eingenommen wurde.“

So wurde der Bau des ersten Abschnittes der Kaiserlich-königlichen privilegierten Kaiser Franz Josefs-Bahn (KFJB) nach dem ursprünglichen Projekt, das 17 Meilen und 831 Klafter lang war (eine Wiener Meile betrug 7.586 m, ein Klafter 1,89 m), feierlich aufgenommen. An die Bauaufnahme erinnert bis heute der Grundstein, der in der Station Hluboká nad Vltavou steht.

Seine Geschichte ist jedoch sehr bewegt:

Der Grundstein befand sich ursprünglich am Bahnübergang beim Bauernhof Vondrov, an der Stelle des feierlichen Baubeginns. Er verkam allmählich, wurde beschädigt und verschwand. Von seiner Existenz wussten jedoch einige Personen und diese übernahmen mit einer Gruppe von Freunden der Eisenbahngeschichte das beschädigte Denkmal im Jahr 1996 unter Mitbeteiligung der damaligen Gesellschaft ČD Správa dopravní cesty (Infrastrukturverwaltung), der Bahnstation České Budějovice und des Stadtamtes Hluboká nad Vltavou, reparierten es und platzierten es an der bis heute bestehenden Stelle in der Bahnstation Hluboká nad Vltavou, wo es bis heute an die berühmte Ära des Baubeginns unserer Bahnstrecken erinnert. Der Grundstein hat einen quadratischen Grundriss mit Ausmaßen 90×90 cm - den Sockel - und den oberen Teil 62×62 cm mit schrägen Kanten und einem Text, seine Höhe über dem Gelände beträgt 174 cm. Ein Geheimnis bleibt für immer das auf dem Stein gemeißelte Datum, das sich um zwei Tage vom Datum der offiziellen Bauaufnahme unterscheidet.

lezniční historie za spoluúčasti pracovníků tehdy ČD Správy dopravní cesty, ČD Železniční stanice České Budějovice a MÚ Hluboká nad Vltavou ztracenou a poškozenou památku převzali, opravili a umístili na stávající místo do stanice Hluboká nad Vltavou, kde dodnes připomíná slavnou éru zahájení budování našich tratí. Kámen má čtvercový půdorys o rozměrech 90×90 cm – podstavec a horní část 62×62 cm se zkosenými hranami a textem, jeho výška nad terénem je 174 cm. Záhadou navždy zůstane na kameni vytesané datum, jež se o dva dni liší od data oficiálního zahájení stavby.

Pro stavbu „Druhého“ (po prvním koněspřežním) českobudějovického nádraží byly předloženy dva návrhy. První návrh postavit nádraží blízko města ve východní části na Staré Dobrovodské cestě (dnes Průmyslová). Druhý návrh umístit nádraží na severu za Pražským předměstím mezi Pražskou a Vídeňskou silnicí. Přednost dostal první návrh s tím, že ke spojení s koněspřežkou dojde pobočnou dráhou. Ke spojení s koněspřežkou však nedošlo a dopravu mezi nádražími do doby přestavby koněspřežky na lokomotivní provoz a jejím propojení s KFJB zajišťovala na základě dohody s provozním úřadem v Plzni místní speditérská firma Rudolfa Feruse. Trať do Plzně pokračovala přes Starou cestu do Velkých Hor (Lannova tř.) a dále přes Aerarialstrasse (Rudolfovská tř.) za kapličkou Sv. Trojice přetínala pražskou silnici a pokračovala dál směrem k Voříškovu dvoru, kde překročila po původně dřevěném mostě řeku Vltavu. Samotná navržená trasa dráhy se neobešla, tak jako při výstavbě jiných drah, beze změn. Samotná stavba pokračovala velmi rychle a v červenci roku 1867 pracovalo po celé trase průměrně 16 300 dělníků a jezdilo 750 dvouspřežních povozů. A tak po roce stavby v říjnu 1867 bylo hotovo již 90 % stavební činnosti na trati. Současně s touto stavbou pokračovala příprava stavby tratě z Českých Budějovic na Vídeň, které se také nevyhnuly diskuze, zda přes Lišov nebo Borovany. Nakonec byla volena nejkratší trasa přes Borovany a odbočná větev z Třeboně přes Lišov do Budějovic bude vystavena později. Na dráze do Plzně byly v březnu 1868 položeny koleje do Hluboké a o měsíc později až do Strakonice.

První lokomotiva s třiceti nákladními a jedním osobním vozem přijela od Plzně do Budějovic v rámci první zkušební jízdy v pátek 14. srpna 1868 večer. Tento dlouho očekávaný okamžik mnozí budějovičtí občané ani nezaregistrovali, neboť měli úplně jiné starosti:

„Po jedenácté hodině dopolední se v jednom domku u Linecké silnice vznítala fermež a vypukl velký požár. Vítr, ten den vanoucí ke vsí směle od jihovýchodu, zanášel jiskry z požáru až do vnitřního města, v němž vysušené šindelové střechy domů byly ideálním podkladem pro šíření ohně. Během chvíle začaly hořet střechy domů v Biskupské ulici a postupně se oheň začal šířit na celou jižní stranu náměstí, včetně hotelu U Zlatého slunce. Z okolních obcí a dokonce až z Č. Krumlova byly přivezeny hasičské stříkačky a za pomoci místního vojska začal boj s ohněm,

Für den Bau des „zweiten“ Budweiser Bahnhofs (nach dem ersten Pferdeisenbahnbahnhof) wurden zwei Entwürfe vorgelegt. Der erste Entwurf war ein Bahnhof in der Nähe der Stadt im Ostteil an der Straße Stará Dobrovodská cesta (heute Straße Průmyslová) zu errichten. Der zweite Entwurf war den Bahnhof im Norden hinter der Prager Vorstadt zwischen der Prager und Wiener Straße zu platzieren. Den Vorrang bekam der erste Entwurf deshalb, weil die Verbindung mit der Pferdeisenbahn durch eine Nebenbahn erfolgt. Die Verbindung mit der Pferdeisenbahn kam jedoch nicht zustande und der Verkehr zwischen den beiden Bahnhöfen wurde bis zum Zeitpunkt des Umbaus der Pferdeisenbahn zum Lokomotivbetrieb und deren Verbindung mit der KFJB aufgrund der Vereinbarung mit dem Betriebsamt in Pilsen von der hiesigen Spediteurfirma Rudolf Ferus betrieben. Die Bahnstrecke nach Pilsen wurde über die Alte Straße (Stará cesta) nach Velké Hory (Straße Lannova třída) und weiter über die Ärarialstraße (Rudolfovská tř.) fortgesetzt, hinter der Kapelle der hl. Dreifaltigkeit querte sie die Prager Straße und führte weiter in Richtung zu Voříšeks Bauernhof, wo sie die Moldau mittels einer ursprünglichen Holzbrücke überwand. Wie auch bei anderen Bahnbauprojekten ging der Bau nicht ohne Änderungen an der vorgeschlagenen Trasse vonstatten. Der Bau an sich ging sehr schnell voran und im Juli 1867 arbeiteten auf der ganzen Trasse durchschnittlich 16.300 Arbeiter und es fuhren 750 Zweigespann-Fuhrwerke. Deshalb waren nach einem Baujahr im Oktober 1867 bereits 90 % der Bauarbeiten auf der Strecke fertig. Parallel zu diesem Bau wurde die Bauvorbereitung der Strecke von Budweis nach Wien fortgesetzt. Auch darüber wurde diskutiert, ob diese Bahnstrecke über Lišov oder Borovany führen wird. Schließlich wurde die kürzeste Strecke über Borovany gewählt und die Zweigstrecke von Třeboň über Lišov nach Budweis soll erst später gebaut werden. Auf der Bahnstrecke nach Pilsen wurden die Gleise nach Hluboká im März 1868 und einen Monat später bis nach Strakonice gelegt.

Die erste Lokomotive mit dreißig Güterwagen und einem Personenwagen kam im Rahmen der ersten Probefahrt von Pilsen nach Budweis am Freitag, dem 14. August 1868, abends an. Dieser lange erwartete Augenblick wurde von manchen Budweiser Bewohnern nicht einmal registriert, denn sie hatten völlig andere Sorgen:

„Nach elf Uhr Vormittag entflammte sich Firnis in einem Haus an der Linzer Straße und es brach eine große Feuerbrunst aus. Der an dem Tag zu allem Pech von Südosten blasende Wind trug die Brandfunken bis in die Innenstadt, in der die ausgetrockneten Schindeldächer eine ideale Grundlage für die Feuerverbreitung waren. Nach einer Weile begannen die Hausdächer in der Bischofsgasse zu brennen und die Feuerbrunst begann sich allmählich auf die ganze Südseite des Marktplatzes einschließlich des Hotels Zur Goldenen Sonne zu verbreiten. Von den umliegenden Gemeinden und sogar bis aus Krumau wurden Feuersprit-

který se až v noci podařilo zastavit... Přes veškeré úsilí všech zúčastněných vyhořelo 34 domů a zemřela jedna žena."

Po dostavbě všech objektů a signalizačních zařízení byla 18. srpna 1868, v den výročí narození císaře Františka Josefa I., provedena zkušební jízda slavnostním způsobem, ale lidé tuto jízdu nesledovali. Bez oficiálních oslav a v radostné atmosféře, kdy se k odjezdu prvního vlaku v 7:45 hodin sešlo značné množství lidí, kteří sledovali jeho odjezd do Plzně. Takto byl zahájen provoz po železniční dráze do Plzně a otevřen pro veškerý provoz v úterý 1. září 1868. (Slavnostním způsobem otevření celé trati bude provedeno po dokončení stavby až do Vídně). Původní českobudějovické nádraží otevřené v den zahájení provozu v úterý 1. září 1868 mělo pět průjezdných kolejí včetně výtopenské, dvanáct výhybek, jednu kusou kolej k vojenské rampě, jednu kratší manipulační kolej u krytého skladiště zboží stojícího vedle staniční budovy a ve stadiu příprav vlečkovou kolej do plynárny, jejíž výstavba začala 15. září 1868 nákladem českobudějovické obce (6 000 zl.). Celková délka staničního pozemku byla přibližně 578 m. Na nejvzdálenější koleji od staniční budovy stála malá výtopna pro jednu záložní lokomotivu. Ve staniční budově zahájil provoz hostinec Franze Gehringera, o železniční zaměstnanec se začal starat ve své ordinaci místní lékař dr. Karl Haas. Nejvýše postaveným člověkem ve stanici byl inženýr asistent I. třídy a od září 1869 inženýr (přednosta stanice) Richard Graf, kterého po jeho přeložení do Chebu, na podzim téhož roku vystřídal inženýr-asistent II. tř. Antonín Bízek. Po něm, koncem května 1870, nastoupil do funkce přednosta českobudějovické stanice Hynek Marek, kterého po jeho odchodu na místo přednosta stanice KFJB v Praze, v srpnu roku 1872, vystřídal na neuvěřitelně dlouhou dobu 34 let Josef Weber. Za jeho působení se ve stanici vystřídali čtyři dopravní a tři komerční náměstkové. Další železniční institucí, která zde měla své sídlo, byla Sekce (odbor) pro udržování trati v Českých Budějovicích patřící ku „Direktion für Eisenbahn betriebs in Wien“, obhospodařující od r. 1869 úsek tratě Gmünd – Protivín. Další tratě z českobudějovického nádraží směřovaly na jih. Směr k Vídni byl zkušebně projet z Českých Budějovic do Gmündu 21. 5. 1869.

Slavnostní zahájení provozu na úseku trati Budějovice až Eggenburg se konalo v pondělí 1. listopadu 1869. Dále do Vídně museli cestující použít doštiníky. Po půl roce byla dokončena stavba zbylého 78,7 kilometrů dlouhého úseku do Vídně. Slavnostně byl zahájený provoz ve čtvrtek 23. 6. 1870 a došlo tak ke zprovoznění celé trati z Vídně přes České Budějovice až do Plzně. Ode dne otevření začal na celé trati platit nový jízdní řád. Na trase jezdily přímé vlaky z Vídně až do Plzně a celou trasu zvládly za 12 hodin a 35 minut. (Dnes z mnoha důvodů po celém úseku osobní přímé vlaky nejezdí).

Koněspřežní železnice byla postupně přestavována na parostrojní. Od počátku přestavby byla řešena i otázka zaústění parostrojní Dráhy císařovny

zen gebracht und mit Hilfe der lokalen Militärmannschaft begann der Kampf mit dem Brand, den es erst in der Nacht gelang aufzuhalten... Trotz Mühe aller Beteiligten brannten 34 Häuser aus und eine Frau starb."

Nach der Fertigstellung aller Objekte und Signalisationsanlagen erfolgte die feierliche Probefahrt am 18. August 1868, am Tag des Geburtstags Kaiser Franz Josefs I., aber die Leute beachteten diese Fahrt nicht. Ohne offizielle Feierlichkeiten und in freudiger Atmosphäre, als viele Menschen zur Abfahrt des ersten Zugs um 7:45 Uhr zusammenkamen. Auf diese Art und Weise startete der Betrieb auf der Bahnstrecke nach Pilsen und am Dienstag, dem 1. September 1868, wurde sämtlicher Verkehr aufgenommen. (Eine feierliche Eröffnung der ganzen Strecke erfolgt nach der Vollendung des Baus nach Wien.) Der ursprüngliche Budweiser Bahnhof, der am Dienstag, dem 1. September 1868, eröffnet wurde, hatte fünf Durchfahrtsgleise einschließlich des Heizhausgleises, zwölf Weichen, ein Stückgleis zur Militärrampe, ein kürzeres Manipulationsgleis beim gedeckten Frachtenmagazin neben dem Stationsgebäude und ein Anschlussgleis ins Gaswerk im Vorbereitungsstadium, dessen Bau am 15. September 1868 auf Kosten der Stadt Budweis begann (6.000 Gulden). Die Gesamtlänge des Bahnhofsgrundstücks betrug ca. 578 m. Am meistentfernten Gleis stand ein kleines Heizhaus für eine Reserve-lokomotive. Im Bahnhofsgebäude wurde der Betrieb von Franz Gehringers Gaststätte aufgenommen, um die Bahnarbeiter begann sich der hiesige Arzt Dr. Karl Haas in seiner Ordination zu kümmern. Die höchstgestellte Person in der Bahnstation war der Ingenieur-Assistent der I. Klasse und seit September 1869 Ingenieur (Bahnhofsvorstand) Richard Graf, der nach seiner Versetzung nach Eger im Herbst desselben Jahres durch den Ingenieur-Assistent der II. Klasse Antonín Bízek abgelöst wurde. Nach ihm trat Ende Mai 1870 Hynek Marek die Funktion des Budweiser Bahnhofsvorstandes an, der nach seinem Weggehen auf die Stelle des Bahnhofsvorstandes der KFJB in Prag im August 1872 von Josef Weber für die unglaublich lange Zeit von 34 Jahren abgelöst wurde. Unter seiner Wirkung wechselten in der Bahnstation vier Verkehrs- und drei kommerzielle Stellvertreter. Eine weitere Bahninstitution, die hier Sitz hatte, war die Sektion für die Streckenerhaltung in Budweis, die zur Direktion für den Eisenbahnbetrieb in Wien gehörte. Sie kümmerte sich seit 1869 um den Streckenabschnitt Gmünd - Protivín. Weitere Bahnstrecken vom Budweiser Bahnhof führten nach Süden. Die Probefahrt in Richtung Wien erfolgte von Budweis nach Gmünd am 21. 5. 1869.

Die feierliche Betriebsaufnahme auf der Bahnstrecke von Budweis nach Eggenburg fand am Montag, dem 1. November 1869, statt. Zur Weiterreise nach Wien mussten die Passagiere die Dienste der Postkutschen in Anspruch nehmen. Nach einem halben Jahr wurde der Bau des restlichen 78,7 km langen Abschnittes nach Wien vollendet. Die feierliche Betriebsaufnahme erfolgte am Donnerstag, dem 23. 6. 1870, und somit wurde die ganze Strecke

Alžběty (KEB) do společného českobudějovického nádraží. Nakonec přes nehody se podařilo obě tratě spojit a nové kolejiště bylo postaveno jižněji od stávajícího nádraží směrem k Mladému v místech dnešního nákladového nádraží. Nové nádraží bylo nejprve propojeno pouze jednou kolejí se stávajícím nádražím. V těsném sousedství jižní části staniční budovy patřící KEB začal od roku 1873 fungovat vytápěcí domek, v němž se ve velké nádrži ohřívala voda sloužící k vytápění osobních vozů. Horkou vodou byly plněny ohřívací láhve a ty pak vkládány většinou v počtu dvou kusů do kupé pod sedačky.

Na jednotlivých úsecích tratí do Lince byl zahájen provoz parních vlaků následovně:

České Budějovice – Zartelesdorf (Rybník) dne 1. 1. 1871, do Summerau dne 1. 12. 1871, do Freistadt 6. 11. 1872 a do St. Valentinu 2. 12. 1872 (úsek Gaisbach-Wartberg – St. Valentin byl následně k 5. 4. 1956 zrušen) a poslední spojka do Linze z Gaisbach-Wartbergu byla zprovozněna 20. 12. 1873.

Poslední tratí zaústěnou do českobudějovického nádraží byla odbočná větev do Mezimostí, která navázala na již postavenou trať Velenice – Čerčany zprovozněnou 3. 9. 1871. Tato trať v délce 36,903 km byla dána do provozu v pondělí 8. června 1874. Od té doby mají Č. Budějovice přímé železniční spojení s Prahou. Otevření trati předcházela 6. června 1874 jízda slavnostně vyzdobeným separátním vlakem za účasti představitelů akciové společnosti a nejvyšších zástupců rakouských železnic včetně ministra obchodu Dr. Antona von Banhanse. Po návratu z Veselí se účastníci jízdy stali hosty knížete Schwarzenberga na zámku Hluboká. Tratě se rozrůstaly nejen v Čechách, ale v celém Rakousku-Uhersku a na konci roku 1873 bylo vystavěno již 9 250 kilometrů. Zároveň se rozšiřoval i provoz vlaků a bezpečnost nebyla na odpovídající úrovni a docházelo často k nehodám. Jen za rok 1873 se jich stalo 1 300, při kterých bylo usmrceno 242 osob. K největší nehodě na trati KFJB došlo 4. 11. 1875 u stanice Schwarzenau.

Od roku 1875 se v Rakousku po vzoru Francie začal zpracovávat koncept státního železničního provozu. V průběhu dvou let vychází sekvenční zákon (č. 112/1877 ř.z.), umožňující na prodělečné soukromé dráhy, kterým byl stát nucen vyplácet obrovské finanční částky státních záruk, nasadit nucenou zprávu. Šlo o soukromé dráhy, kterým stát vyplácel po dobu pěti let po sobě jdoucích více než polovinu garantovaného zisku. Zároveň však dochází k zestátnění i prosperujících soukromých drah. První soukromou dráhou na našem území byla trať České Budějovice – St. Valentin (Linz), kterou si stát nejdříve pronajal (od 24. 12. 1880) a následně od 1. 1. 1882 nad ní převzal i provoz. Stát si sliboval hospodárnější využití tratě a úspornější provoz. Roli, a ne malou, zde hrály také vojensko-strategické důvody. Provoz ve státním vlastnictví měl být příkladem pro zestátnění ostatních soukromých drah.

von Wien über Budweis nach Pilsen in Betrieb genommen. Seit diesem Eröffnungstag begann auf der ganzen Strecke ein neuer Fahrplan zu gelten. Auf der Strecke fuhren Direktzüge von Wien nach Pilsen und schafften die ganze Strecke in 12 Stunden und 35 Minuten. (Heute fahren aus vielerlei Gründen keine direkten Personenzüge mehr auf der ganzen Bahnstrecke.)

Die Pferdeisenbahn wurde allmählich für den Dampfbetrieb umgebaut. Von Anbeginn des Umbaus wurde auch die Frage der Einmündung der dampfbetriebenen Kaiserin Elisabeth-Bahn (KEB) in den gemeinsamen Budweiser Bahnhof gelöst. Schließlich gelang es trotz Unstimmigkeiten die beiden Bahnstrecken zu verbinden und die neue Gleisanlage wurde südlicher vom bestehenden Bahnhof in Richtung Mladé an der Stelle des heutigen Güterbahnhofs gebaut. Der neue Bahnhof war zuerst bloß mit einem Gleis mit dem bestehenden Bahnhof verbunden. In unmittelbarer Nachbarschaft des Südteils des Bahnhofsgebäudes, das der KEB gehörte, begann seit 1873 ein neues Heizhaus zu funktionieren, in dem Wasser für die Heizung von Personenwagen in einem großen Behälter aufgeheizt wurde. Mit Heißwasser wurden Wärmeflaschen gefüllt und diese wurden meistens je zwei Stück in die einzelnen Abteile unter die Sitzplätze gelegt.

Auf den einzelnen Streckenabschnitten nach Linz wurde der Betrieb von Dampfzügen wie folgt aufgenommen:

Budweis - Zartlesdorf (Rybník) am 1. 1. 1871, nach Summerau am 1. 12. 1871, nach Freistadt am 6. 11. 1872 und nach St. Valentin am 2. 12. 1872 (Der Abschnitt Gaisbach-Wartberg – St. Valentin wurde anschließend zum 5. 4. 1956 aufgelassen) und die letzte Bahnverbindung nach Linz von Gaisbach-Wartberg wurde am 20. 12. 1873 in Betrieb genommen.

Die letzte, in den Budweiser Bahnhof mündende Bahnstrecke war die Zweigstrecke nach Mezimostí (Veselí nad Lužnicí), die an die bereits fertige Bahnstrecke Velenice - Čerčany anknüpfte, die am 3. 9. 1871 in Betrieb genommen wurde. Diese Bahnstrecke in einer Länge von 36,903 km wurde am Montag, dem 8. Juni 1874, in Betrieb genommen. Seit dieser Zeit hat Budweis eine direkte Eisenbahnverbindung mit Prag. Der Eröffnung der Strecke ging am 6. Juni 1874 die Fahrt mit einem feierlich geschmückten separaten Zug unter Teilnahme der Vertreter der Aktiengesellschaft und der obersten Vertreter der österreichischen Bahnen einschließlich des Handelsministers Dr. Anton von Banhans voraus. Nach der Rückkehr von Veselí wurden die Teilnehmer der Fahrt als Gäste von Fürst Schwarzenberg im Schloss Hluboká begrüßt. Die Bahnstrecken wurden nicht nur in Böhmen, sondern in ganz Österreich-Ungarn ausgebaut und Ende 1873 waren bereits 9.250 km fertig. Gleichzeitig wurde auch der Betrieb von Zügen erweitert, aber die Sicherheit war nicht auf entsprechendem Niveau und es passierten häufig Unfälle. Allein im Jahr

Dne 21. ledna 1884 se v restauračních místnostech českobudějovického nádraží sešla mimořádná valná hromada akcionářů KFJB. Dostavilo se kromě jiných i několik bankéřů z Berlína a Frankfurtu, vládní zmocněnec ministerský vicesekretář Dr. Ernst Koerber, další zástupci německých bank a hlavně 139 akcionářů, zastupujících 1 999 akcií s kapitálem 19 416 400 zl. Po rušné debatě schválila valná hromada 1 691 hlasy proti 308 hlasům, aby dráha přešla ve státní správu za roční rentu 10,50 zl. na akcii, jak navrhovala vláda v protokolu podepsaném oběma stranami 12. prosince 1883. Bylo to o 1,5 zl. méně oproti prvotním představám.

Počátkem února 1884 byla svolána „důvěrná schůze“ budějovického obecního zastupitelstva, kde se jeho členové dozvěděli o vládním návrhu zřídit v Českých Budějovicích po úplném převzetí Dráhy Císaře Františka Josefa do státní správy, střední článek řízení železniční dopravy – Vrchní železniční dopravní úřad – přímo podřízený Provoznímu ředitelství státních drah ve Vídni. Za účelem zřízení úřadu si státní dráhy najaly naproti nádraží na dobu pěti let, za roční nájemné 2 000 zl., rohový dům, kde se doposud nacházel hotel „U města Budějovic“, a zde zřídili kanceláře. Prvním vedoucím úřadu byl jmenován v červnu 1884 vrchní inspektor Josef Kubík (pozdější dopravní ředitel Ředitelství státních drah v Linci) s náměstkem Ferdinandem Titzem. Dále byl jmenován inspektor sekce pro udržování tratí Eduard Liebsch a vozební službu převzal Antonín Palla (pozdější dopravní ředitel pražského Ředitelství státních drah). Celkem bylo dále přijato 55 úředníků a tři diurnisté a dvě diurnistky (písařští nádeníci). Stát převzal i dílny pro opravu vozidel v Gmündu, kde bylo stání pro 16 lokomotiv a 35 vozů. Převzaty byly i výtopenské dílny v Českých Budějovicích a Táboře.

Nařízením ministra obchodu č. 103 říšského zákoníku z 23. 6. 1884 došlo k úpravě organizace státní správy železniční v královstvích a zemích na říšské radě zastoupených. S platností od 1. 8. 1884 se změnilo vídeňské c.k. ředitelství pro státní železniční provoz na Generální ředitelství rakouských státních drah řízené odborným přednostou Ministerstva obchodu s titulem „předseda“. Jako poradní orgán byla mimo jiné zřízena i Státní rada železniční skládající se z předsedy a padesáti členů jmenovaných na dobu tří let ministrem obchodu. Generálnímu ředitelství podléhaly nově zřízená c.k. železniční dopravní ředitelství, vzniklá vesměs z dosavadních vrchních železničních dopravních úřadů. V rámci Rakouska (Předlitavska) jich bylo celkem 11 v Praze, Plzni, Českých Budějovicích, Krakově, Lembergu (Lvově), Vídni, Linci, Innsbrucku, Villachu (Běláku), Pule (1888 přeloženo do Terstu) a Splitu. Od 1. 8. 1884 tedy v Českých Budějovicích sídlilo železniční provozní ředitelství. To se staralo o tyto tratě v okolí České Budějovice – Veselí – Mezimostí, České Budějovice – St. Valentin, České Budějovice – Protivín – Zdice – Beroun – Rakovník a České Budějovice – Absdorf. Celková délka tratí byla rozdělena pod osm sekcí (odborů) pro udržování trati (Budějovice 3, Eggenburg, Gaisbach,

1873 passierten 1.300 Unfälle, bei welchen 242 Personen getötet wurden. Zum größten Unfall auf der KFJB-Bahnstrecke kam es am 4. 11.1875 bei der Bahnstation Schwarzenau.

Seit 1875 begann Österreich nach dem Vorbild von Frankreich das Konzept des staatlichen Bahnverkehrs zu bearbeiten. Im Laufe von zwei Jahren erscheint das Sequentialgesetz (Nr. 112/1877 des Reichsgesetzbuchs), das es ermöglichte unrentable Privatbahnen unter Zwangsverwaltung zu setzen, denen der Staat gezwungen war, hohe Summen an staatlichen Garantien zu zahlen. Es ging um Privatbahnen, denen der Staat fünf nacheinander laufende Jahre lang mehr als die Hälfte des garantierten Gewinns auszahlte. Gleichzeitig kommt es jedoch zur Verstaatlichung auch prosperierender Privatbahnen. Die erste Privatbahn auf unserem Territorium war die Strecke Budweis - St. Valentin (Linz), die der Staat zuerst pachtete (seit 24. 12. 1880) und anschließend ab 1. 1. 1882 auch den Betrieb übernahm. Der Staat versprach sich davon eine effizientere Nutzung dieser Bahnstrecke und einen sparsameren Betrieb. Keine kleine Rolle spielten hier auch militärisch-strategische Gründe. Der Betrieb im staatlichen Besitz sollte ein Beispiel für die Verstaatlichung der anderen Privatbahnen sein. Am 21. Januar 1884 fand eine außerordentliche Vollversammlung der KFJB-Aktionäre in den Restaurträumlichkeiten des Budweiser Bahnhofs statt. Unter anderem trafen auch einige Bankiers aus Berlin und Frankfurt, der Regierungsbevollmächtigte Ministervizesekretär Dr. Ernst Koerber, weitere Vertreter deutscher Banken und vor allem 139 Aktionäre ein, die 1.999 Aktien mit einem Kapital von 19.416.400 Gulden vertraten. Nach einer regen Diskussion genehmigte die Vollversammlung mit 1.691 Stimmen gegen 308 Stimmen, dass die Eisenbahn für eine Jahresrente von 10,50 Gulden pro Aktie in staatliche Verwaltung übergeht, wie die Regierung in dem am 12. Dezember 1883 durch die beiden Seiten unterschriebenen Protokoll vorschlug. Es waren um 1,5 Gulden weniger gegenüber den primären Vorstellungen.

Anfang Februar 1884 wurde eine „vertrauliche Sitzung“ des Budweiser Stadtrates einberufen, auf der dessen Mitglieder von dem Regierungsvorschlag erfuhren, die mittlere Stufe der Eisenbahnverkehrslenkung - das Obere Bahnverkehrsamt - nach der vollständigen Übernahme der Kaiser Franz-Josefs-Bahn in Budweis zu errichten, das der Betriebsdirektion der Staatsbahnen in Wien direkt untergeordnet wäre. Zwecks der Errichtung dieses Amtes mieteten sich die Staatsbahnen ein Eckhaus gegenüber dem Bahnhof für die Dauer von fünf Jahren für eine Jahresmiete von 2.000 Gulden, wo sich bis zu diesem Zeitpunkt das Hotel „Zur Stadt Budweis“ befand, und errichteten hier die Büroräume. Zum ersten Amtsleiter wurde im Juni 1884 der Oberinspektor Josef Kubík (der spätere Verkehrsdirektor der Direktion der Staatsbahnen in Linz) mit dem Stellvertreter Ferdinand Titz ernannt. Weiter wurde der Inspektor der Sektion für die Streckenerhaltung Eduard

Cmunt, Příbram, Křivoklát) a měřila 506 kilometrů. Podřízenými služebnami byly železniční dopravní úřady, sekce pro udržování tratí, železniční stanice, zastávky, správa výtopen v Českých Budějovicích a Gmündu. Provozní ředitelství v Budějovicích však nezůstalo dlouho a k 1. 1. 1887 bylo zrušeno a tratě, které obhospodařovalo, přešly pod správu plzeňského, pražského a vídeňského ředitelství. V dalších desetiletích bylo vyvíjeno značné úsilí, aby se ředitelství do Českých Budějovic vrátilo – avšak marně. Podařilo se to až po více než 100 letech.

Navazujícím důležitým krokem ke stavbě dalších tratí bylo vydání zákona č. 56 ze dne 26. 5. 1880. Tento zákon umožňoval stavbu místních tratí s řadami technických a ekonomických úlev, které nebylo možno použít při stavbách nových hlavních tratí. Úspěšná byla společnost Österreichische Lokal Eisenbahn Gesellschaft (ÖLEG) v čele s baronem Bornem. Ta se podílela i na stavbě České Budějovice – Kájov – Želnavy (od r. 1964 Nová Pec). 30. 8. 1884 obdržela společnost definitivní koncesi pro stavbu a provoz tratě České Budějovice – Želnavy. Koncese platila po dobu 90 let a jednou z podmínek bylo trať kdykoliv zestátnit. Na 71,348 kilometru dlouhé trati měly být postaveny vlečky hlavně ke grafitovým dolům, železárně na Černém potoku, těžišťem rašeliny a k parní pile v Želnavě. O nutnosti výstavby této tratě svědčí i zápis v pamětní knize železniční stanice České Budějovice, kde se mimo jiné uvádí, že zájemci z Krumlova, Horní Plané, Prachatic i z Volar, pokud chtěli poslat své zásilky drahou, vozili je až do Českých Budějovic. Zahájení stavby se však dlouho odkládalo a až po intervenci J. A. Schwarzenberga (vnuka již zesnulého Johanna Adolfa II. Schwarzenberga), u císaře dne 3. února 1890 byla poskytnuta půjčka ve výši 2 400 000 zl., společnost navíc obdržela zemskou podporu pro výstavbu ve výši 100 000 K a fond sperdu a interesenti převzali kmenové akcie za 400 000 K. Slavnostní zahájení stavby proběhlo v místě dnešního českokrumlovského nádraží dne 28. srpna 1890. V Budějovicích bylo pro její trasu využito již dříve vybudované části tratě do St. Valentina. Trať společně vedla až k vesnici Stradonice (Rožnov), kde nová trať v polích odbočovala směrem na Poříčí (Boršov nad Vltavou). Stavba pokračovala velmi rychle jako u ostatních stavěných drah, a tak mohla být ve čtvrtek 19. 11. 1891 skutečně slavnostní jízda z Českých Budějovic a pravidelný provoz do Kájova byl zahájen o den později. Za necelý rok poté, v neděli 3. července 1892, byla konána již druhá slavnostní jízda, tentokrát až do Želnavy. Lokomotiva slavnostního vlaku byla ozdobena květinami, chvojím a říšskými i českými prapory. V čele se vypínal říšský dvouhlavý orel s nápisem „Viribusunitis“ (Spojenými silami), boky zdobil Český lev s korunou a znaky knížecího rodu Schwarzenbergů, měst Českých Budějovic, Českého Krumlova, Křemže, Hořic a Horní Plané. Přesně v 10 hodin a 39 minut se slavnostní souprava složená z deseti vagonů salonních a první třídy dala do pohybu. Vlak řídil přednosta budějovické výtopny II Ing. Josef Šedivý. Po celé trase byl vlak bouřlivě vítán. Po 14. hodině souprava dorazila do Želnavy. Od následujícího

Liebsch ernannt und der Wagendienst wurde von Antonín Palla (der spätere Verkehrsdirektor der Prager Direktion der Staatsbahnen) übernommen. Insgesamt wurden 55 Beamten und drei Diurnisten und zwei Diurnistinnen (Schreiber:innen) angestellt. Der Staat übernahm auch die Werkstätten für Wagenreparaturen in Gmünd, wo es Standplätze für 16 Lokomotiven und 35 Wagen gab. Es wurden auch Werkstätten für Heizanlagen in Budweis und Tábor übernommen.

Mit der Verordnung des Handelsministers Nr. 103 des Reichsgesetzbuchs vom 23. 6. 1884 kam es zur Umgestaltung der Organisation der staatlichen Eisenbahnverwaltung in den Königreichen und Ländern, die im Reichsrat vertreten waren. Mit Gültigkeit vom 1. 8. 1884 wandelte sich die k. k. Direktion für den staatlichen Eisenbahnbetrieb in Wien in die Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen um, die vom Fachvorstand des Handelsministeriums mit dem Titel „Vorsitzender“ geleitet wurde. Als Beratungsorgan wurde u. a. auch der Staatsrat für Eisenbahn errichtet, der aus einem Vorsitzenden und fünfzig Mitgliedern, vom Handelsminister für die Dauer von drei Jahren ernannt, bestand. Der Generaldirektion unterlagen die neu errichteten k. k. Eisenbahnbetriebsdirektionen, die meistens aus den bisherigen oberen Bahnverkehrsämtern entstanden. Innerhalb Österreichs (Cisleithanien) gab es insgesamt elf - in Prag, Pilsen, Budweis, Krakau, Lemberg, Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Pula (1888 nach Triest verlegt) und Split. Seit dem 1. 8. 1884 war also in Budweis Sitz der Eisenbahnbetriebsdirektion. Sie kümmerte sich um die Strecken in der Umgebung: Budweis – Veselí-Mezimostí, Budweis – St. Valentin, Budweis – Protivín – Zdice – Beroun – Rakovník und Budweis – Absdorf. Die Gesamtlänge der Bahnstrecken wurde in acht Sektionen für die Streckenerhaltung unterteilt (Budweis 3, Eggenburg, Gaisbach, Gmünd, Příbram, Křivoklát) und betrug 506 km. Die untergeordneten Dienststellen waren Eisenbahnverkehrsämter, Sektionen für Streckenerhaltung, Bahnstationen, Haltestellen, Verwaltung von Heizwerken in Budweis und Gmünd. Die Betriebsdirektion blieb jedoch nicht lange in Budweis und wurde zum 1. 1. 1887 aufgelöst. Die Strecken, welche sie verwaltete, gingen in die Verwaltung der Pilsner, Prager und Wiener Direktion über. In den darauffolgenden Jahrzehnten wurden erhebliche Bemühungen entwickelt, die Direktion nach Budweis zurückzuverlegen, jedoch vergeblich. Dies gelang erst nach mehr als 100 Jahren.

Der anschließende wichtige Schritt zum Bau von weiteren Bahnstrecken war der Erlass des Gesetzes Nr. 56 vom 26. 5. 1880. Dieses Gesetz ermöglichte den Bau lokaler Bahnstrecken mit einer Reihe von technischen und wirtschaftlichen Erleichterungen, die beim Bau von neuen Hauptbahnstrecken nicht verwendet werden durften. Erfolgreich war die Österreichische Lokaleisenbahngesellschaft (ÖLEG) mit Baron Born an der Spitze. Sie beteiligte sich auch am Bau der Strecke Budweis – Kájov/Gojau – Želnavy/Salnau (seit

dne byl celý úsek otevřen pro pravidelný provoz.

Zprovozněním hlavní tratě z Vídně do Plzně (23. 6. 1870), napojením celého úseku KEB na KFJB (20. 12. 1873), postavením spojky z Českých Budějovic do Veselí nad Lužnicí (8. 6. 1874), otevřením „Kájovské“ trati (19. 11. 1891) a výstavbou několika důležitých vleček se v Českých Budějovicích začal tvořit železniční uzel, jehož význam by jistě vzrostl, kdyby se podařilo uskutečnit projekt dráhy z Pasova přes Č. Budějovice, Lišov, Třeboň, Jihlavu, Litomyšl, Ústí nad Orlicí a dále k pruským hranicím. Rozšiřujícím se provozem dochází na českobudějovickém nádraží k nedostatku kolejí. Došlo tak k nutnému rozšíření kolejiště jižním směrem ve stanici o tak zvaný ranžír a pro zajímavost uvedme, že již tehdy existovala v Č. Budějovicích dezinfekční stanice nákladních vozů. Stála však jinde než dnes. Protože nové široké kolejiště přerušilo cestu do Suchého Vrbného a Pohůrky, musel být postaven nad tímto kolejištěm železný most nahrazující přerušenu cestu. V km 213,2839 tratě od Vídně byla nad nádražním kolejištěm a Nákladní (dnes Nádražní) třídou postavena železná příhradová konstrukce mostu o dvou polích v celkové délce 80 m (50 m a 30 m s jedním středním pilířem), šířce 5 m, výšce 5,5 m s dlouhými klenutými kamennými nájezdy. Nájezd na most od města začínal přibližně u dnešní křižovatky ulic Žižkova, Dvořákova a pokračoval po severní straně současného Dopravně obchodního centra (DOC) Mercury směrem k nádraží v délce 130 m. Na druhé straně byl nájezd začínající na křižovatce dnešních ulic Dobrovodské a Plynárenské delší. Prostory pod klenutím nájezdů byly později pronajímány jako dílny a sklady. Délka mostu včetně nájezdů činila 379,28 m.



Mapa království železnic z roku 1908 (archiv J. Čejka).
Eisenbahnkarte des Königreiches Böhmen aus dem Jahr 1908 (Archiv J. Čejkas).

1964 Nová Pec/Neuofen). Am 30. 8. 1884 erhielt die Gesellschaft die endgültige Konzession für den Bau und Betrieb der Strecke Budweis - Želnavá. Die Konzession galt 90 Jahre lang und eine der Bedingungen war, die Strecke jederzeit verstaatlichen zu können. Auf einer 71,348 km langen Strecke sollten Anschlussgleise hauptsächlich zu den Grafitbergwerken, der Eisenhütte am Bach Černý potok, der Torfmoorabbaustelle und dem Dampfsägewerk in Želnavá gebaut werden. Von der Notwendigkeit des Baus dieser Strecke zeugt auch die Eintragung im Gedenkbuch der Bahnstation Budweis, wo unter anderem angeführt wird, dass die Interessenten aus Krumau, Horní Planá/Oberplan, Prachatice sowie Volary/Wallern ihre Sendungen bis nach Budweis bringen mussten, wenn sie sie mit der Bahn schicken wollten. Der Baubeginn wurde jedoch lange verschoben und erst nach der Intervention J. A. Schwarzenbergs (des Enkels des bereits verstorbenen Johann Adolf II. Schwarzenbergs) beim Kaiser am 3. Februar 1890 wurde ein Darlehen in der Höhe von 2.400.000 Gulden gewährt. Die Gesellschaft erhielt zusätzlich eine Landesbauförderung in der Höhe von 100.000 Kronen und eine abgeschriebene Forderung und die Interessenten übernahmen die Stammaktien für 400.000 Kronen. Der feierliche Baubeginn fand am 28. August 1890 an der Stelle des heutigen Bahnhofs in Krumau statt. In Budweis wurde ein bereits früher errichteter Teil der Bahnstrecke nach St. Valentin für diese Strecke genutzt. Die Strecke führte gemeinsam bis zum Dorf Stradonice (Rožnov), wo die neue Strecke in den Feldern in Richtung Poříčí (Boršov nad Vltavou) abzweigt. Der Bau ging sehr schnell voran wie bei anderen gebauten Strecken und deshalb konnte am Donnerstag, dem 19. 11. 1891, eine feierliche Fahrt von Budweis stattfinden und der regelmäßige Betrieb nach Kájov wurde einen Tag später aufgenommen. Nach nicht einmal einem Jahr, am Sonntag, dem 3. Juli 1892, wurde bereits die zweite feierliche Fahrt veranstaltet, diesmal bis nach Želnavá. Die Lokomotive des Festzugs wurde mit Blumen, Reisig und Reichs- sowie tschechischen Fahnen geschmückt. An der Spitze reckte sich der österreichische Doppeladler mit der Aufschrift „Viribus unitis“ (mit vereinten Kräften) auf, die Seiten wurden mit dem böhmischen Löwen mit Krone und Insignien der Fürstenfamilie Schwarzenberg, der Städte Budweis, Krumau, Křemže/Krems, Hořice/Höritz und Horní Planá/Oberplan verziert. Pünktlich um 10 Uhr 39 Minuten setzte sich die festliche Zuggarnitur bestehend aus zehn Salonwaggons und Waggons der ersten Klasse in Bewegung. Den Zug führte der Bahnhofsvorstand des Budweiser Heizhauses II Ing. Josef Šedivý. Der Zug wurde entlang der ganzen Strecke stürmisch begrüßt. Nach 14 Uhr traf die Zuggarnitur in Želnavá ein. Am nächsten Tag wurde die ganze Strecke für den regelmäßigen Betrieb eröffnet.

Mit der Inbetriebnahme der Hauptstrecke von Wien nach Pilsen (23. 6. 1870), dem Anschluss des ganzen Abschnittes der KEB an die KFJB (20. 12. 1873), dem Bau der Verbindungsstrecke von Budweis nach Veselí nad Lužnicí (8. 6. 1874), der Eröffnung der „Gojauer Strecke“ (19. 11. 1891) und dem Bau

Na přelomu září a října 1886 prošel právě zhotovený most zatěžkávací zkouškou spočívající v rozložení břemen po mostě o celkové hmotnosti 178 tun (cca 400 kg/m²) a poté byl most uveden do provozu. Sloužil jen do roku 1906, kdy došlo k jeho snesení z důvodu velkorysé přestavby českobudějovického železničního uzlu. O ocelovou konstrukci mostu mělo zájem město České Budějovice, ale nakonec ji v roce 1907 koupí od státních drah získala železářská společnost Rudolf L. Hudlický a F. Falta z Hrádku u Rokycan. Ta ji poté nabídla městu k odprodeji.

Současně s rozvojem dochází i k otevření na plzeňské trati dnes již neexistující první českobudějovické železniční zastávky Budějovice-Staré město (Plzeňská zastávka), tehdy ještě bez kryté čekárny s výdejem jízdenek v přilehlém strážním domku, a to dne 15. května 1888.

Družstvo bechyňské dráhy obdrželo 19. dubna 1902 koncesi ke stavbě první elektrické dráhy na českém území. Ještě v měsíci dubnu se započalo se stavbou elektrické dráhy mezi Tábořem a Bechyní. Práce na trati dlouhé 24,24 km pokračovaly velice rychle, a tak již 1. června 1903 vyjel ke zkušební jízdě první motorový vůz. František Křížík se na základě svých zkušeností z provozu akumulátorových tramvají rozhodl pro stejnosměrný systém s třívodičem 2×700 Volt. Pozitivním a záporným pólem byly trolejové voliče a nulovým vodičem se stala kolejnice. Trať byla první železniční dráhou ve střední Evropě, která byla od počátku stavěna i provozována jako elektrická. Provoz na první elektrifikované trati z Tábora do Bechyně byl pak slavnostně zahájen 21. června 1903. Tehdy do Tábora z Prahy přivezl zvláštní vlak hosty, jako byli Jiří Lobkowicz, hrabě Jan Harrach a další. Před tábořským nádražím se sloužila mše, bylo požehnáno vlaku a jelo se do Bechyně. V každé stanici bylo slavnostní uvítání vlaku a dlouhé projevy všech hodnostářů. Vlak dorazil do nádraží v Bechyni („starého“), jelikož nestál ještě současný most, který byl postaven až v roce 1928.

Druhou elektrickou dráhou, která byla na území kraje postavena, je trať z Rybníka do Lipna nad Vltavou. Málokdo však ví, že se mohla státi první dráhou ve střední Evropě právě tato dráha, neb František Křížík společně s Arnoštem Porákem podali žádost k přípravným pracím elektrické dráhy. Tato žádost byla v roce 1893 bohužel rakouským ministerstvem železnic zamítnuta. Uplynulo ve Vltavě mnoho vody a po neustálém tlaku majitele papíren Arnošta Poráka ve spolupráci s Vyšebrodským opatem Brunem Pammerem se podařilo potřebnou koncesi získat, ale samotné vydání proběhlo až 12. září 1911 (a to se již dva roky stavělo). Stavba elektrifikované tratě postupovala, jak to bylo v této době zvykem, velice rychle. A již 18. října 1911 přijel do Loučovic první slavnostní nákladní vlak. Slavnostní otevření pro osobní dopravu se konalo až 17. prosince 1911. Pro provoz na trati bylo zvoleno napětí 1280 Voltů, které v roce 1955 bylo zvýšeno na 1500 Voltů a následně celá trať

einiger wichtiger Anschlussgleise begann sich in Budweis ein Eisenbahnknotenpunkt zu bilden, dessen Bedeutung bestimmt noch gestiegen wäre, wenn das Projekt der Eisenbahn von Passau über Budweis, Lišov, Třeboň/Wittingau, Jihlava/Iglau, Litomyšl/Leitomischel, Ústí nad Orlicí/Wildenschwert und weiter an die Grenze zu Preußen zustande gekommen wäre. Mit dem ansteigenden Verkehr mangelte es an Gleisen im Budweiser Bahnhof. Deshalb musste eine Erweiterung der Gleisanlage in südlicher Richtung in der Bahnstation um den sog. Rangierbahnhof erfolgen und der Vollständigkeit halber führen wir an, dass es schon damals eine Desinfektionsanlage von Güterwagen in Budweis gab. Sie stand jedoch anderswo als heute. Da die neue breite Gleisanlage den Weg nach Suché Vrbné und Pohůrka unterbrach, musste als Ersatz für den unterbrochenen Weg eine Eisenbrücke über diese Gleisanlage gebaut werden. In km 213,2839 der Strecke von Wien wurde oberhalb der Gleisanlage des Bahnhofs und der Straße Nákladní třída (heute Nádražní třída) eine eiserne Fachwerkbrückenkonstruktion mit zwei Feldern mit einer Gesamtlänge von 80 m (50 m und 30 m mit einem Zwischenpfeiler), einer Breite von 5 m, einer Höhe von 5,5 m mit langen gewölbten steinernen Rampen errichtet werden. Die Rampe von der Stadt begann ungefähr an der heutigen Kreuzung der Straßen Žižkova, Dvořákova und wurde auf der Nordseite des gegenwärtigen Verkehrs- und Einkaufszentrums Mercury in Richtung zum Bahnhof in einer Länge von 130 m fortgesetzt. Auf der anderen Seite war die Rampe, die an der Kreuzung der heutigen Straßen Dobrovodská und Plynárenská begann, länger. Die Räumlichkeiten unterhalb der Rampenwölbungen wurden später als Werkstätten und Lagerräume gemietet. Die Brückenlänge einschließlich der Rampen betrug 379,28 m.

An der Wende von September und Oktober 1886 absolvierte die bereits fertiggestellte Brücke eine Belastungsprobe, die in der Lastenverteilung auf der Brücke mit dem Gesamtgewicht von 178 Tonnen (ca. 400 kg/m²) bestand, und danach wurde die Brücke in Betrieb genommen. Die Brücke stand nur bis 1906, bevor sie wegen großzügigen Umbaus des Budweiser Bahnknotenpunktes abgetragen wurde. An der Stahlkonstruktion war die Stadt Budweis interessiert, aber schließlich erwarb sie im Jahr 1907 das Eisenunternehmen Rudolf L. Hudlický und F. Falta aus Hrádek u Rokycan durch den Kauf von den Staatsbahnen. Dieses Unternehmen bot dann der Stadt die Konstruktion zum Abkauf an.

Parallel mit dieser Entwicklung kommt es am 15. Mai 1888 auch zur Eröffnung der ersten Budweiser Bahnhaltestelle Budějovice-Staré město (Pilsner Haltestelle), die heute nicht mehr existiert, auf der Pilsner Strecke. Damals war sie noch ohne Wartehalle, jedoch mit Fahrkartenausgabe im anliegenden Wärterhaus.

Die Genossenschaft für die Bechiner Bahn erhielt am 19. April 1902 die Kon-

v roce 2005 byla převedena na střídavou soustavu 25kV/50Hz.

1914-1938 provoz za první světové války a po jejím skončení

Železniční provoz ovládly vojenské transporty. Jako jedni z prvních odjížděli z budějovické stanice na frontu místní dělostřelci. Později zase přijížděly vlaky s raněnými vojáky do zdejších lazaretů. S pokračující válkou se začal pro nedostatek uhlí a personálu omezovat železniční provoz. Chátrala technika, docházelo ke krádežím. Byl hlad a nebylo čím topit. Přitom po polomu leželo v libničském revíru tisíce padlých stromů. Ale muži i koně byli na frontě. České Budějovice tehdy zachránila před zimou úzkorozchodná lesní parní železnice, postavená od lesní partie „Sekretářka“ k hájovně na Borku a dále položená na boku erární silnice (dnes E 55) okolo hřbitova k překladišti na státní dráhu nedaleko pivovaru Budvar. Po zpracování polomu byla rozebrána. Dnes málokdo ví, že do města vedla tehdy tak užitečná lesní dráha...

Za války byli zaměstnanci všech železničních odvětví odesíláni na válečná území, aby tam vykonávali službu. V důsledku toho nastal velký nedostatek mužských pracovníků. Stavy musely být proto doplňovány ženami, které začaly pracovat v profesích do té doby obsazovaných pouze muži. Např. jezdily jako průvodčí vlaků, byly zaměstnány jako dělníci ve skladištích, výtopenách a sekcích, konaly službu v telegrafu atd.

Dne 28. října 1918 kolem 19. hodiny došla z Prahy do železniční stanice depeše podepsaná Dr. Isidorem Zahradníkem oznamující vyhlášení československého státu a zároveň vydány instrukce k zastavení vývozu potravin a uhlí do Rakouska. Příští den byl stanici vrácen název České Budějovice a tento název připsán na všechny tabule. Prozatímním přednostou se stal Leonard Kasal.

Po vzniku Československa nahradila zaniklé c.k. Rakouské státní dráhy nová organizace Československé státní dráhy, řízené v letech 1918 – 1919 Generálním ředitelstvím ČSD se sídlem v Praze. Jemu podléhalo sedm ředitelství státních drah (ŘSD) v Praze, Plzni, Hradci Králové, Brně, Olomouci, Bratislavě a Košicích. Od roku 1919 až do roku 1939 byla železnice řízena Ministerstvem železnic, kterému opět podléhaly jednotlivá ŘSD. Těch bylo od roku 1923 do roku 1932 celkem osm (7 původních + další v Praze) s podřízenými exekutivními služebnami. Českbudějovického železničního uzlu se organizační změny dotkly jen okrajově. Uzel nadále řídilo plzeňské ředitelství, ale k jedné významné změně přece jen došlo. Trať z Českých Budějovic do Horního Dvořiště a výtopna Budějovice II přestaly od 5. 11. 1918 bezmála po čtvrtstoletí provozu patřit pod správu K. k. Staatsbahn direction Linz, s čímž se zejména němečtí zaměstnanci v pohraničí nechtěli smířit a někteří z nich odmítli před zvláštní komisí složit slib věrnosti Československé republice. Např. stanice Omlenice, Certlov a Horní Dvořiště v této době dále zůstávaly pod lineckým

zession zum Bau der ersten elektrischen Bahn in Böhmen. Noch im April begann der Bau der elektrischen Bahn zwischen Tábor und Bechyně. Die Arbeiten auf dieser 24,24 km langen Strecke gingen sehr schnell voran und schon am 1. Juni 1903 fuhr der erste Triebwagen zu seiner Probefahrt los. František Křížík entschloss sich aufgrund seiner Erfahrungen aus dem Betrieb von Akkumulator-Straßenbahnen für das Gleichstromsystem mit einem Dreileiter 2x700 Volt. Der Plus- und Minuspol waren die Fahrdrähte und zum Nullleiter wurde das Gleis. Die Strecke war die erste Eisenbahn in Mitteleuropa, die von Anfang an als eine elektrische Bahn gebaut sowie betrieben wurde. Der Betrieb auf der ersten elektrifizierten Strecke von Tábor nach Bechyně wurde am 21. Juni 1903 feierlich aufgenommen. Damals wurden die Gäste, wie Georg Lobkowicz, Graf Johann Harrach und andere, mit einem Sonderzug von Prag nach Tábor gebracht. Vor dem Bahnhof in Tábor wurde ein Gottesdienst zelebriert, der Zug wurde gesegnet und danach fuhr er nach Bechyně. In jeder Haltestelle wurde der Zug feierlich begrüßt und es gab lange Reden aller Würdenträger. Der Zug traf im („alten“) Bahnhof in Bechyně ein, weil es die jetzige Brücke noch nicht gab, die erst 1928 gebaut wurde.

Die zweite elektrische Bahn, die in Südböhmen gebaut wurde, ist die Strecke von Rybník nach Lipno nad Vltavou. Nur wenige wissen jedoch, dass gerade diese Bahn die erste in Mitteleuropa werden konnte, denn František Křížík stellte gemeinsam mit Arnošt Porák einen Antrag auf die Vorbereitungsarbeiten zur elektrischen Bahn. Dieser Antrag wurde leider im Jahr 1893 vom österreichischen Ministerium für Eisenbahn abgelehnt. Viel Wasser floss die Moldau ab und nach dem ständigen Druck des Papierwerkinhabers Arnošt Porák in Zusammenarbeit mit dem Hohenfurter Abt Bruno Pammer gelang es die notwendige Konzession zu bekommen, der eigentliche Erlass erfolgte erst am 12. September 1911 (und da wurde bereits seit zwei Jahren gebaut). Der Bau der elektrifizierten Strecke ging sehr schnell voran, wie es in dieser Zeit üblich war. Schon am 18. Oktober 1911 kam der erste Festgüterzug nach Loučovice. Die feierliche Eröffnung für den Personenverkehr fand erst am 17. Dezember 1911 statt. Für den Betrieb auf der Strecke wurde die Spannung von 1.280 Volt gewählt, die im Jahr 1955 auf 1.500 Volt erhöht wurde. Im Jahr 2005 wurde die ganze Strecke auf das Wechselstromsystem 25kV/50Hz umgestellt.

1914-1938 - Betrieb während des Ersten Weltkriegs und nach dessen Ende

Der Eisenbahnverkehr wurde von Militärtransporten beherrscht. Als einige der ersten fuhren die hiesigen Artilleristen von Budweis aus an die Front. Später kamen Züge mit verletzten Soldaten in die hiesigen Lazarette zurück. Mit dem fortschreitenden Krieg wurde der Bahnverkehr infolge der mangelnden Kohle und des mangelnden Personals reduziert. Die Technik ver-

ředitelstvím, neboť jejich zaměstnanci (někteří z donucení) složili slib věrnosti rakouské zvláštní komisi. Podobně tomu bylo i na trati z Č. Krumlova do Černého Kříže a Volar. Složitou situaci v této části nově vzniklé československé republiky vyřešil až zásah českého vojska na podzim 1918 proti pokusu části Němců o odtržení našeho pohraničí a jeho připojení k Rakousku.

22. 11. vyjel z Č. Budějovic vojenský vlak se 4 setninami, vybavený 4 strojními puškami a jednou baterií houfnic směrem na Č. Krumlov. Část vojska zůstala v Č. Krumlově a jedné setnině se podařilo dojet až do Želnavy. České vojsko obsadilo všechny stanice. Na celé trati panoval celkem klid, pouze v Horní Plané ohrožoval „Volkswehr“ zdejší stanici. Dne 30. listopadu byl vojskem vracejícím se ze Želnavy zajat hornoplánský vůdce Volkswehru setník Bandas a odvezen do Českého Krumlova. Tím zde boj v podstatě skončil.

Roku 1919 došlo k zastavení přímé železniční dopravy našimi zřízenci a stroji do Lince a vlaky se po dohodě s rakouskou stranou začaly předávat v Summerau. Telegrafní spojení skončilo v Horním Dvořišti. Znovu po více než devadesáti letech byla přímá doprava i se strojvedoucími Českých drah znovu zahájena od prosince 2012. Osobní vlaky byly tak vedeny českými náležitostmi až do Lince a recipročně začali od prosince 2014 jezdit strojvedoucí ÖBB do Českých Budějovic.

Dne 15. března 1939 v 5.14 hodin obdržely všechny železniční stanice telegrafickou zprávu o obsazení našeho území německou armádou. Byl kladen důraz na bezchybnou službu, na vstřícnost při jednání s německými vojenskými orgány a na to, aby železniční provoz a pošta fungovaly bez sebemenších závad.

Československé státní dráhy začaly podle vládního nařízení č. 178 Sb. z. a n. ze dne 13. 7. 1939 o Protektorátních drahách Čech a Moravy a o Protektorátní poště Čech a Moravy s účinností od 9. 8. 1939 používat název Protektorátní dráhy Čech a Moravy (CMD) ve znění německém Protektorats bahnen Böhmen und Mähren (BMB). Současně došlo v českobudějovické železniční stanici k výměně některých vedoucích pracovníků. Dopravním náměstkem byl ustanoven Johann Schwarz, dopravním kontrolorem Josef Tuschl a na seřadovacím nádraží začal pracovat inspektor Theodor Guttwirth. Název stanice se změnil na dvoujazyčný: Budweis-Budějovice. Úřední řeč byla němčina. Povinné kursy německého jazyka museli začít navštěvovat pod pohrůzkou snižování platu a ztráty zaměstnání všichni pracovníci. Záborem pohraničí v roce 1938 vznikly na tratích jdoucích z Č. Budějovic ke státním hranicím nové pohraniční stanice. Tyto stanice jak svým uspořádáním kolejíšť, tak i vnitřní dispozicí a vybavením budov vůbec neodpovídaly požadavkům na ně kladeným. To značně komplikovalo dopravu i výkon služby. Na trati z Č. Budějovic do Č. Velenic se pohraniční stanicí staly Jílovice vzdálené 26,4 kilometrů od Č.

kam, es kam zu Diebstählen. Die Leute hatten Hunger und es fehlten Brennstoffe. Dabei lagen nach einem Windbruch Tausende gefallene Bäume im Revier Libnič, Aber die Männer und Pferde waren an der Front. Budweis wurde damals mit einer schmalspurigen Waldbahn vor der Kälte gerettet, die vom Waldteil „Sekretářka“ zum Hegerhaus in Borek errichtet und weiter an der Seite der „Ärarischen Straße“ (heute E 55) am Friedhof vorbei zum Umschlagplatz an die Staatsbahn nicht weit von der Brauerei Budvar geführt wurde. Nachdem der Baumbruch verarbeitet worden war, wurde sie wieder demontiert. Heute weiß kaum jemand, dass damals eine so nützliche Waldbahn in die Stadt führte...

Während des Ersten Weltkriegs wurden die Arbeitnehmer aller Eisenbahnbereiche in die Kriegsgebiete geschickt, um dort den Dienst zu leisten. Infolge dessen kam es zu einem großen Mangel an männlichen Arbeitnehmern. Die Personalstände mussten deshalb mit Frauen ergänzt werden, die in den bisher bloß mit Männern besetzten Berufen zu arbeiten begannen. Sie arbeiteten z. B. als Schaffnerinnen in Zügen, Arbeiterinnen in Lagerräumen, Heizwerken und Sektionen, leisteten den Telegrafdienst usw.

Am 28. Oktober 1918 gegen 19 Uhr kam eine Depesche, welche die Erklärung des tschechoslowakischen Staates bekanntgab und von Dr. Isidor Zahradník unterschrieben war, von Prag in die Bahnstation. Gleichzeitig wurden Instruktionen zur Einstellung der Lebensmittel- und Kohleausfuhr nach Österreich erlassen. Am nächsten Tag bekam die Bahnstation den tschechischen Namen České Budějovice zurück und dieser Name wurde zusätzlich an alle Tafeln geschrieben. Zum vorläufigen Bahnhofsvorstand wurde Leonard Kasal.

Nach der Entstehung der Tschechoslowakei wurden die untergegangenen k. k. österreichischen Staatsbahnen durch die neue Organisation der Tschechoslowakischen Staatsbahnen ersetzt, die in den Jahren 1918 - 1919 von der Generaldirektion ČSD mit Sitz in Prag geleitet wurde. Der Generaldirektion waren sieben Direktionen der Staatsbahnen in Prag, Pilsen, Hradec Králové, Brünn, Olmütz, Bratislava und Košice untergeordnet. Von 1919 bis 1939 wurde die Eisenbahn vom Ministerium für Eisenbahnen geleitet, dem wieder die einzelnen Direktionen der Staatsbahnen untergeordnet waren. Diese gab es von 1923 bis 1932 insgesamt acht (7 ursprüngliche + eine weitere in Prag) mit untergeordneten exekutiven Dienststellen. Die Organisationsänderungen betrafen den Budweiser Bahnknotenpunkt nur am Rande. Dieser Bahnknotenpunkt wurde nach wie vor von der Pilsner Direktion geleitet, aber eine bedeutende Änderung trat doch ein. Die Strecke von Budweis nach Horní Dvořiště und das Heizwerk Budweis II hörten ab 5. 11. 1918 nach fast ein Vierteljahrhundert auf zur Verwaltung der k. k. Staatsbahndirektion Linz zu gehören, womit sich insbesondere deutsche Mitarbeiter im Grenzgebiet nicht abfinden wollten und einige von ihnen lehnten es ab, das Treue-

Budějovic (přechod Petříkov), na trati do Horního Dvořiště nejdříve stanice Kaplice, později Velešín 26,3 kilometrů od Č. Budějovic (přechod Výheň) a na trati do Černého Kříže, Zlatá Koruna vzdálená 26,1 kilometrů od Č. Budějovic (přechod Domoradice).



*Železniční síť v období Protektorátu Čechy a Morava a Slovenský štát vedený Jozefem Tisem.
Eisenbahnnetz während des Protektorats Böhmen und Mähren und der Existenz des Slowakischen Staates unter Jozef Tiso.*

Již dne 4. 12. 1945 byl v síti ČSD zaveden normální jízdní řád (ČSD byly po válce první železniční společností v Evropě s normálním jízdním řádem).

Období budování socialismu a rozvinuté socialistické společnosti v Československu. K moci se dostala komunistická strana a svým vlivem začala působit i na železnici. Po vzoru Sovětského svazu zahájily na dráze činnost její politická oddělení a na ministerstvu dopravy politická správa. V železničních stanicích, depech, traťových správách, elektroprávách vznikají základní organizace KSČ a jednotky lidových milicí.

Dle zákona č. 18/1989 Sb. vznikla 1. 7. 1989 státní organizace Československé státní dráhy (ČSD, s.o.) s tím, že čas do konce roku bude využit k vnitřní změně struktury v řízení organizace (tzv. přechodné období)

Pád „železné opony“ po listopadové revoluci v roce 1989 a zrušení vízové povinnosti s Rakouskem vyvolalo značný zájem o dopravu k našim jižním sousedům. Dobový tisk v lednu 1990 píše: „*Téměř jako ve vagoněch metra v době přepravní špičky byli v sobotu ráno stěsnáni ve vlaku z Českých Budějovic do Českých Velenic cestující, z nichž valná část směřovala na krátkou návštěvu rakouského Gmündu...*“ Zájem o návštěvu Rakouska byl tak velký, že českobudějovičtí železničáři začali od čtvrtka 11. ledna 1990 vypravovat mimořádné vlaky do Vídně a zpět. Vlak odjížděl z Č. Budějovic ve 4.10 h., zpět přijel ve 22.40 h. Celá akce byla zajímavá tím, že cestující hradili jen vnitrostátní jízdy.

gelöbnis der Tschechoslowakischen Republik vor einer Sonderkommission abzugeben. Z. B. blieben die Bahnstationen Omlenice, Certlov (Rybník) und Horní Dvořiště in dieser Zeit weiterhin unter der Linzer Direktion, denn ihre Mitarbeiter (einige zwangsweise) gaben das Treuegelöbnis der österreichischen Sonderkommission ab. Ähnlich war es auch auf der Strecke von Krumau nach Černý Kříž und Volary. Die komplizierte Situation in diesem Teil der neu entstandenen Tschechoslowakischen Republik wurde erst mit dem Eingriff des tschechischen Heeres im Herbst 1918 gegen den Versuch eines Teils der Deutschen gelöst, das tschechische Grenzgebiet abzutrennen und Österreich anzuschließen.

Am 22. 11. fuhr ein Militärzug mit 4 Zenturien, ausgerüstet mit 4 Sturmgewehren und einer Batterie von Haubitzen, von Budweis nach Krumau. Ein Teil des Heeres blieb in Krumau und einer Zenturie gelang es bis nach Želnavu zu fahren. Das tschechische Heer besetzte alle Stationen. Entlang der ganzen Strecke herrschte eine relative Ruhe, nur in Horní Planá wurde die hiesige Bahnhofsstation von der „Volkswehr“ bedroht. Am 30. November wurde der Oberplaner Volkswehrführer, der Hauptmann Bandas, vom aus Želnavu zurückkehrenden Heer gefangen genommen und nach Krumau gebracht. Hiermit wurde hier der Kampf im Grunde beendet.

Im Jahr 1919 wurde der direkte Eisenbahnverkehr von den tschechischen Bediensteten eingestellt und die Züge begann man nach Vereinbarung mit der österreichischen Seite in Summerau zu übergeben. Die telegrafische Verbindung endete in Horní Dvořiště. Die direkte Verbindung auch mit den Lokführern der Tschechischen Bahnen wurde nach mehr als neunzig Jahren im Dezember 2012 erneut aufgenommen. Die Personenzüge wurden somit mit tschechischen Lokführern nach Linz geführt und reziprok begannen die ÖBB-Lokführer ab Dezember 2014 bis nach Budweis durchzufahren.

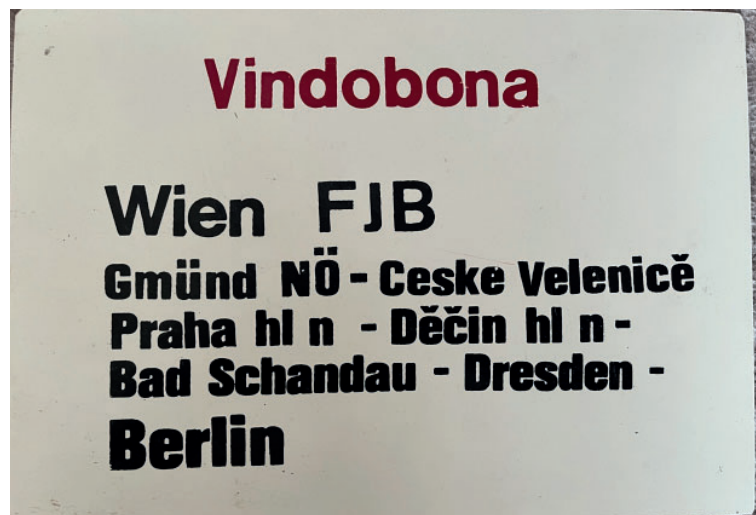
Am 15. März 1939 um 5.14 Uhr erhielten alle Bahnstationen eine telegrafische Nachricht über die Besetzung unseres Territoriums durch die deutsche Armee. Es wurden ein fehlerfreier Dienst, das Entgegenkommen bei den Verhandlungen mit deutschen Militärbehörden und die Tatsache akzentuiert, dass der Bahnbetrieb und die Post ohne den allerkleinsten Mangel funktionieren.

Die Tschechoslowakischen Staatsbahnen begannen den Namen Protektoratsbahnen Böhmen und Mähren (BMB) nach der Regierungsverordnung Nr. 178 der Gesetzes- und Novellierungssammlung vom 13. 7. 1939 über die Protektoratsbahnen Böhmen und Mähren und die Protektoratspost Böhmen und Mähren mit der Wirksamkeit ab 9. 8. 1939 zu benutzen. Gleichzeitig wurden einige führende Mitarbeiter in der Budweiser Bahnstation ausgetauscht. Zum Verkehrsstellvertreter wurde Johann Schwarz, zum Ver-

né (8 Kčs), později s cenou místenky. Cesta po rakouském území byla pro československé občany zdarma. Ti navíc obdrželi jako pozornost celodenní jízdenku na vídeňskou MHD v hodnotě 40 Šilinků. Z opačné strany k nám začali jezdit i rakouští turisté a první vlak, který jich přivezl jednačtyřicet, přijel z Linze do Českých Budějovic také ve čtvrtek 11. ledna 1990.

Od ukončení války byla v 50. letech omezena mezinárodní železniční osobní doprava zejména do západních zemí. Například v létě 1953 přes České Budějovice nejezdil žádný mezinárodní rychlík. Pouze na R 106 z Prahy do Českých Budějovic byl řazen přímý vůz do Basileje, který z Českých Budějovic pokračoval na Os 1604 směrem na Horní Dvořiště. Stejně tomu bylo i naopak (Os 1603, R 103).

Od 2. 6. 1957 byla zavedena v trase Vídeň – České Velenice – Praha – Berlín a zpět motorová jednotka složená z různých motorových souprav pod názvem „Vindobona“. Jen občas a mimořádně se objevila i v českobudějovické stanici od roku 1966 při výlukách elegantní souprava motorového rychlíku DR „Vindobona“, známá pod přezdívkou „Delfín“. Jako motorová jednotka jezdila „Vindobona“ od 2. 6. 1957 až do 26. 5. 1979, kdy ji nahradila klasická vozová souprava. Pro zajímavost uvedme, že v období let 1969 – 1972 jsme v jejím čele mohli vidět i naše motorové vozy M 296.1. Poslední jízda „Vindobony“ přes České Velenice se uskutečnila 30. 5. 1992, a po tomto období jezdila již přes Pardubice a Brno.



Original směrové tabule ze soupravy Delfin vlaku Vindobona (Archivní směrovka, archiv J. Čejka).
Original des Zuglaufschildes der Garnitur „Delfin“ des Zugs „Vindobona“ (Archivzuglaufschild, Archiv J. Čejka).

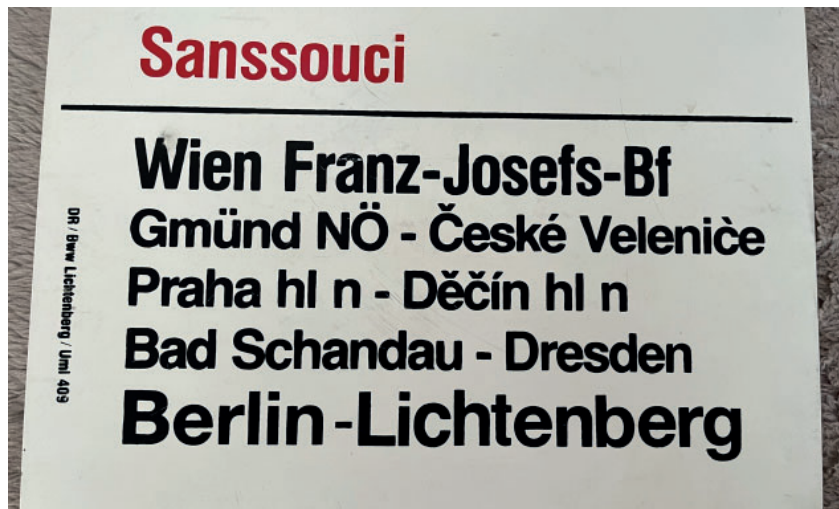
kehrskontrolleur Josef Tuschl bestellt und im Rangierbahnhof begann der Inspektor Theodor Guttwirth zu arbeiten. Der Name der Bahnstation wurde doppelsprachig: Budweis-Budějovice. Die Amtssprache war Deutsch. Alle Arbeitnehmer mussten unter Drohung der Gehaltssenkung und des Arbeitsverlustes Pflichtdeutschkurse besuchen. Mit der Annexion des Grenzgebietes im Jahr 1938 entstanden auf den Strecken von Budweis in Richtung Staatsgrenze neue Grenzstationen. Diese Bahnstationen entsprachen weder in der Gestaltung der Gleisanlagen, noch in der inneren Disposition und der Gebäudeausstattung den an sie gestellten Anforderungen. Dies komplizierte den Verkehr sowie die Dienstausbildung erheblich. Auf der Bahnstrecke von Budweis nach Č. Velenice wurde zur Jílovice, 26,4 km von Budweis entfernt (Grenzübergang Petříkov) zur Grenzstation, auf der Strecke nach Horní Dvořiště zuerst die Station Kaplice, später Velešín, 26,3 km von Budweis entfernt (Grenzübergang Výheň), und auf der Strecke nach Černý Kříž Zlatá Koruna, 26,1 km von Budweis entfernt (Grenzübergang Domoradice).

Schon am 4. 12. 1945 wurde im Netz der Tschechoslowakischen Staatsbahnen (ČSD) ein normaler Fahrplan eingeführt (die ČSD waren nach dem Zweiten Weltkrieg die erste Eisenbahngesellschaft in Europa mit einem normalen Fahrplan).

Die Zeit des Aufbaus des Sozialismus und der entwickelten sozialistischen Gesellschaft in der Tschechoslowakei: An die Macht gelangte die kommunistische Partei und mit ihrem Einfluss begann sie auch auf der Eisenbahn zu tätig zu sein. Nach dem Vorbild der Sowjetunion nahmen politische Abteilungen auf der Eisenbahn und die politische Verwaltung am Ministerium ihre Tätigkeit auf. In den Bahnstationen, Depots, Streckenverwaltungen, Elektroverwaltungen entstanden die Grundorganisationen der kommunistischen Partei und die Volksmiliztruppen.

Nach dem Gesetz Nr. 18/1989 Slg. entstand am 1. 7. 1989 die staatliche Organisation Československé státní dráhy/Tschechoslowakische Staatsbahnen (ČSD, s.o.) damit, dass die Zeit bis zum Jahresende zu einer internen Strukturänderung in der Leitung der Organisation genutzt wird (die sog. Übergangsperiode).

Der Fall des Eisernen Vorhangs im November 1989 und die Aufhebung der Visapflicht mit Österreich riefen ein erhebliches Interesse am Reisen zu unseren südlichen Nachbarn hervor. Die zeitgenössische Presse schreibt im Januar 1990 Folgendes: „Fast wie in den U-Bahnwagen in der Zeit der Verkehrsspitze waren die Passagiere im Zug von Budweis nach České Velenice am Samstagmorgen zusammengedrängt, von denen die meisten zu einem kurzen Besuch des österreichischen Gmünd fuhren.“ Das Interesse an einem Besuch von Österreich war so enorm, dass die Budweiser Eisenbahner



*Originál směrové tabule ze soupravy vlaku Sanssouci expres (ARCHIVNÍ SMĚROVKA, archiv J. Čejka).
Original des Zuglaufschildes der Zuggarnitur Sanssouci Expres (ARCHIVZUGLAUFSCILD,
Archiv J. Čejkas).*

Od 28. 5 1967 začal jezdit přes České Budějovice mezinárodní rychlík „Sanssouci“ spojující Berlín s Vídní a naopak. Za čtyři roky došlo ale i k odklonu jeho trasy a České Budějovice poté zůstaly velmi dlouho bez mezinárodního rychlíkového spojení.

V době „železné opony“ a totality zajišťovaly mezinárodní dopravu dva páry osobních vlaků z Českých Budějovic do Summerau. To bylo jediné „přímé“ spojení se sousedním Rakouskem z Českých Budějovic. Přes hraniční přechod České Velenice jezdily dva páry mezinárodních rychlíků doplněné jedním párem osobního vlaku pouze v trase České Velenice – Gmünd NÖ.

Po roce 1989 se rychle otevřely i železniční hranice a od JŘ 1990/91 začaly jezdit rychlíky z Českých Budějovic a z Prahy do Lince, od JŘ 1991/92 navíc sezónní rychlík z Prahy do Benátek a od JŘ 1992/93 mohli cestující využít přímý rychlíkový spoj z Vídně do Českých Budějovic a zpět. Po dvou letech provozu byl zrušen vídeňský rychlík a v roce 2000 i rychlík do Benátek. Jako jeden z důvodů se uváděl pokles zájmu našich cestujících kvůli vysokému přepravnímu tarifu u zahraničních železnic.

Od JŘ 2001/2002 jezdily rychlíky z Prahy pouze do rakouské pohraniční stanice Summerau, kde existovala návaznost na regionální vlaky OBB. Od JŘ 2002/2003 došlo k zavedení spěšných vlaků z Českých Budějovic a rychlíku z Prahy opět až do Lince za zvýhodněné jízdné EURegio (u spěšných vlaků zatím s poznámkou: „Do odvolání nutno přestoupit v Summerau“). Na rychlíku

ab Donnerstag, dem 11. Januar 1990 begannen, außerordentliche Züge nach Wien und zurück zu organisieren. Der Zug fuhr um 4.10 Uhr von Budweis ab, zurück kam er um 22.40 Uhr. Das ganze Ereignis war dadurch interessant, dass die Passagiere nur das innerstaatliche Fahrgeld (8 Kčs), später mit dem Preis einer Platzkarte bezahlten. Die Reise auf dem österreichischen Gebiet war für die tschechoslowakischen Bürger:innen gratis. Sie erhielten zusätzlich als Aufmerksamkeit eine Tageskarte für den öffentlichen Verkehr in Wien im Wert von 40 Schilling. Von der anderen Seite begannen auch österreichische Touristen zu uns zu kommen und der erste Zug, der einundvierzig Personen brachte, kam von Linz nach Budweis auch am Donnerstag, dem 11. Januar 1990.

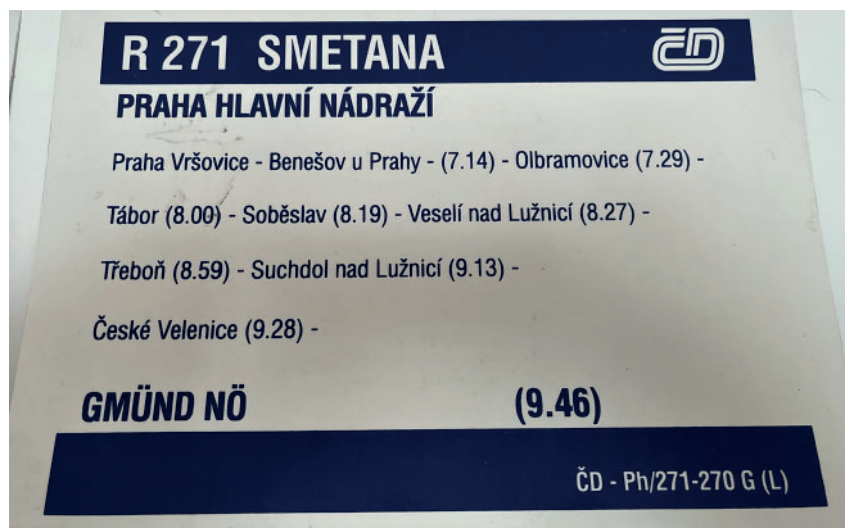
Seit Ende des Zweiten Weltkriegs wurde der internationale Bahnpersonenverkehr in den 1950er Jahren insbesondere in die Westländer eingeschränkt. Z. B. im Sommer 1953 verkehrte kein internationaler D-Zug über Budweis. Nur dem D-Zug R 106 von Prag nach Budweis wurde ein Direktwagen nach Basel angeschlossen, der von Budweis mit dem Personenzug Os 1604 in Richtung nach Horní Dvořiště weiterfuhr. Genauso war es auch in der Gegenrichtung (Os 1603, R 103).

Seit dem 2. 6. 1957 wurde auf der Strecke Wien – České Velenice – Prag – Berlin und zurück eine Motoreinheit eingeführt, die aus verschiedenen Triebwagengarnituren unter dem Namen „Vindobona“ bestand. Nur ab und zu und außerplanmäßig erschien seit 1966 auch in der Budweiser Bahnstation eine elegante Garnitur des D-Motorzugs DR „Vindobona“, die unter dem Spitznamen „Delfin“ bekannt war. Als Motoreinheit verkehrte der „Vindobona“ vom 2. 6. 1957 bis zum 26. 5. 1979, als er durch die klassische Wagengarnitur ersetzt wurde. Wir führen interessenthalber an, dass wir im Zeitraum der Jahre 1969 - 1972 an deren Spitze auch unsere Motorwagen M 296.1. sehen konnten. Die letzte Fahrt des „Vindobona“ über České Velenice erfolgte am 30. 5. 1992, danach fuhr der Zug nur noch über Pardubice und Brünn.

Seit dem 28. 5 1967 begann der internationale D-Zug „Sanssouci“, der Berlin mit Wien verband, über Budweis zu fahren. In vier Jahren wurde jedoch seine Trasse verändert und Budweis blieb danach sehr lange ohne internationale D-Zugverbindung.

In der Zeit des Eisernen Vorhangs und der Totalität sicherten den internationalen Verkehr zwei Personenzugpaare von Budweis nach Summerau. Das war die einzige „direkte“ Verbindung aus Budweis mit dem benachbarten Österreich. Über den Grenzübergang České Velenice fuhren zwei Paare internationaler D-Züge, die mit einem Personenzugpaar bloß auf der Strecke České Velenice – Gmünd NÖ ergänzt waren.

z Prahy do Linze a zpět byl řazen přímý lehátkový vůz do a z Zürichu (R 273/EN 466, EN 467/R 272).



*Originál směrové tabule ze soupravy vlaku Smetana (Archivní směrovka, archiv J. Čejka).
Original des Zuglaufschildes der Zuggarnitur Smetana (Archivzuglaufschild, Archiv J. Čejkas).*

Od nového JŘ 2004/2005 s platností od 12. prosince 2004 začaly jezdit mezi Českými Budějovicemi a Vídní dva páry přímých spojů Sp 1761/1760 „Silva Nortica“ a R 361/360 Plzeň – Vídeň a zpět. Tento rychlík nese od konce roku 2005 název „Urquell“. Trochu tajuplný název spěšného vlaku „Silva Nortica“ pochází z latiny a znamená Severní les. Zeměpisci již v dobách Římské říše tímto názvem označili hluboké lesy na sever od Dunaje na horách a pahorcích dnešního Česko-rakouského pohraničí. Na jeho území o rozloze 10 639 kilometrů čtverečních dnes žije zhruba 670 000 lidí. Euroregion Silva Nortica, (ERSN) byl založen na společném zasedání sdružení Jihočeská Silva Nortica a rakouského subjektu Europa platform pro Waldviertel dne 28. 5. 2002 v Hospodářském parku Gmünd/České Velenice. Provoz těchto spojů vydržel také pouze do 12. 12. 2009.

O rok později se zavedením nového JŘ dne 11. prosince 2005 začal jezdit přes České Budějovice mezinárodní rychlík Jóže Plečnik spojující Prahu se slovinskou Ljubljanou. Na našem území byl veden jako expres Ex 101/100, u zahraničních železničních správ v kategorii EC (Eurocity). V úseku mezi Ljubljanou, Horním Dvořištěm a Českými Budějovicemi měla být na tento expres a též na salzburský rychlík R 206/207 v úseku Horní Dvořiště – České Budějovice a zpět nasazena rakouská dvousoustavová elektrická lokomotiva řady 1116 Taurus. Bohužel toho docíleno nebylo a tato lokomotiva do doby

Nach 1989 öffneten sich schnell auch die Eisenbahngrenzen und seit dem Fahrplan 1990/91 begannen die D-Züge von Budweis und Prag nach Linz zu fahren, seit dem Fahrplan 1991/92 kam der saisonale D-Zug von Prag nach Venedig dazu und seit dem Fahrplan 1992/93 konnten die Passagiere den direkten D-Zug von Wien nach Budweis und zurück in Anspruch nehmen. Nach zwei Jahren wurde der Wiener D-Zug eingestellt und im Jahr 2000 folgte auch der D-Zug nach Venedig. Als einer der Gründe wurde das zurückgehende Interesse der tschechischen Passagiere wegen des hohen Beförderungstarifs bei den Auslandsbahnen angeführt.

Seit dem Fahrplan 2001/2002 fuhren die D-Züge von Prag nur in die österreichische Grenzstation Summerau, wo es Anschluss an die Regionalzüge der ÖBB gab. Seit dem Fahrplan 2002/2003 wurden die Eilzüge von Budweis und ein D-Zug von Prag wieder bis nach Linz für den vergünstigten EU-Regio-Fahrpreis eingeführt (bei den Eilzügen vorläufig mit der Anmerkung: „Bis auf Widerruf in Summerau umsteigen“). Dem D-Zug von Prag nach Linz und zurück wurde der direkte Liegewagen nach und von Zürich eingestellt (R 273/EN 466, EN 467/R 272).

Mit dem neuen Fahrplan 2004/2005 mit Gültigkeit ab 12. Dezember 2004 begannen zwischen Budweis und Wien zwei Paare der Direktverbindungen Sp 1761/1760 „Silva Nortica“ und R 361/360 Pilsen - Wien und zurück zu verkehren. Dieser D-Zug trägt den Namen „Urquell“ seit Ende 2005. Der ein bisschen geheimnisvolle Name des Eilzugs „Silva Nortica“ stammt aus dem Lateinischen und bedeutet „Nordwald“. Die Geografen bezeichneten mit diesem Namen bereits in der Zeit des Römischen Reichs tiefe Wälder nördlich der Donau in Bergen und Hügeln des heutigen tschechisch-österreichischen Grenzgebietes. In diesem Gebiet auf einer Fläche von 10.639 Quadratkilometern leben in der Gegenwart ca. 670.000 Menschen. Die Euroregion Silva Nortica (ERSN) wurde bei der gemeinsamen Sitzung des Vereins Südböhmische Silva Nortica und des österreichischen Subjektes Europaplattform für das Waldviertel am 28. 5. 2002 im Wirtschaftspark Gmünd/České Velenice gegründet. Der Betrieb der genannten Zugverbindungen bestand bloß bis zum 12. 12. 2009.

Ein Jahr später begann über Budweis mit der Einführung des neuen Fahrplans am 11. Dezember 2005 der internationale D-Zug „Jóže Plečnik“ zu fahren, der Prag mit der slowenischen Hauptstadt Ljubljana (Laibach) verband. In Tschechien wurde er als Expres Ex 101/100 bezeichnet, bei den ausländischen Bahnverwaltungen in der EC-Kategorie (Eurocity) geführt. Im Abschnitt zwischen Ljubljana, Horní Dvořiště und Budweis sollte für diesen Expresszug sowie für den Salzburger D-Zug R 206/207 im Abschnitt Horní Dvořiště – Budweis und zurück die österreichische elektrische Zwei-System-Lokomotive Reihe 1116 Taurus eingesetzt werden. Dies wurde leider nicht

schválení jejího provozu na trati od stáních hranic do Č. Budějovic končila svou jízdu v Horním Dvořišti. Tam docházelo k přepřahu na naši lokomotivu řady 230 a v Českých Budějovicích opět k přepřahu na lokomotivu řady 363. Tyto manévry se opakovaly v obráceném pořadí i při jízdě opačným směrem. Zajímavostí v letním období (od 20. 5. 2006 do 11. 9. 2006) bylo to, že k Ex 101/100 mezi Prahou hl. n. a Českými Budějovicemi ještě přivěšena čtyřvozová souprava rychlíku R 919/918 „Šumava“ Praha hl. n. – Volary. I tento spoj do Ljublaně jezdil pouze do 13. 12. 2008. Následně byl veden jeden rok platnosti jízdního řádu už jen do Salzburgu, a to do 12. 12. 2009. Současně s novým jízdním řádem vznikla i nová koncepce vozby mezinárodních vlaků mezi Českými Budějovicemi a Linzem, a to dva páry rakouských souprav a dva páry českých souprav. Na rakouském území vedeny jako osobní regionální vlaky a na našem území vedeny jako rychlíky a spěšné vlaky.



*Uvažované obnovení slavné Vindobony (www.lidovky.cz).
Die überlegte Neueinführung des berühmten Zugs Vindobona (www.lidovky.cz).*

Postupně dokončované úseky staveb čtvrtého železničního tranzitního koridoru umožnily od 9. 12. 2016 pro jízdní řád 2016/2017 zavedení „Jižních expresů“ a došlo ke zkrácení jízdní doby mezi Českými Budějovicemi a Prahou pod dvě hodiny. Zároveň byly zavedeny čtyři páry přímých expresů mezi Prahou a Lincem s jízdní dobou 4:05 h. Tyto expresy jsou vedeny lokomotivami 380, které jsou třísystémové jako rakouské 1216, a díky tomu došlo k výraznému zkrácení jízdních dob na celém úseku.

Části textu převzaty z knihy Binder M., Kafka J., Viktora J., Železnice Českobudějovicka ISBN 978-80-87277-11-9.

verwirklicht und diese Lokomotive beendete ihre Fahrt auf der Strecke von der Staatsgrenze nach Budweis in Horní Dvořiště. Dort wurde diese Lokomotive gegen unsere Lokomotive Reihe 230 gewechselt und in Budweis erfolgte wiederum ein Wechsel, diesmal auf eine Lokomotive der Reihe 363. Diese Manöver wiederholten sich in umgekehrter Reihenfolge auch bei der Rückfahrt. Interessant war, dass im Sommer (vom 20. 5. 2006 bis zum 11. 9. 2006) dem D-Zug Ex 101/100 noch die Kurswagengruppe mit vier Wagen des D-Zugs R 919/918 „Šumava“ Prag Hauptbahnhof – Volary zwischen Prag Hauptbahnhof und Budweis beigestellt war. Auch diese Verbindung nach Lubljana bestand nur bis zum 13. 12. 2008. Danach wurde sie ein Jahr lang während der Fahrplangültigkeit nur noch bis Salzburg geführt, und zwar bis zum 12. 12. 2009. Gemeinsam mit dem neuen Fahrplan entstand auch das neue Konzept der Wagen internationaler Züge zwischen Budweis und Linz, und zwar zwei Paare österreichischer Garnituren und zwei Paare tschechischer Garnituren. In Österreich wurden sie als regionale Personenzüge und bei uns in Tschechien als D- und Eilzüge geführt.

Die allmählich vollendeten Abschnitte des IV. Eisenbahntransitkorridors ermöglichten ab 9. 12. 2016 für den Fahrplan 2016/2017 die Einführung der „Südexpresszüge“ und die Fahrzeit zwischen Budweis und Prag verkürzte sich auf unter zwei Stunden. Gleichzeitig wurden vier Paare direkter Expresszüge zwischen Prag und Linz mit einer Reisezeit von 4:05 h eingeführt. Diese Expresszüge werden durch Lokomotiven der Baureihe 380 traktioniert, die Dreisystem-Lokomotiven sind wie die österreichischen Lokomotiven 1216. Dank diesen Lokomotiven wurden die Fahrzeiten auf dem ganzen Abschnitt wesentlich verkürzt.

Teile des Textes sind dem Buch entnommen: Binder M., Kafka J., Viktora J., Železnice Českobudějovicka ISBN 978-80-87277-11-9.

UHLÍ, SŮL A LÁZEŇSTÍ HOSTÉ ASPEKTY ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY MEZI RAKOUSKEM A ČESKOU REPUBLIKOU

Peter Strasser, Univerzita pro další vzdělávání Krems

V téměř pětisetleté historii kolejové dopravy v Rakousku si železniční doprava mezi Rakouskem a Českou republikou zaslouží mimořádnou zmínku: První dálkové železniční tratě v Habsburské říši spojovaly dnešní Rakousko s Čechami a Moravou. V roce 1832 zahájila provoz koněspřežná železnice mezi Českými Budějovicemi a Lincem.¹ První „moderní“ parostrojní železnice v monarchii, Severní dráha císaře Ferdinanda, umožnila od roku 1839 cestu z Vídně do Brna. Soukromá Rakouská společnost státní dráhy (zkratka StEG) jezdila od roku 1855 z Vídně přes Brno a Pardubice do Prahy, odkud trasa pokračovala až do Podmokel (Děčína) na saské hranici. Od roku 1868 byla v jednotlivých etapách uváděna do provozu Dráha císaře Františka Josefa (KFJB). Nakonec v roce 1870 následovala ještě Rakouská severozápadní dráha (ÖNWB), která vedla z Vídně přes Znojmo, Kolín a Prahu do Děčína na hranici se Saskem. Všechny tyto společnosti byly ještě od počátku 20. století do vypuknutí první světové války zestátněny a sloučeny do Císařsko-královských rakouských státních drah (kkStB).² Tento vysoký počet soukromých železničních společností vedl nejen k čilé konkurenci na železnici mezi jednotlivými metropolemi, ale tyto podniky obohacovaly svými reprezentativními nádražními budovami (které dnes ve Vídni už v původní podobě neexistují) městskou architekturu mezi Prahou a Vídní.³

Stavba železnic mezi Rakouskem, Čechami a Moravou neprobíhala z pouhé „touhy po svobodě“ během období biedermeieru, jak psal spisovatel Heinrich Heine u příležitosti otevření trati Paříž - Orleans v roce 1843: Stavba železnice ztělesňovala svobodně demokratické naděje a *stala se prozřetelnou událostí, která dává lidstvu nový směr, mění barvu a podobu života*.⁴ Také historie železnic mezi Rakouskem a Českou republikou poodkrývá rozhodující pohnutku stavby železnic, a to obchod se solí z rakouské Solné komory po ose Vltava-Dunaj a především zásoby uhlí v severních Čechách a rakouské části Slezska. Stavbě (a získání koncesí spolu s pojmenováním železnic podle habsburských vládců) předcházely přesné kalkulace a zjišťování potřeby ze strany investorů (z řad průmyslníků a šlechty). Nakonec vedla stavba železnice prostřednictvím soukromých (akciových) kapitálových společností k

1 Srov. Hohn 2020, Hohn 2021

2 Stockklausner 1979, s. 24-25

3 Podrobněji Kubinszky 2009

4 Sachslehner 2001, s. 8

KOHLE, SALZ UND KURGÄSTE ASPEKTE ZUM EISENBAHNERKEHR ZWISCHEN ÖSTERREICH UND TSCHECHIEN

Peter Strasser, Universität für Weiterbildung Krems

In der rund fünfhundertjährigen Geschichte des spurgebundenen Transports in Österreich verdient der Eisenbahnverkehr zwischen Österreich und Tschechien eine besondere Erwähnung: Die ersten Fernbahnen im Habsburgerreich verbanden das heutige Österreich mit Böhmen und Mähren: 1832 wurde die Pferdeisenbahn zwischen Budweis und Linz eröffnet.¹ Die erste „moderne“ Dampfeisenbahn in der Monarchie, die „Kaiser Ferdinand Nordbahn“, ermöglichte ab 1839 die Reise von Wien nach Brünn. Die „k.k. private Staatseisenbahn-Gesellschaft“ (StEG) lief ab 1855 von Wien über Brünn und Pardubitz nach Prag, wo sie weiter bis Bodenbach an der sächsischen Grenze führte. Ab 1868 ging die „Kaiser-Franz-Josefs-Bahn“ in Etappen in Betrieb. 1870 folgte schließlich noch die „Österreichische Nordwestbahn“ (ÖNWB), die von Wien über Znaim, Kolin und Prag nach Tetschen an der sächsischen Grenze führte. Alle diese Gesellschaften wurden noch zwischen der Jahrhundertwende und dem ersten Weltkrieg verstaatlicht und gingen in den „kaiserlich-königlichen österreichischen Staatsbahnen“ (kkStB) auf.² Diese Vielzahl an privaten Eisenbahngesellschaften führte nicht nur zu einer lebhaften Konkurrenz im Eisenbahnverkehr zwischen den Metropolen, sondern diese Unternehmen bereicherten durch ihre repräsentativen Bahnhofsgebäude (die in Wien heute nicht mehr so bestehen) die urbane Architektur zwischen Prag und Wien.³

Der Bau der Eisenbahnen zwischen Österreich, Böhmen und Mähren erfolgte nicht nur aus dem „Begehren nach Freiheit“ während der Biedermeierzeit, wie der Schriftsteller Heinrich Heine anlässlich der Eröffnung der Strecke Paris – Orleans 1843 schrieb: Der Bahnbau verkörpere freiheitlich-demokratische Hoffnungen und wurde zu einem providenciellen Ereignis, das der Menschheit einen neuen Umschwung gibt, das die Farbe und Gestalt des Lebens verändert.⁴ Auch die Geschichte der Eisenbahnen zwischen Österreich und Tschechien lässt einen bestimmenden Beweggrund für den Eisenbahnbau erkennen: Der Handel mit dem Salz aus dem österreichischen Salzkammergut entlang der Moldau-Donauachse und vor allem die Kohlevorkommen in Nordböhmen und Österreichisch-Schlesien. Dem Bau (und

1 Vgl. Hohn 2020, Hohn 2021

2 Stockklausner 1979, S. 24-25

3 Eingehender Kubinszky 2009

4 Sachslehner 2001, S. 8

masivní - na tehdejší poměry téměř neznámé - koncentraci finančních prostředků.⁵

Osud železnic mezi Rakouskem a dnešní Českou republikou ztělesňuje proměnlivé dějiny těchto zemí ve 20. století.

První koněspřežní dráha⁶ na evropském kontinentu

Pro zlepšení čilé nákladní dopravy mezi Vltavou a Dunajem existovaly už několik století plány vodní cesty spojující obě povodí. Rychle se zvyšující množství přepravované soli a železa do Čech zviditelnily neudržitelnou situaci přepravy po silnici. V roce 1807 navrhnul učenec František Josef Gerstner výstavbu „železné cesty“, ačkoli byl přípravnou komisí České hydrotechnické soukromé společnosti vlastně pověřen urychlit plán vodní cesty. Gerstner zveřejnil výsledek svých šetření pod obsáhlým názvem „Dvě pojednání o nákladních vozech a cestách a otázce, zda a v jakých případech je třeba dát přednost stavbě plavebních kanálů, železnic nebo hotových silnic“. Poté, co v roce 1823 převzal od otce vedení projektu jeho syn František Antonín Gerstner, udělil 7. září 1824 císař František I. „privilegium“ pro stavbu „dřevěné a železné dráhy“ mezi Vltavou a Dunajem. Gerstner uměl svou myšlenku koněspřežní dráhy prodat širokému publiku. Podle anglického vzoru nechal ve vídeňském Prátru postavit 226,8 metrů dlouhou dráhu, aby demonstroval její fungování. „Kolejiště“ mělo z jedné třetiny dřevěné koleje, třetina byla z litiny a třetina z kujného železa. S touto testovací dráhou dosáhl úspěchu:

Železnice v Prátru se rozšířila ve Vídni a okolí jako lavina. Proud lidí se každý den roztékal do vídeňského zábavního centra. Statisíce lidí obdivovaly železnici. Po ní se pohybovaly dva vozy anglické a vlastní konstrukce tažené koňmi. Dřevěná kola vozů byla pobita obručemi z kujného železa.⁷

Stavba první koněspřežné dráhy na evropském kontinentu nakonec začala 28. července 1825 na rozvodí u Českých Budějovic. Gerstnerovi se ovšem i kvůli jeho stylu řízení a ekonomickému vývoji stavby a provozu železnice nepodařilo projekt dokončit. V polovině roku 1828 ho akcionáři propustili a vedení projektu se v dubnu 1829 ujal Matthias Schönerer. Zatímco Gerstner uzpůsobil vedení trasy pozdějšímu provozu parních lokomotiv, Schönerer sledoval úsporný cíl (což vedlo později při přestavbě na klasickou železnici k nezbytnému novému trasování). V této době, tedy v roce 1830, bylo také

5 Sachslehner 2001, s. 8

6 Podrobněji: Feiler 1952, Aschauer 1964, s. 16-27, Humer 1967, Pfeffer-Kleinhanns 1982, Bufe 1982, s. 11-14, Sima 2008, Savernik 2009

7 Humer 1967, s. 6

der Verleihung der Konzessionen zusammen mit der Namensgebung der Bahnen nach den Habsburger-Regenten) gingen genaue Kalkulationen und Bedarfserhebungen durch die Geldgeber (Investoren wie Industrielle und Adelige) voran. Schließlich führte der Bahnbau durch private (Aktien-)Kapitalgesellschaften zu einer – für damalige Verhältnisse kaum bekannten – massiven Konzentration von Geldmitteln.⁵

Das Schicksal der Eisenbahnen zwischen Österreich und dem heutigen Tschechien verkörpert die wechselhafte Geschichte dieser Länder im 20. Jahrhundert.

Die erste Pferdeisenbahn⁶ am Europäischen Kontinent

Um den regen Frachtverkehr zwischen Moldau und Donau zu verbessern, bestanden seit Jahrhunderten Pläne einer verbindenden Wasserstraße. Die rasch steigende Menge an Salz- und Eisenwarentransporten nach Böhmen führte die unhaltbare Situation des Straßentransports vor Augen. 1807 schlug der Gelehrte Franz Josef von Gerstner den Bau einer „Eisenstraße“ vor, obwohl er eigentlich von der „Vorbereitungscommission der böhmisch hydrotechnischen Privatgesellschaft“ beauftragt wurde, die Planung der Wasserstraße voranzutreiben. Gerstner veröffentlichte das Ergebnis seiner Untersuchungen unter dem sperrigen Titel „Zwey Abhandlungen über Frachtwägen und Straßen und über die Frage, ob und in welchen Fällen der Bau schiffbarer Canäle, Eisenwege oder gemachter Straßen vorzuziehen sey“. Nachdem sein Sohn Anton von Gerstner 1823 die Projektleitung von seinem Vater übernommen hatte, erteilte am 7. September 1824 Kaiser Franz I. das „Privileg“ für die Errichtung einer „Holz- und Eisenbahn“ zwischen der Moldau und der Donau. Gerstner verstand es, seine Idee einer Pferdeisenbahn dem breiten Publikum zu vermarkten: Nach englischem Vorbild ließ er im Prater in Wien eine 226,8 m lange Bahn errichten, um deren Funktionsweise zu demonstrieren. Die „Gleisanlage“ bestand zu je einem Drittel aus Holzschienen und aus guß- wie auch aus schmiedeeisernen Schienen. Mit dieser Probestrecke hatte er Erfolg:

Die Bahn im Prater verbreitete sich in Wien und Umgebung wie ein Lauffeuer. Ein Menschenstrom ergoß sich tagtäglich in das Wiener Vergnügungszentrum; Hundertausende bestaunten die Bahn. Zwei je von Pferden gezogene Wagen englischer und eigener Bauart bewegten sich auf dieser. Die Holzräder der Wagen waren mit schmiedeeisernen Reifen beschlagen.⁷

5 Sachslehner 2001, S. 8

6 Eingehender: Feiler 1952, Aschauer 1964, S. 16-27, Humer 1967, Pfeffer-Kleinhanns 1982, Bufe 1982, S. 11-14, Sima 2008, Savernik 2009

7 Humer 1967, S. 6

rozhodnuto, že železnice nepovede do Mauthausenu, ale do Lince. 1. srpna 1832 mohla být konečně železnice po průtazích a překročení stavebních nákladů uvedena do provozu. Jízda mezi Lincem a Českými Budějovicemi trvala 14 hodin pro cestující a až tři dny pro přepravu nákladů. Kvůli železničnímu dozoru vzniklo podél trati 46 strážních domků. Když byla koněspřežka roku 1836 prodloužena z Lince do Gmundenu (68 km), vznikla největší souvislá síť koněspřežné dráhy na světě o délce cca 200 km.

Provoz koněspřežky ale netrval dlouho. Už při zahájení jejího provozu byl tento způsob dopravy zastaralý, protože již během stavby této železnice se v Anglii zaváděl parní provoz. Po prvních zkušebních jízdách parních lokomotiv v roce 1854 (při kterých došlo kvůli vysoké hmotnosti k poškození železničního spodku a kolejového tělesa) se nakonec v roce 1869 začalo s přestavbou trati. Přestavba se týkala také rozchodu kolejí, protože koněspřežka jezdila na užším rozchodu 1106 mm (= 3 ½ stopy), zatímco parostrojní železnice měla normální evropský rozchod 1435 mm. 18. prosince 1872 projel kolem Freistadtu v oblasti Mühlviertelu poslední vlak koněspřežky - tím se uzavřela pozoruhodná kapitola dějin techniky.⁸

Hlavní železnice spojují země v Habsburské monarchii

Stavba železnic se v Habsburské monarchii zaměřovala na dva pevné body, Vídeň a Budapešť, odkud vedly hvězdicovitě tratě do okolí. Další centrum, kterým byla Praha, se týkala Čech. Tato struktura měla za následek, že si při rozdělování monarchie na nástupnické státy v roce 1918 dokázaly tyto tři metropole i nadále zachovat svou centrální pozici v železniční dopravě. Nové národní hranice států ale přetnuly dálkové železniční tratě spojující mezi sebou hlavní města na jednotlivé národní železniční společnosti. To ovšem vedlo u některých železnic k tomu, že ztratily svá rychlíková spojení a jejich význam poklesl na úroveň vedlejších tratí. Pakliže byly tyto tratě na hranici přerušeny, ocitaly se jako odbočné trasy v nebezpečí, že na nich dojde k zastavení provozu.⁹ V Rakousku probíhal tento vývoj ve dvou krocích: zatímco určení nových hranic v roce 1919 nemělo za následek žádné bezprostřední zastavení provozu na železničních tratích, vedl vznik železné opony po roce 1945 k řadě přerušování železničních spojení. Proto v roce 1919 existovala pouze jedna trasa, která ačkoli směřovala do Vídně, ztratila svůj dopravní význam a její provoz byl ukončen už v roce 1930: Doprava na odbočné trase Severní dráhy, která spojovala Laa an der Thaya s Vídní přes Břeclav a No-

⁸ Zvláštní rozchod kolejí 1 106 mm se ale u tratí na přepravu uhlí používal v hornorakouském Hausrucku ještě do 60. let 20. století. (železnice na přepravu materiálu z uhlénoho dolu - Breitenschützing, srov. Aschauer 1964, s. 30-31, Bufer 1982, s. 260-261)

⁹ Např. Schwarzenau v oblasti Waldviertelu - Slavonice, Höflein - Hrušovany nad Jevišovkou

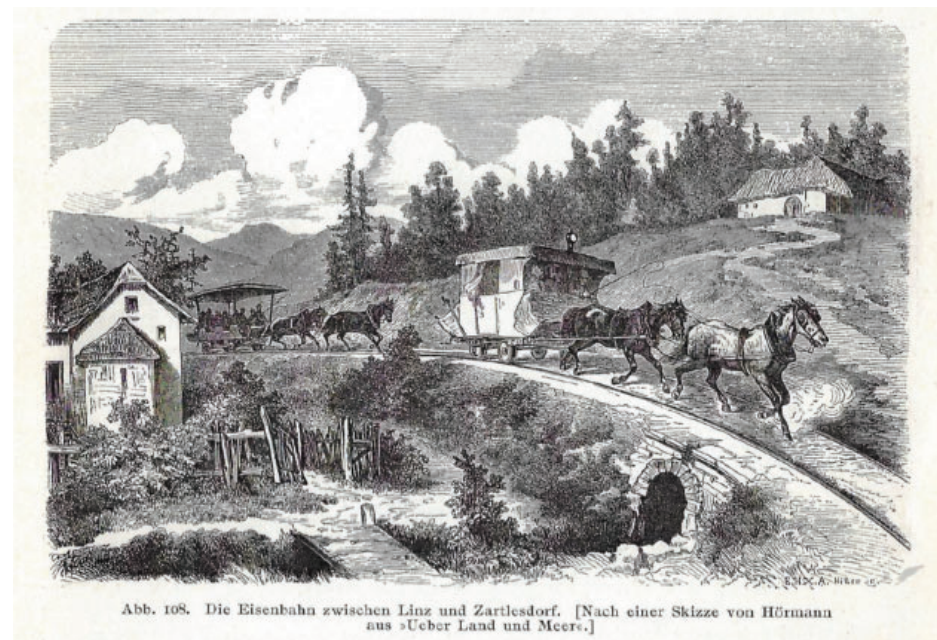


Abb. 108. Die Eisenbahn zwischen Linz und Zartlesdorf. [Nach einer Skizze von Hörmann aus »Ueber Land und Meer«.]

Železnice mezi Lincem a dnešním Rybníkem (Certlovem). (Podle Hörmannovy skici in ,Ueber Land und Meer'.) Koněspřežka sice představovala první železnici na evropském kontinentu, ale tak rychle, jak sugeruje koňský klus, vlak pravděpodobně nejezdil. (Obr. in: Strach 1898, s. 101).

Die Eisenbahn zwischen Linz und Zartlesdorf. (Nach einer Skizze von Hörmann aus ,Ueber Land und Meer'.) Die Pferdebahn stellte zwar die erste Überland-Eisenbahn am europäischen Kontinent dar, so schnell allerdings, wie der Trab der Pferde suggeriert, dürfte der Zug aber nicht gefahren sein. (Abb. in: Strach 1898, S. 101).

Der Bau der ersten Pferdebahn am europäischen Kontinent begann schließlich am 28. Juli 1825 auf der Wasserscheide bei Budweis. Allerdings gelang es Gerstner nicht – auch im Zusammenhang mit seinem Führungsstil und der wirtschaftlichen Entwicklung des Baus und Betriebes der Bahn – das Projekt selbst vollenden zu können: Mitte 1828 wurde er von den Aktionären entlassen und Matthias Schönerer übernahm im April 1829 die Projektleitung. Während Gerstner die Linienführung für einen späteren Lokomotivbetrieb anpasste, verfolgte Schönerer einen sparsameren Ansatz (was natürlich später, beim Umbau zur Vollbahn, Neutrassierungen nötig machte). Zu diesem Zeitpunkt – 1830 – wurde auch beschlossen, die Bahn nicht nach Mauthausen, sondern nach Linz zu führen. Am 1. August 1832 konnte nach Verzögerungen und Baukostenüberschreitungen endlich die Bahn in Betrieb genommen werden. Die Reisedauer zwischen Linz und Budweis betrug 14 Stunden für Personen und bis zu drei Tage für Güter. Für die Bahnaufsicht wurden 46 Wächterhäuser entlang der Strecke errichtet. Als 1836 die Verlängerung der Pferdebahn von Linz nach Gmunden (68 km) eröffnet wurde, entstand das größte zusammenhängende Pferdebahn-Netz der Welt mit

vosedly-Drnholec - Wildendürnbach, byla od tohoto okamžiku vedena přes Mistelbach. Oproti tomu muselo např. Slovensko (případně předtím Československá republika - ČSR) a Burgenlandsko, jejichž železniční tratě byly orientovány na Budapešť, svou železniční síť adaptovat na nastalé politické změny (což vedlo na jedné straně k výstavbě nových tratí, na straně druhé k ukončení provozu na některých stávajících tratích).

Zahájením provozu Severní dráhy císaře Ferdinanda od roku 1838 měla tato soukromá dráha tarifní monopol. Hospodářská sféra a politické kruhy proto požadovaly výstavbu dalších železničních tratí mezi Vídní a Prahou kvůli oživení pracovního trhu a především proto, aby díky konkurenci dosáhly sníže-

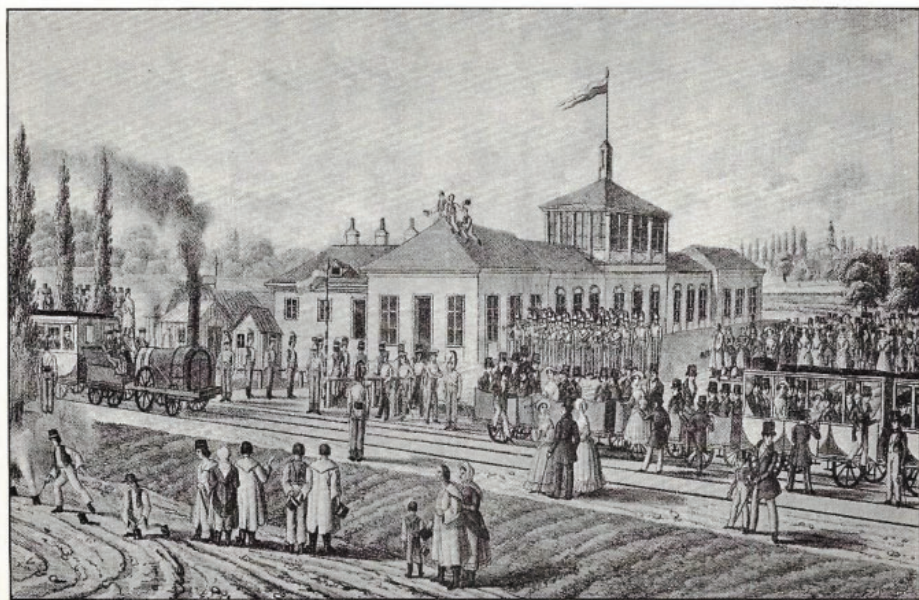


Abb. 155. Anknůf des ersten Zuges in Lundenburg am 6. Juni 1839. [Nach einem Originale aus jener Zeit im Bestae des Ober-Ingenieurs Ritter von Boschan.]

„Přijezd prvního vlaku do Břeclavi 6. června 1839.“ Zprovozněním železniční tratě z Gänserndorfu do Břeclavi začala parní éra na českých železnicích. Úplně první železnice v Čechách byla uvedena do provozu 1. srpna 1832 mezi Českými Budějovicemi a Lincem – ovšem v podobě koněspřežky. Zahájení provozu mělo podobu lidové slavnosti. Pozvaní prominentní hosté jeli zahajovacími vlaky, obyčejní lidé (kteří pozvánku nedostali) obdivovali novou techniku ze železničního náspu. (Obr. in: Strach 1898, s. 153).

„Ankunft des ersten Zuges in Lundenburg am 6. Juni 1839.“ Mit der Eröffnung der Bahnlinie von Gänserndorf nach Lundenburg begann das Dampfzeitalter auf den Eisenbahnen in Tschechien. Die erste Eisenbahn in Tschechien überhaupt ging am 1. August 1832 zwischen Budweis und Linz in Betrieb – allerdings als Pferdebahn. Die Eröffnungen gestalteten sich als Volksfest. Die eingeladene Prominenz fuhr mit den Eröffnungszügen, das Fußvolk (das keine Einladung erhielt) bestaunte die neue Technik vom Bahndamm aus. (Abb. in: Strach 1898, S. 153).

rund 200 km Länge.

Allerdings währte der Pferdebahnbetrieb nicht lange: Schon bei seiner Eröffnung war diese Betriebsweise obsolet, denn schon während des Baus der Bahn führte man in England den Dampfbetrieb ein. Nach ersten Probefahrten mit Dampflokomotiven 1854 (bei denen der Unterbau und der Gleiskörper auf Grund des höheren Gewichts beschädigt wurden), begann schließlich 1869 der Umbau der Strecke. Die Umbaumaßnahmen betrafen auch die Spurweite, da die Pferdebahn auf schmalerer Spur von 1106 mm (= 3 ½ Fuß) verkehrte, während die Dampfeisenbahn mit der europäischen Regelspurweite von 1435 mm eingerichtet wurde. Am 18. Dezember 1872 verkehrte bei Freistadt im Mühlviertel der letzte Pferdebahnzug – ein bemerkenswertes Kapitel der Technikgeschichte kam zum Abschluss.⁸

Hauptbahnen verbinden die Länder des Habsburgerreiches

Der Bahnbau in der Habsburgermonarchie war auf zwei Fixpunkte, Wien und Budapest, ausgerichtet, von wo aus die Linien sternförmig in das Umland führten. Ein weiterer Mittelpunkt, Prag, bezog sich auf Böhmen. Diese Struktur hatte zur Folge, dass bei der Aufteilung des Reiches 1918 in die Nachfolgestaaten diese drei Metropolen weiterhin ihre zentralen Positionen beim Eisenbahnverkehr behalten konnten. Die neuen Staatsgrenzen zerschnitten allerdings die Fernbahnen, die die Hauptstädte untereinander verbanden, in einzelne, nationale Bahngesellschaften. Dies führte bei manchen Bahnen aber dazu, dass sie ihren Schnellzugsverkehr verloren und ihre Bedeutung zu jener einer Nebenbahn herabsank. Falls diese Bahnen dann an den Grenzen unterbrochen wurden, gerieten sie als Stichbahnen in Gefahr der Betriebseinstellung.⁹ In Österreich erfolgte diese Entwicklung in zwei Schritten: während die neuen Grenzziehungen 1919 keine unmittelbaren Streckenstilllegungen zur Folge hatten, führte die Errichtung des „Eisernen Vorhanges“ 1945 zu einer Reihe von Streckenunterbrechungen. Deshalb gab es 1919 lediglich eine Linie, die obwohl auf Wien ausgerichtet, ihre Verkehrsbedeutung verlor und bereits 1930 eingestellt wurde: Der Verkehr auf der Zweigstrecke der Nordbahn, die Laa an der Thaya mit Wien über Lundenburg und Neusiedl/Novosedly-Dürnholz – Wildendürnbach verband, wurde fortan über Mistelbach geführt. Im Gegensatz mussten z.B. die Slowakei (bzw. zuvor die Tschechoslowakische Republik - ČSR) und das Burgenland, deren Eisenbahnnetze auf Budapest ausgerichtet waren, ihre Netzstruktur auf die inzwischen eingetretenen politischen Änderungen anpassen (was

⁸ Die besondere Spurweite von 1106 mm wurde bei Kohlenbahnen im oberösterreichischen Hausruck allerdings noch bis in die 1960er Jahre verwendet. (Materialbahn Kohlgrube-Breitenschützing, vgl. Aschauer 1964, S. 30-31, Bufer 1982, S. 260-261)

⁹ Z.B. Schwarzenau im Waldviertel – Zlabings, Höflein – Grusbach-Schönau

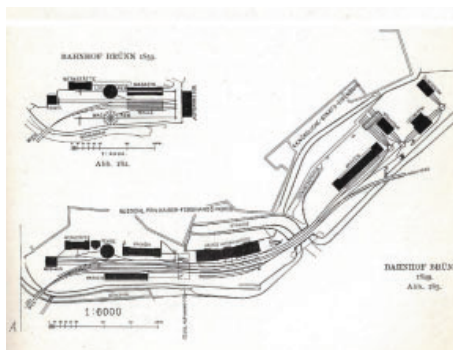
ní tarifů za nákladní a osobní dopravu. Tento záměr vyšel. Téměř současně započala výstavba dalších tří železničních tratí: Dráhy císaře Františka Josefa (KFJB), StEG doplňující síť Stadlau – Brno – Praha a Rakouské severozápadní dráhy (ÖNWB): Vídeň – Retz – Znojmo – Jihlava – Nymburk – Praha.¹⁰

Severní dráha císaře Ferdinanda - první parostrojní železnice v Habsburské monarchii

Severní dráze císaře Ferdinanda připadá v dějinách železnice Habsburské monarchie speciální význam. Otevřením prvního úseku mezi zastávkami Floridsdorf a Deutsch-Wagram 23. listopadu 1837 s lokomotivou „Austria“ začala parostrojní éra na železnici v Rakousku.



Společnost Severní dráhy císaře Ferdinanda stavěla své nádražní budovy v klasicistním stylu - jako zde v Brně. U této budovy se ovšem jednalo už u druhou stavbu. První budova sloužila v roce 1839 jako konečná stanice, kdy vlaky z Vídně ještě končily v Brně. Až s dalším rozšířením trati do Prahy musela první budova nádraží v roce 1849 ustoupit větší přijímací budově v klasicistním stylu. Významného rozšíření doznalo také kolejiště, jak ukazuje srovnání na obrázku. (Obr. in: Reitler 1898, s. 329).

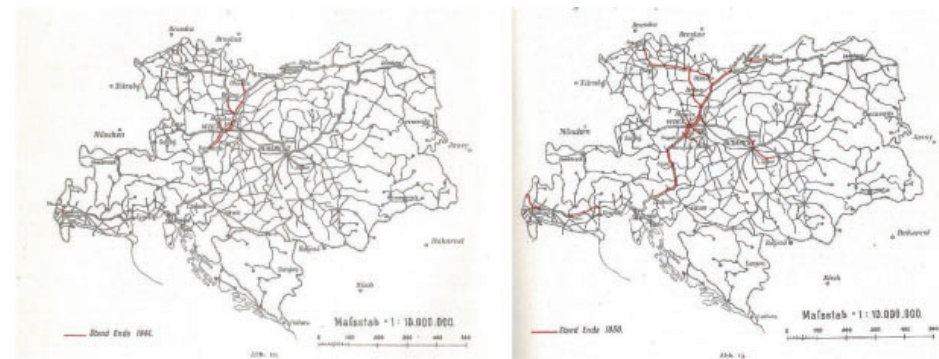


Die Gesellschaft der Kaiser Ferdinands-Nordbahn errichtete ihre Bahnhofsgebäude im klassizistischen Stil - wie hier in Brünn. Allerdings handelte es sich bei diesem Gebäude bereits um den zweiten Bau. Das erste Gebäude diente 1839 als Kopfstation, als die Züge von Wien noch in Brünn endeten. Erst mit dem Weiterbau der Strecke nach Prag musste 1849 das erste Gebäude einem größeren Aufnahmegebäude in einem größeren Aufnahmegebäude im klassizistischen Stil Platz machen. Auch die Gleisanlagen erfuhren, wie die Gegenüberstellung zeigt, eine bedeutende Erweiterung. (Abb. in: Reitler 1898, S. 329).

Vznik dráhy je úzce spojen s ostravskými uhelnými revíry. Ještě během výstavby koněspřežky - v roce 1829 - předložil profesor mineralogie, Franz

10 Horn 2010, s. 86

einerseits zu Streckenneubauten, aber auch zu einer Reihe von Streckeneinstellungen führte).



Železniční průkopníci Čechy a Morava. Jak ukazují obě mapy z roku 1841 (vlevo) a z roku 1850 (vpravo), železniční trasy (na parní pohon) sice vycházely z Vídně, směřovaly ale především na sever na Moravu a do Čech (červené linie). Kolem roku 1850 ještě podunajskou monarchii nezachvátil železniční boom. In: Eisenbahnbureau 1898, s. 116 (vlevo) a s. 121 (vpravo).

Eisenbahn-Pionierländer Böhmen und Mähren. Wie die beiden Karten von 1841 (links) und 1850 (rechts) zeigen, gingen die (mit Dampf geführten) Eisenbahnlinien zwar von Wien aus, erstreckten sich aber vornehmlich in Richtung Norden nach Mähren und Böhmen (in rot). Noch hatte um 1850 der Eisenbahn-Bauboom die Donau-Monarchie noch nicht erfasst. In: Eisenbahnbureau 1898, S. 116 (links) und S. 121 (rechts).

Mit der Betriebsaufnahme der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ab dem Jahre 1838 lag das Tarifmonopol bei dieser Privatbahn. Wirtschaft und Politik forderten daher den Bau weiterer Bahnlinien zwischen Wien und Prag, um den Arbeitsmarkt zu beleben und vor allem durch Konkurrenz eine Senkung der Fracht- und Personentarife zu erwirken. Diese Absicht ging auf: Fast gleichzeitig begann der Bau von drei weiteren Eisenbahnstrecken: Franz-Josefs-Bahn, StEG Ergänzungsnetz Stadlau – Brünn – Prag und die Österreichische Nordwestbahn (ÖNWB): Wien – Retz – Znam – Iglau – Nymburg – Prag.¹⁰

Kaiser Ferdinands-Nordbahn - die erste Dampfisenbahn im Habsburgerreich

Der Kaiser Ferdinands-Nordbahn kommt in der Eisenbahngeschichte des Habsburgerreiches eine spezielle Bedeutung zu: Mit der Eröffnung der ersten Teilstrecke von Floridsdorf nach Deutsch-Wagram am 23. November 1837 mit der Lokomotive „Austria“ begann das Dampfzeitalter auf den Eisenbahnen in Österreich.

10 Horn 2010, S. 86

Xaver Riepl, koncepci železničního spojení z Brodů na rusko-haličské hranici přes Vídeň do Terstu. Riepl přitom dokázal pro tuto myšlenku nadchnout bankéře Salomona svobodného pána Rothschilda, který zorganizoval potřebný kapitál na stavbu. Žádost o udělení koncese v roce 1830 ale narazila u císaře Františka I. na odpor, přičemž ten svůj názor údajně zdůvodnil takto: „Rothschildův projekt příliš hloupý, když jen málokdo cestuje dostavíkem z Vídně do Brna.“¹¹ O šest let později, v roce 1836, vystřídal Františka I. na trůnu Ferdinand I., a Rothschild nakonec své stavební povolení získal. Jako dík se Rothschild císaři revanšoval se žádostí, aby směl železnici pojmenovat Severní dráha císaře Ferdinanda, což mu císař také dovolil. (Oficiální) uvedení první parní železnice do provozu bylo možné oslavit 6. ledna 1838 jízdou z vídeňského Severního nádraží do stanice Deutsch-Wagram.

O rok a půl později, 7. července 1839, dojel vlak do 144 km vzdáleného Brna. Na zpáteční cestě zahajovacího vlaku se ve Vranovicích, 26 km jižně od Brna, přihodilo první vlakové neštěstí na české (a habsburské) půdě: V důsledku nepozornosti anglického strojvůdce vlak narazil do před ním jedoucího vlaku, a osm cestujících se těžce zranilo. Důsledkem tohoto incidentu nebylo pouhé vypracování bezpečnostních standardů a právních úprav, ale odpůrci železnice získali díky tomu vítr do plachet. Ve Vídni se mezi lidmi mluvilo o „Vražedné“ („Mordbahn“) místo Severní („Nordbahn“) dráze císaře Ferdinanda a spisovatel a železniční skeptik Franz Grillparzer sepsal komentář, „publikaci týkající se Severní dráhy císaře Ferdinanda“:

Pro větší pohodlí publika budou na každé zastávce Severní dráhy císaře Ferdinanda neustále připraveni dva chirurgové a jeden duchovní s „viatikem“ [posledním pomazáním pro umírající, pozn. P.S.]. [...] Ze slušnosti se bude do budoucna platit na železnici jízdné ne při odjezdu, ale příjezdu. Tímto způsobem zůstanou mrtví od placení zcela osvobozeni. Zranění zaplatí jen podle poměru zbylých údů. [...] Ředitelství Severní dráhy císaře Ferdinanda, které neustále usiluje o zdokonalení své instituce, se konečně podařilo získat jako technického vedoucího slavného anglického strojvedoucího, který při zahájení provozu na birminghamské železnici přešel tehdejšího ministra obchodu.¹²

Ale nejen toto neštěstí vedlo na Severní dráze císaře Ferdinanda k inovacím. V revolučním roce 1848 byl vojenský význam nového dopravního prostředku podroben zkoušce víckrát. Jednak vzbouřenci zapálili dřevěný most přes Dunaj, aby zabránili transportu Richteraova granátnického pluku do Uher, jednak kníže Windischgrätz využil železnici k převozu jednotek z Prahy do Floridsdorfu, aby odtud Vídeň obklíčil.¹³ A „okružní jízdenka“, kterou želez-

11 Sachslehner 2001, s. 25

12 Sachslehner 2001, s. 35-36

13 Sachslehner 2001, s. 37

Die Entstehung der Bahn ist eng mit den Kohlerevieren in Ostrau verbunden. Noch während des Baus der Pferdebahn – 1829 – legte der Professor für Mineralogie, Franz Xaver Riepl, ein Konzept für eine Bahnverbindung von Brody an der russisch-galizischen Grenze über Wien nach Triest vor. Riepl konnte dabei den Bankier Salomon Freiherr von Rothschild für diese Idee begeistern, der das nötige Kapital für den Bau organisierte. Das Ansuchen auf Konzessionerteilung im Jahre 1830 stieß bei Kaiser Franz I. jedoch auf Ablehnung, wobei er seinen Widerstand angeblich so begründete: so sei das Projekt „zu dumm vom Rothschild, wo doch kaum jemand mit der Postkutsche von Wien nach Brünn fährt.“¹¹ Sechs Jahre später – 1836, Ferdinand I. hatte inzwischen Franz I. als Kaiser abgelöst – erhielt Rothschild schließlich seine Baugenehmigung. Als Dank revanšierte sich Rothschild beim Kaiser mit dem Ersuchen, die Bahn „Kaiser Ferdinands-Nordbahn“ nennen zu dürfen, was ihm dieser auch gewährte. Die (offizielle) Eröffnung der ersten Dampfeisenbahn konnte am 6. Jänner 1838 mit einer Fahrt vom Wiener Nordbahnhof nach Deutsch-Wagram gefeiert werden.

Eineinhalb Jahre später, am 7. Juli 1839, wurde das 144 km entfernte Brünn mit dem Zug erreicht. Bei der Rückfahrt des Eröffnungszuges geschah in Branowitz, 26 km südlich von Brünn, das erste Zugsunglück auf tschechischen (und habsburgischen) Boden: Durch die Unaufmerksamkeit des englischen Lokführers stieß ein Zug auf den vorherfahrenden Zug, wodurch acht Reisende schwer verletzt wurden. Die Folge war nicht nur die Ausarbeitung von Sicherheitsstandards und von rechtlichen Regelungen, sondern die Gegner der Eisenbahn verspürten Rückenwind: Der Wiener Volksmund sprach von der „Kaiser Ferdinands-Mordbahn“ und der Schriftsteller und Eisenbahnskeptiker Franz Grillparzer verfasste einen Kommentar, die „Publikation, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn betreffend“:

Zur größeren Bequemlichkeit des Publikums werden auf jeder Anhaltstation der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zwei Chirurgen und ein Geistlicher mit dem Viatikum [der letzten Kommunion für Sterbende, Anm. P.S.] fortwährend bereit sein. [...] Aus Billigkeitsgründen wird künftig auf der Eisenbahn das Passagiergeld nicht bei der Abfahrt, sondern bei der Ankunft bezahlt. Auf diese Art bleiben die Toten ganz frei. Die Verwundeten zahlen nur noch nach Verhältnis der übriggebliebenen Gliedmaßen. [...] Der für Vervollkommnung ihrer Anstalt unablässig bemühten Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ist es endlich gelungen, als technischen Leiter den berühmten englischen Maschinenführer zu gewinnen, der bei der Eröffnung der Birminghamer Eisenbahn den damaligen Handelsminister niedergeführt hat.¹²

11 Sachslehner 2001, S. 25

12 Sachslehner 2001, S. 35-36

niční společnost nabízela už v prvních letech, zahrnovala několik druhů dopravy: *V 5 Uhr hodin ráno odjezd parníkem do Bratislavy, tam oběd, pak dostavíkem přes hory a doly do Wagramu a „parním ořem“ zpět do Vídně, příjezd do „železničního dvora“ v 6 hodin večer.*¹⁴

Jednu vymoženost mohou cestující vnímat ještě dnes. Železniční společnost stavěla svá nádraží ve stylu klasicismu, který se tak stal prvním jednotným stavebním stylem na železnici ve starém rakouském mocnářství. Tuto symetrickou architekturu už ale brzy vystřídal romantismus s jeho středověkými architektonickými prvky (římsami, věžičkami, zaoblenými nadokennými překlady).¹⁵

Dráha císaře Františka Josefa

Císař František Josef (1830-1916) poskytl své jméno 455 km dlouhému železničnímu spojení z Chebu do Vídně. V 60. letech 19. století, poté co byl zahájen provoz na Severní dráze a Západní dráze mezi Vídní a Salcburkem, se na území mezi oběma železničními tratěmi stala nutnost dopravního zpřístupnění prioritní. Když byla v roce 1865 založena „Dráha císaře Františka Josefa akciová společnost“, mohla být od roku 1868 uváděna do provozu v jednotlivých úsecích. (1868: České Budějovice – Plzeň, 1869: České Budějovice – Eggenburg, 1870: Eggenburg – Vídeň, 1871: spojení s Prahou). Byla to jediná trať mezi Rakouskem a Čechami (s výjimkou koněspřežky), která nebyla budována z Vídně a byla uvedena do provozu.¹⁶ Dokončením trati do Prahy získala Dráha císaře Františka Josefa celkovou délku 715 km. Provoz se rozvíjel dobře (jezdily např. rychlíky s lůžkovými vozy), což vedlo do roku 1900 k rozšíření trati na dvoukolejnou mezi Vídní a Gmündem. Nová železniční trať umožňovala vznešeným Vídeňanům návštěvu Mariánských Lázní, Františkových Lázní a Karlových Varů. Pro tyto „luxusní lázeňské expresy“ prý konstruktér lokomotiv Karl Gölsdorf¹⁷ dokonce zkonstruoval vlastní lokomotivu (řady 108). Lázeňská střediska přitom měla dobré propojení s Vídní a Berlínem. Tři rychlíky mezi Vídní a Berlínem jezdily každý den (mezi nimi noční spoj s lůžkovými vagóny) přes tyto troje lázně, které byly také cílem lůžkových vozů z Londýna, Paříže, Lindau a Bad Aussee.¹⁸

Nádraží císaře Františka Josefa ve Vídní – tehdy honosnou stavbu dvou pražských architektů Ignaze Ulmanna a Antona Barvicia – nazval rakouský básník Heimito von Doderer žertem „české nádraží ve Vídní“.¹⁹ V Gmündu se testo-

14 Sachslehner 2001, s. 91

15 Kubinszky 2009, s. 10

16 Liebhart 2019, s. 11

17 ÖBL 195922 Liebhart 2019, s. 144

18 Sachslehner 2001, s. 176

19 Wolf 2006, s. 25

Aber nicht nur dieser Unfall führte bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu Innovationen: 1848, dem Revolutionsjahr in Österreich, wurde die militärische Bedeutung des neuen Verkehrsmittels mehrfach unter Beweis gestellt: einerseits setzte die meuternde Volksmenge die hölzerne Donaubrücke in Brand, um den Transport des Grenadierregiments Richter nach Ungarn zu verhindern, andererseits nützte Fürst Windisch-Graetz die Bahn zur Heranführung von Truppen von Prag nach Floridsdorf, um von dort dann Wien einzuschließen.¹³ Und das „Rundreisebillet“, das die Bahngesellschaft bereits in ihren ersten Jahren anbot, verband mehrere Transportarten: Um 5 Uhr früh Abfahrt mit dem Dampfer nach Preßburg, dort Einnahme des Mittagessens, dann mit dem Stellwagen über Stock und Stein nach Wagram und per „Dampfross“ zurück nach Wien, Ankunft am „Eisenbahn-Hof“ um 6 Uhr abends.¹⁴

Eine Errungenschaft ist heute für den Reisenden noch wahrnehmbar: Die Bahngesellschaft errichtete ihre Bahnhöfe im Klassizismus, der somit zum ersten einheitlichen Eisenbahn-Baustil in Alt-Österreich wurde. Dieser Stil mit seiner Symmetrie wurde aber schon bald durch die Romantik mit ihren mittelalterlichen Bauelementen (Gesimsen, Türmchen, rundgebogene Fensterstürze) abgelöst.¹⁵

Kaiser-Franz-Josefs-Bahn

Kaiser Franz Josef (1830-1916) diente als Namensgeber für die 455 km lange Bahnverbindung von Eger nach Wien. In den 1860er Jahren, nachdem die Nordbahn und die Westbahn Wien – Salzburg ihren Betrieb aufgenommen hatten, wurde im Gebiet zwischen diesen beiden Bahnen die Notwendigkeit einer verkehrsmäßigen Erschließung vorrangig. Nachdem 1865 die „Kaiser-Franz-Josefs-Bahn Aktiengesellschaft“ gegründet wurde, konnte die Bahn ab 1868 in Teilstrecken eröffnet werden. (1868: Budweis – Pilsen, 1869: Budweis – Eggenburg, 1870: Eggenburg – Wien, 1871: Verbindung nach Prag). Es war die einzige Strecke zwischen Österreich und Tschechien (mit Ausnahme der Pferdebahn), die nicht von Wien aus gebaut und eröffnet wurde.¹⁶ Mit der Fertigstellung der Linie nach Prag erreichte die Kaiser-Franz-Josefs-Bahn eine Gesamtlänge von 715 km. Der Betrieb entwickelte sich gut (so liefen z.B. Schnellzüge mit Schlafwagen), was bis 1900 zum zweigleisigen Ausbau zwischen Wien und Gmünd führte. Die neue Bahnstrecke ermöglichte dem gehobenen Wiener Publikum den Besuch der Kurorte Marienbad, Franzensbad und Karlsbad. Für diese „Luxus-Bäderexpresszüge“ soll der Lokomotiv-

13 Sachslehner 2001, S. 37

14 Sachslehner 2001, S. 91

15 Kubinszky 2009, S. 10

16 Liebhart 2019, S. 11

val nový dopravní prostředek: Mezi roky 1907 a 1916 spojil trolejbus centrum města s poněkud stranou ležícím hlavním nádražím. V Gmündu byla zřízena také hlavní železniční dílna. Hlavní nádraží a tato železniční dílna zůstaly při novém vytýčení hranice v roce 1918 v tehdy nově založené ČSR.



„Tableau“, organizační schéma Dráhy císaře Františka Josefa kolem roku 1899: Železniční společnost pokrývala stejnou měrou Dolní Rakousko a Čechy, přičemž velká část zařízení se nacházela na českém území. Dopravní oddělení byla ve Vídni, Praze a Plzni. Dílny byly zřízeny ve Vídni, Praze, Plzni, Chebu a Gmündu (hlavní dílna). Oddělení pro udržování trati (s 23 sekcemi) se nacházela ve Vídni, Českých Budějovicích, Chebu a Praze. 11 výtopen (ve Vídni, Absdorfu, Kresmu, Göpfritz, Gmündu, Českých Budějovicích, Olšanech (Pačejově), Plzni, Chebu, Veselí a Praze) zdokonalilo infrastrukturu této železnice. (Obr. in: Buschman 1899, s. 245).

„Tableau“, das Organigramm der Kaiser-Franz-Josefs-Bahn um 1899: Die Bahngesellschaft erstreckte sich auf Niederösterreich und Böhmen gleichermaßen, wobei der Großteil der Einrichtungen auf Böhmischem Boden zu liegen kam. Verkehrsabteilungen waren in Wien, Prag und Pilsen. Werkstätten wurden in Wien, Prag, Pilsen, Eger und Gmünd (Hauptwerkstätte) eingerichtet. Bahnerhaltungsabteilungen (mit 23 Sektionen) befanden sich in Wien, Budweis, Eger und Prag. 11 Heizhäuser (in Wien, Absdorf, Kresms, Göpfritz, Gmünd, Budweis, Wolšan, Pilsen, Eger, Wesely und Prag) vervollständigten die Infrastruktur dieser Eisenbahn. (Abb. in: Buschman 1899, S. 245).

Na příkladu Dráhy císaře Františka Josefa se ale dobře odrazily politické deformace 20. století. Vedle rozděleného Gmündu a železničního areálu na konci první světové války se prý již na konci 30. let 20. století hovořilo o redukci trati na jednokolejnou.²⁰ Během druhé světové války zažila trať kvůli silně rostoucí dopravě – mimo jiné také v důsledku vzniku vojenského výcvikového prostoru v Allentsteigu – prostřednictvím Německé říšské dráhy rozšíření nádraží. Po skončení války a vzniku železné opony význam dráhy silně poklesl, což bylo patrné mimo jiné na vyřazení kategorií vlaků vyšší úrovně a postupné demontáži druhé koleje (na trase Gmünd – Sigmundsherberg v roce 1959 a trase Sigmundsherberg – Absdorf-Hippersdorf v roce 1968).²¹

V roce se 1976 začala směrem od Vídne provádět elektrifikace trati, v roce 2010 nakonec troleje dosáhly až do hraničního nádraží v Českých Velenicích. Práce na elektrifikaci zbývajících úseku s dieselovými lokomotivami mezi Českými Velenicemi – Veselím nad Lužnicí mají být ukončeny v systému 25 kV/50 Hz do roku 2025.²²

20 Wegenstein 2012, s. 89

21 Wegenstein 1982, s. 4

22 Liebhart 2019, s. 144 23 Horn 2010, s. 87

Konstrukteur Karl Gölsdorf¹⁷ sogar eine eigene Maschine (Reihe 108) gebaut haben. Die Badeorte waren dabei gut mit Wien und Berlin vernetzt: Drei Schnellzüge Wien – Berlin liefen täglich (darunter eine Nachtverbindung mit Schlafwagen) über diese drei Kurbäder, die auch das Ziel von Kurswagen (Schlafwagen) aus London, Paris, Lindau und Bad Aussee waren.¹⁸

Der Franz-Josefs-Bahnhof in Wien – damals ein Prunkbau der beiden Prager Architekten Ignaz Ulmann und Anton Barvicius – wurde vom österreichischen Dichter Heimito von Doderer scherzhaft „der böhmische Bahnhof zu Wien“ genannt.¹⁹ In Gmünd wurde ein neues Transportmittel getestet: Zwischen 1907 und 1916 verband ein Oberleitungs-Omnibus (Obus) das Stadtzentrum mit dem etwas außerhalb gelegenen Hauptbahnhof. In Gmünd wurde auch die Hauptwerkstätte eingerichtet. Hauptbahnhof und Werkstätte kamen bei der Grenzziehung 1918 in der damals neu gegründeten ČSR zu liegen.

Bei der Franz-Josefs-Bahn zeichneten sich aber die politischen Verwerfungen des 20. Jahrhundert gut ab: Neben der Zerteilung der Stadt Gmünd und der Bahnanlagen am Ende des ersten Weltkrieges soll bereits gegen Ende der 1930er Jahre der Rückbau der Strecke auf ein Gleis im Raum gestanden sein.²⁰ Während des zweiten Weltkrieges erfuhr sie auf Grund des stark gestiegenen Verkehrs – unter anderem auch wegen der Errichtung des Truppenübungsplatzes in Allentsteig – durch die Deutsche Reichsbahn einen Ausbau der Bahnhöfe. Nach dem Ende des zweiten Weltkrieges und der Errichtung des „Eisernen Vorhanges“ ging die Bedeutung der Bahn stark zurück, was sich u.a. im Wegfall der höherrangigen Zugkategorien und im stufenweisen Abbau des zweiten Streckengleises (Gmünd – Sigmundsherberg 1959 und Sigmundsherberg – Absdorf-Hippersdorf 1968) bemerkbar machte.²¹

1976 wurde von Wien aus die Elektrifizierung der Strecke begonnen, 2010 erreichte der Fahrdrabt schließlich den Grenzbahnhof České Velenice. Die Arbeiten zur Elektrifizierung des verbliebenen Abschnitts mit Dieselverkehr, České Velenice – Veselí nad Lužnicí, sollen unter dem 25 kV / 50 Hz-System bis 2025 abgeschlossen sein.²²

17 ÖBL 1959

18 Sachslehner 2001, S. 176

19 Wolf 2006, S. 25

20 Wegenstein 2012, S. 89

21 Wegenstein 1982, S. 4

22 Liebhart 2019, S. 144

Další hlavní železniční tratě

Summerauská dráha Linec – České Budějovice, která u Summerau překračuje státní hranice, vedla částečně – především na české straně – po trati bývalé koněspřežky. Při realizaci provozu byl zajímavý trojúhelník kolejí na nádraží v Summerau sloužící otáčení parních lokomotiv. Dnes se využívá jako vlečka průmyslového podniku.

Severozápadní dráha z vídeňského Severozápadního nádraží přes Stockerau a Retz opouštěla u Unterretzbachu Dolní Rakousko předtím, než dosáhla Znojma a vedla přes Kolín až na hranici se Saskem u Děčína. Při stavbě v roce 1870 zde bylo údajně zaměstnáno 40 000 dělníků.²³ Úsek trati mezi Vídní a Stockerau byl zprovozněn v roce 1872, úsek ze Stockerau do Znojma už v roce 1871. Je nutné poznamenat, že Severozápadní dráha jako jediná hlavní železniční trať v Rakousku nebyla téměř využita pro vojenské vlaky při generální mobilizaci v roce 1914 kvůli jednokolejnému vedení trati a s ním spojenému nízkému výkonu; během války byla částečně rozšířena (např. velkokapacitní seřaďovací nádraží Gänserndorf, seřaďovací nádraží Breitenlee).²⁴ Na této trati byla v roce 2006 provedena elektrifikace podle technických standardů Rakouských spolkových drah (ÖBB) (15 kV, 16,7 Hz střídavý proud) až do nádraží ve Znojmě, takže nyní tu jezdí regionální expresní vlaky (REX) z Vídně do Znojma.

V roce 1870 byla uvedena do provozu severní větve Východní dráhy, která přes Mistelbach spojila Vídeň s Hrušovany nad Jevišovkou-Šanovem. U Laa an der Thaya železnice překračovala Dyji, a tedy hranici mezi Dolním Rakouskem a Moravou. Po roce 1945 se krátký úsek mezi stanicemi Laa – Höflein už nezprovoznil a trať byla demontována. V průběhu času byl zastaven provoz také na přibližně 8 km dlouhé trati mezi rakouskou obcí Höflein a Hrušovany nad Jevišovkou-Šanovem.

Železnice v příhraničí pro lokální zpřístupnění a s vojenským významem

Vedle průjezdných tratí vznikly také vedlejší tratě, ze kterých se při novém určení hranic v roce 1918 stala „mezinárodní“ spojení, ale v průběhu doby zčásti opět zanikly.

V rámci generálního projektu: Jihlava – Amstetten – (který rakouská vojenská místa podpořila, aniž by poskytla finanční podporu²⁵) byla od roku 1891

23 Horn 2010, s. 87
24 Horn 2010, s. 90
25 Anton 2011, s. 9

Weitere Hauptbahnen

Die Summerauerbahn Linz – Budweis, die bei Summerau die Staatsgrenze überschreitet, folgte teilweise – insbesondere im böhmischen Abschnitt – der Streckenführung der Pferdeisenbahn. Interessant in der Betriebsabwicklung war das Gleisdreieck im Bahnhof Summerau zum Wenden der Dampflokomotiven. Inzwischen wird es als Anschlussbahn für einen Gewerbebetrieb verwendet.

Die Nordwestbahn vom Wiener Nordwestbahnhof über Stockerau und Retz verlief bei Unterretzbach Niederösterreich bevor sie Znaim erreichte und über Kolin bis zur sächsischen Grenze bei Tetschen führte. Beim Bau waren 1870 angeblich 40.000 Arbeiter beschäftigt.²³ Der Streckenabschnitt Wien – Stockerau ging 1872, jener von Stockerau nach Znaim bereits 1871 in Betrieb. Zu bemerken ist, dass wegen der eingleisigen Streckenführung und der damit verbundenen geringen Leistungsfähigkeit die Nordwestbahn als einzige Hauptbahn in Österreich bei der Generalmobilmachung im Jahre 1914 kaum mit Militärzügen befahren wurde; während des Krieges erfolgte ein teilweiser Ausbau (z.B. Großverschiebebahnhof Gänserndorf, Verschiebebahnhof Breitenlee).²⁴ Bei diesem Schienenweg wurde 2006 die Elektrifizierung nach den technischen Standards der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) (15 kV, 16,7 Hz Wechselstrom) bis in den Bahnhof Znaim weitergeführt, sodass nun durchgehende Regionalexpress (REX)-Züge von Wien bis Znaim verkehren.

1870 ging der nördliche Ast der Ostbahn in Betrieb, der Wien über Mistelbach mit Grusbach-Schönau verband. Bei Laa an der Thaya überschritt die Bahn die Thaya und somit die Grenze zwischen Niederösterreich und Mähren. Nach 1945 ging der kurze Abschnitt Laa – Höflein nicht mehr in Betrieb und die Strecke wurde abgetragen. In der Zwischenzeit wurde auch die rund acht km lange Strecke zwischen Höflein und Grusbach-Schönau eingestellt.

Eisenbahnen im Grenzraum zur lokalen Erschließung und mit militärischer Bedeutung

Neben den durchgehenden Linien entstand auch Nebenbahnen, die im Rahmen der Grenzziehungen 1918 zu „internationalen“ Verbindungen mutierten, aber im Laufe der Geschichte zum Teil wieder eingestellt wurden.

Im Rahmen eines Generalprojekts: Iglau – Amstetten – (das von den mili-

23 Horn 2010, S. 87
24 Horn 2010, S. 90

uvedena do provozu řada dílčích tratí²⁶, realizace celé trati ale možná nebyla. V roce 1902 došlo k vyplnění mezery na moravské straně (Telč - Slavonice), v roce 1903 následovalo napojení na dolnorakouské straně. (Waidhofen an der Thaya - Slavonice)

„Mezinárodní“ trať, která už ale od roku 1930 neexistuje, vděčí za svůj vznik vojenským úvahám. Společnostem Severní dráhy a Severozápadní dráhy byla stavba jejich tratí povolena pouze pod podmínkou, že vytvoří také spojení Břeclav – Zellerndorf – Sigmundsherberg. Úsek Severní dráhy: Novosedly – Drnholec – Zellerndorf, který byl uveden do provozu v roce 1873, byl zastaven už v roce 1930 v hraničním úseku Novosedly – Drnholec – Wildendürnbach. Pak ještě existovala odbočná trasa, která obsluhovala statek Altprerau u Wildendürnbachu, až do roku 1988.²⁷

Plánované trasy v příhraničí

Vedle těchto přeshraničních tratí existovaly plány na vedení již existujících železničních tratí přes hranici, a tedy plány na vyplnění mezer v dopravě. Takovou myšlenkou bylo pokračování železnice v Mühlviertelu, tzv. Mühlkreisbahn, do Čech, která vede z Lince do obce Aigen/Schlägl. Plány na vyplnění dopravních mezer existovaly také mezi městy Raabs an der Thaya a Znojmo a rovněž mezi obcemi Drosendorf a Slavonice²⁸, čímž by (mezitím zrušená) trať Göpfritz (ležící na Dráze císaře Františka Josefa) – Raabs získala mezinárodní napojení. Hovořilo se také o prodloužení úzkokolejná dráhy Gmünd – Litschau (severní větve Waldviertlerské dráhy) do Jindřichova Hradce/Nové Bystřice.²⁹

Železnice mezi Rakouskem a dnešní Českou republikou jako příklad společného provozování

Přeshraniční železnice (jako např. Severní dráha císaře Ferdinanda a Dráha císaře Františka Josefa) vykazovaly jak během své existence coby soukromé dráhy, tak také později po svém zestátnění na c. k. rakouské státní dráhy přeshraniční formu organizace, kterou vedle společných komerčních pravidel provázelo také jednotné technické vybavení a společné technické normy. Aspekt tohoto sjednocení představuje „normovaná výstavba“ nádraží a jiných provozních zařízení (strážních domků, dílen, dep). Historik architektury

26 1891: Schwarzenau – Waidhofen an der Thaya, 1896: Schwarzenau – Zwettl, 1898: Kostelec – Telč, 1906: Zwettl – Martinsberg-Gutenbrunn

27 Wegenstein 2012, s. 13, 46

28 Horn 2010a, s. 97

29 Příklady in: Wikipedia, hledaný výraz „Eisenbahnstrecken in Österreich“ (Železniční tratě v Rakousku)

tärischen Stellen in Österreich unterstützt wurde, ohne dass diese eine finanzielle Unterstützung gewährt hätten²⁵) gingen ab 1891 eine Reihe von Teilstrecken²⁶ in Betrieb, die gesamte Strecke konnte aber nicht realisiert werden. 1902 kam es zum Lückenschluss auf der mährischen Seite (Teltsch – Zlabings), dem 1903 der Anschluss auf der niederösterreichischen Seite folgte. (Waidhofen an der Thaya – Zlabings)

Eine „internationale“ Strecke, die allerdings seit 1930 nicht mehr besteht, verdankt ihre Entstehung militärischen Überlegungen: Den Gesellschaften der Nordbahn und Nordwestbahn wurde der Bau ihrer Linien nur unter der Bedingung erlaubt, dass sie auch die Verbindung Lundenburg – Zellerndorf – Sigmundsherberg herstellen. Eine Teilstrecke der Nordbahn: Neusiedl – Dürnholz – Zellerndorf, die 1873 in Betrieb ging, wurde bereits 1930 im Grenzabschnitt Neusiedl – Dürnholz – Wildendürnbach eingestellt. Die danach noch bestehende Stichstrecke, die den Gutshof Altprerau bei Wildendürnbach bediente, bestand noch bis 1988.²⁷

Geplante Linien im Grenzraum

Neben diesen grenzüberschreitenden Linien bestanden Pläne, weitere, bereits bestehende Eisenbahnstrecken über die Grenze zu führen und dadurch Verkehrslücken zu schließen. Ideen gab es für die Weiterführung der Mühlkreisbahn, die von Linz nach Aigen/Schlägl führt, nach Böhmen. Lückenschlüsse waren auch zwischen Raabs an der Thaya und Znaim sowie zwischen Drosendorf und Zlabings²⁸ geplant, wodurch die (inzwischen eingestellte) Strecke Göpfritz (an der Franz-Josefs-Bahn) – Raabs einen internationalen Anschluss gefunden hätte. Auch für die Schmalspurbahn Gmünd – Litschau (Nordast der Waldviertelbahnen) war eine Weiterverlängerung nach Neuhau/Nová Bystřice im Gespräch.²⁹

Die Bahnen zwischen Österreich und dem heutigen Tschechien als Beispiel für eine gemeinsame Betriebsführung

Die grenzüberschreitenden Bahnen (wie Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Kaiser-Franz-Josefs-Bahn) wiesen sowohl während ihrer Privatbahnära wie auch später nach ihrer Verstaatlichung zur k.k. österreichischen Staatsbahnen eine Grenzen-übergreifende Organisationsform auf, mit der auch

25 Anton 2011, S. 9

26 1891: Schwarzenau – Waidhofen an der Thaya, 1896: Schwarzenau – Zwettl, 1898: Kostelec – Teltsch, 1906: Zwettl – Martinsberg-Gutenbrunn

27 Wegenstein 2012, S. 13, 46

28 Horn 2010a, S. 97

29 Beispiele aus: Wikipedia, Suchwort „Eisenbahnstrecken in Österreich“

Kubinszky vzdal hold tomuto architektonickému a provoznímu výdobytku takto:

Zvláště zdařilý vývoj normovaných staveb Severozápadní dráhy podle hlavního architekta Carla Schlimpa odstupňovaný do pěti kategorií představoval špičkový výkon. Mnoho jeho staveb vzniklo v Čechách, byly účelné a současně atraktivní. Měly rozhodující vliv na normované stavby, které vznikaly od roku 1884 v rámci c. k. státních drah. Právě na četných tratích v Čechách a v Haliči využívala společnost c. k. státní dráhy jak u novostaveb na těchto tratích, tak také u nově zakládaných nádraží své normované stavby.³⁰

Také je zde nutné konstatovat, že tato standardizace nebyla na úkor architektonické rozmanitosti, jak poznamenal Kubinszky: *Protože v Čechách a na Moravě kdysi stavěl a provozoval své trati velký počet soukromých železnic, byl pestrý a rozmanitý nejen vozový park, ale rozmanitá byla také architektura budov.³¹*

Zestátněním soukromých železnic musely „císařsko-královské rakouské státní dráhy“ (německá zkratka kkStB) provozovat rozsáhlou železniční síť. To se projevilo mimo jiné v liberálním rozmístění parních lokomotiv, které byly umístěny a využívány na vhodných místech za hranicemi států.³²

Zrušení starého řádu jako dědictví první světové války – nová pohraniční nádraží

Na konci první světové války se i železnice v Dolním Rakousku a sousedních českých oblastech dostaly do turbulentních událostí, které vedly k rychlému rozpadu rakouské monarchie. Např. kvůli zabránění útěků byla zablokována železnice mezi Znojmem a Retzem.³³ Historik Artl popisuje údajnou hrozbu obsazení českými jednotkami na nádraží v obcích Marchegg a Gänserndorf³⁴ takto:

Tím měla být očitivně ovládnuta železniční trať Břeclav - Bratislava a následně vytvořeno volné spojení mezi Čechami a Jugoslávií. [...] Odpoledne 16. ledna [1919, pozn. PS] se ale ukázalo, že české jednotky vůbec nezamýšlely překročit řeku Moravu. Zpravodajská služba [rakouského, pozn. PS] „volkswehru“ (domobrany) se tak zjevně projevila jako zcela nespolehlivá.

30 Kubinszky 2009, s. 9

31 Kubinszky 2009, s. 12

32 Viz seznamy stanic v roce 1914 u Stockklausnera 1979, s. 238-287

33 Artl 2010, s. 63

34 Artl 2010, s. 64

neben gemeinsamen kommerziellen Regeln eine einheitliche technische Ausstattung und gemeinsame technische Normen einhergingen. Ein Aspekt dieser Vereinheitlichung stellt der „Normbau“ der Bahnhöfe und anderer Betriebseinrichtungen (Bahnwärterhäuser, Werkstätten, Depots) dar. Der Architekturhistoriker Kubinszky würdigte diese architektonische und betriebliche Errungenschaft:

Besonders die geglückte Entwicklung der in fünf Kategorien abgestufter Normbauten der Nordwestbahn nach Entwürfen des Chefarchitekten Carl Schlimp war eine Spitzenleistung. Viele seiner Bauten entstanden in Böhmen, sie waren zweckmäßig und gleichzeitig ansprechend. Sie übten auf die ab 1884 entstandenen k.k. Staatsbahn Normbauten entscheidenden Einfluß aus. Eben auf zahlreichen Strecken Böhmens und Galiziens bediente sich die k.k. Staatsbahn bei Strecken-Neubauten, sowohl auch bei neu angelegten Bahnhöfen an verstaatlichten Strecken, ihrer Normbauten.³⁰

Auch soll hier festgehalten werden, dass diese Vereinheitlichung nicht auf Kosten der architektonischen Diversität ging, wie Kubinszky anmerkte: *Da in Böhmen und Mähren einst viele Privatbahnen ihre Strecken bauten und betrieben, war nicht nur der Fahrpark bunt und unterschiedlich, auch die Architektur der Hochbauten zeigte Vielfalt.³¹*

Mit der Verstaatlichung der Privatbahnen hatten die „kaiserlich-königlichen österreichischen Staatsbahnen“ (kkStB) ein umfangreiches Streckennetz zu betreiben. Dies kam unter anderen in der freizügigen Stationierung der Dampflokomotiven zum Ausdruck, die über Ländergrenzen hinweg in den geeigneten Standorten beheimatet und eingesetzt wurden.³²

Die Auflösung der alten Ordnung als Erbe des ersten Weltkrieges – neue Grenzbahnhöfe

Am Ende des Ersten Weltkrieges gerieten auch die Bahnen in Niederösterreich und in den angrenzenden tschechischen Gebieten in den Strudel jener Ereignisse, die zum raschen Zerfall der österreichischen Monarchie führten. Um z.B. Fluchtbewegungen zu verhindern, wurde die Eisenbahn zwischen Znaim und Retz gesperrt.³³ Von einer angeblichen Bedrohung der Bahnhöfe Marchegg und Gänserndorf durch eine Besetzung durch tschechische Truppen berichtet der Historiker Artl:³⁴

30 Kubinszky 2009, S. 9

31 Kubinszky 2009, S. 12

32 Siehe die Stationierungslisten für 1914 bei Stockklausner 1979, S. 238-287

33 Artl 2010, S. 63

34 Artl 2010, S. 64

Skončením války byla historicky vzniklá železniční síť citelně narušena. Na základě nového určení hranic podle smlouvy ze Saint Germain se železnice bývalé Habsburské monarchie ocitly v několika státech. Pro Československou republiku z toho vyplynula výhoda, že důležitá železniční spojení s Prahou z jihomoravského a jihočeského pohraničí zůstala kompletně na jejím území.³⁵ Z rakouského pohledu vedlo nové určení hranic mezi novým Rakouskem a novou ČSR k problémům při provozu, protože se nová pohraniční nádraží v Břeclavi, Charvátské Nové Vsi a Poštorné (dnes místní části Břeclavi), Valticích a Gmündu nyní nacházela v ČSR. Podobně jako na Brenneru (toto nádraží leželo od roku 1918 na italském území), musely Rakouské spolkové dráhy (tehdy BBÖ, dnes ÖBB³⁶) postavit nová nádraží poblíž hranice, nebo na hraniční vlakový přechod adaptovat stávající železniční stanice. Tato situace měla také dopad na volbu trakčních zařízení: Kvůli úsporám nákladů za „poplatky za točny“ v zahraničí se přecházelo k tomu, že se místo vlečných tendrových lokomotiv používaly tendrové lokomotivy (např. řady 629/77 na Severozápadní dráze do Retzu a Znojma).³⁷ Změněný provoz bylo nutné upravit podle smlouvy ze Saint Germain v rámci bilaterálních dohod.³⁸

Bylo ale možné se vyhnout případu, který nastal na Brenneru: V průběhu elektrifikace brennerské železnice z Innsbrucku až na Brenner s rakouským běžným systémem (15 kV, 2/3 Hz střídavý proud) odmítla Itálie položit trolej rakouským spolkovým drahám až do nádražní stanice Brenner, protože už tam byl na italském úseku brennerské dráhy vybudovaný elektrický systém tehdy v Itálii obvyklý (3600 V, 16 2/3 Hz trojfázový střídavý proud). Společnost BBÖ proto v roce 1927 vybuďovala ještě na rakouské straně nádraží Brennersee, které existovalo do roku 2008. Od roku 1934 – spolu se vznikem nového středového nástupiště na nádraží Brenner, kam byla položena také rakouská trolej – bylo možné upustit od zapřahání vlaků parními lokomotivami z nádraží Brennersee.³⁹

Kvůli tomu, že podstatné části drážních zařízení v Gmündu zůstaly na základě smlouvy ze Saint Germain na území ČSR (a to téměř celá obec Böhmzeil,

35 Jsou to tyto tratě do Prahy: z Břeclavi přes Brno a z Břeclavi přes Valtice - Mikulov a Znojmo a rovněž přímé tratě Gmünd - České Budějovice a Gmünd - Tábor; viz Kalb - Olechowski - Ziegerhofer 2021, s. 720

36 Při založení Rakouských státních drah v roce 1921 používala zkratku „ÖBB“ už soukromá švýcarská dráha Oensingen-Balsthal-Bahn. Až když se od roku 1950 tato zkratka přestala ve Švýcarsku používat, mohl být zkrácený název „ÖBB“ zaveden v Rakousku.

37 Horn 2010b, s. 129

38 Čl. 319 (1) pro železniční tratě, které překračovaly novou hranici, čl. 319(2) pro hraniční nádraží

39 Wikipedia, hledaný výraz "Bahnhof Brennersee" (nádraží Brennersee)

40 Srov. čl. 27 (6), písm. (i), smlouvy ze Saint Germain: ... „určená linie, [...] která ponechává nádraží a železniční dílny v Gmündu (Wolfshof) [...] česko-slovenskému státu [...]“

Damit sollte offenbar die Eisenbahnlinie Lundenburg-Preßburg in Besitz genommen werden und in weiterer Folge die freie Verbindung zwischen Tschechien und Jugoslawien hergestellt werden. [...] Am Nachmittag des 16. Januars [1919, Anm. PS] stellte sich jedoch heraus, dass die tschechischen Truppen gar nicht beabsichtigten, die March zu überschreiten. Der Nachrichtendienst der [österreichischen, Anm. PS] Volkswehr hatte sich damit als offenkundig völlig unzuverlässig erwiesen.

Mit dem Ausgang des Krieges wurde das historisch gewachsene Eisenbahnnetz empfindlich gestört: Auf Grund der im Vertrag von Saint Germain verfügten Grenzziehung fanden sich die Eisenbahnen der ehemaligen Habsburgermonarchie in mehreren Staaten wieder. Für die ČSR ergab sich der Vorteil, dass die wichtigen Eisenbahnverbindungen mit Prag aus dem südmährischen- und südböhmischen Grenzraum zur Gänze auf ihrem Territorium zu liegen kamen.³⁵ Aus österreichischer Sicht führte die neue Grenzziehung zwischen dem neuen Österreich und der neuen ČSR zu Problemen beim Betriebsablauf, da die neuen Grenzbahnhöfe von Lundenburg, Ober- und Unterthemenau (heute Stadtteile von Lundenburg), Feldsberg und Gmünd nun in der ČSR lagen. Ähnlich wie am Brenner (dieser Bahnhof lag ab 1918 nun auf italienischem Staatsgebiet), mussten die Österreichischen Bundesbahnen (damals BBÖ, heute ÖBB³⁶) neue Bahnhöfe in Grenznahe errichten oder bestehende Stationen für den Grenzübergang der Züge adaptieren. Diese Situation zeigte auch Auswirkungen auf die Wahl der Triebfahrzeuge: Um Kosten für die „Drehscheibengebühren“ im Ausland zu sparen, ging man dazu über, anstatt Schlepptenderloks Tenderlokomotiven (z.B. Reihe 629 / 77 auf der Nordwestbahn bis Retz und Znaim) einzusetzen.³⁷ Der geänderte Betriebsablauf war gemäß dem Vertrag von Saint Germain in bilateralen Abkommen zu regeln.³⁸

Allerdings konnte ein Härtefall wie am Brenner vermieden werden: Im Zuge der Elektrifizierung der Brennerstrecke von Innsbruck bis zum Brenner mit dem österreichischen gebräuchlichen System (15 kV, 2/3 Hz Wechselstrom) versagte Italien den Bundesbahnen den Fahrdrabt bis in den Bahnhof Bren-

35 Das sind die folgenden Linien nach Prag: von Lundenburg via Brünn, und von Lundenburg via Feldsberg - Nikolsburg und Znaim, sowie die direkten Linien Gmünd - Budweis und Gmünd - Tábor; siehe Kalb - Olechowski - Ziegerhofer 2021, S. 720

36 Bei der Gründung der Österreichischen Bundesbahnen 1921 war die Abkürzung „ÖBB“ bereits von der privaten schweizerischen Oensingen-Balsthal-Bahn in Verwendung. Erst nachdem ab 1950 diese Abkürzung in der Schweiz nicht mehr verwendet wurde, konnte in Österreich der Begriff „ÖBB“ eingeführt werden.

37 Horn 2010b, S. 129

38 Art. 319 (1) für Eisenbahnlinien, die von einer neuen Grenze gequert werden, Art. 319 (2) für Grenzbahnhöfe

velká část obce Wielands a také státní a zemská nádraží s velkými dílnami⁴⁰), rozšířila společnost BBÖ stanici Gmünd - město existující od 60. let 19. století na pohraniční nádraží.⁴¹ Tato situace ale zprvu vydržela pouze do roku 1938, protože pak bylo hlavní nádraží v Gmündu až do konce druhé světové války provozováno Německými říšskými drahami.

Nové „pohraniční nádraží“ v Rakousku bylo po roce 1918 nezbytné také na železniční trati Waidhofen an der Thaya – Slavonice (jako československé pohraniční nádraží sloužily po roce 1918 Slavonice). Toto „nádraží“ Fratres im Waldviertel poblíž státní hranice s ČSR (které vypadalo spíš jako zastávka) mělo ale jen jedinou kolej, takže lokomotivy neměly možnost objížďky. Proto musely být vlaky na trati Schwarzenau – Waidhofen an der Thaya – Fratres na posledním úseku mezi obcemi Waldkirchen a Fratres tlačeny jedním směrem.⁴²

Rozbití vozového parku

Nově vzniklé státní hranice nyní protnul – nejen mezi Rakouskem a Československem – kdysi fungující souvislé železniční tratě. Než došlo k rozdělení na základě smluv, měla v posledních válečných dnech zjevně panovat „mentalita samoobsluhy“, jak to napsal Hufnagl: „*Nové rakouské*“ (= „*neněmecké*“) *státy odvezly ještě rychle v posledních dnech války vozový park na svá území a pak to označily za válečnou kořist.*⁴³

Se vznikem národních železničních správ bylo nutné rozdělit mezi nástupnickými státy také vozový park. Článek 318, odstavec 3 Státní smlouvy ze St. Germain přitom upravoval přesný postup:

Pro tratě bez vlastního vozového parku určí rozdělení vozového parku železniční sítě, ke které tyto trasy patří, výbory znalců, které jmenují spojenecké a asociované mocnosti a ve kterých je Rakousko zastoupeno. Tyto výbory přitom musí přihlídnout k velikosti vozového parku zaznamenaného pro tyto trasy při poslední inventuře před 3. listopadem 1918, délce tratí včetně vedlejších kolejí a druhu dopravy. Rovněž musí určit lokomotivy, osobní a nákladní vagony, které se musí v každém jednotlivém případě postoupit, stanovit podmínky převzetí a učinit předběžná opatření k jejich opravě v rakouských dílnách.

V souladu s tím se mezi roky 1919 a 1933 objevil „výbor znalců“ uvedený v tomto ustanovení jako tzv. „komise pro rozdělení vozového parku“. Pod předsednictvím Angličana sira Francise Denta patřili do komise po jednom

41 Wikipedia, hledaný výraz „Bahnhof Gmünd“ (nádraží Gmünd)

42 Podrobněji Anton 2012

43 Hufnagl 2003, s. 51

ner zu verlegen, da dort bereits das damals in Italien gebräuchliche Stromsystem (3600 V, 16 2/3 Hz Drehstrom) für den italienischen Abschnitt der Brennerbahn eingerichtet war. Die BBÖ errichteten 1927 daher noch auf österreichischer Seite den Bahnhof Brennersee, der bis 2008 bestand. Ab 1934 – mit der Errichtung eines neuen Mittelbahnsteiges im Bahnhof Brenner, wohin auch der österreichische Fahrdracht verlegt wurde – konnte auf das Vorspannen der Züge mit Dampflokomotiven ab dem Bahnhof Brennersee verzichtet werden.³⁹

Da wesentliche Teile der Bahnanlagen von Gmünd auf Grund des Vertrages von Saint Germain in der ČSR zu liegen kamen (nämlich beinahe die gesamte Gemeinde Böhmeil, ein großer Teil der Gemeinde Wielands sowie die Staatsbahn- und Landesbahnhöfe mit der großen Werkstätte⁴⁰), bauten die BBÖ die seit den 1860er Jahren bestehende Station „Gmünd Stadt“ zum Grenzbahnhof aus.⁴¹ Diese Situation bestand allerdings zunächst nur bis 1938, da dann der Hauptbahnhof von Gmünd von der Deutschen Reichsbahn bis zum Ende des zweiten Weltkrieges betrieben wurde.

Ein neuer „Grenzbahnhof“ in Österreich wurde nach 1918 auch auf der Bahnstrecke Waidhofen an der Thaya – Zlabings notwendig (als tschechoslowakischer Grenzbahnhof diente nach 1918 Zlabings). Allerdings bestand dieser „Bahnhof“ (vom Erscheinungsbild eine Haltestelle) Fratres im Waldviertel nächst der Grenze zur ČSR lediglich aus einem Gleis, sodass für die Lokomotiven keine Umfahrungsmöglichkeit bestand. Daher mussten die Züge Schwarzenau – Waidhofen an der Thaya – Fratres auf dem letzten Stück zwischen Waldkirchen und Fratres in eine Richtung geschoben werden.⁴²

Die Zerschlagung des Fuhrparks

Neu entstandene Staatsgrenzen durchtrennten nun – nicht nur zwischen Österreich und der Tschechoslowakei – einstmals funktionierende, zusammenhängende Eisenbahnlinien. Bevor es zu vertragsgemäßen Aufteilungen kam, soll in den letzten Kriegstagen aber offenbar eine „Selbstbedienungsmentalität“ geherrscht haben, wie Hufnagl schrieb: *Die „neuen österreichischen“ (= „nichtdeutschen“) Staaten hatten in den letzten Kriegstagen noch schnell rollendes Material auf ihr Gebiet abgefahren und es danach als Kriegsbeute bezeichnet.*⁴³

39 Wikipedia, Suchwort „Bahnhof Brennersee

40 Vgl. Art. 27 (6), lit. (i), Vertrag von Saint Germain: ... „eine zu bestimmende Linie, [...] die den Bahnhof und die Eisenbahnwerkstätten von Gmünd (Wolfshof) [...] beim tschecho-slowakischen Staat belässt [...]“

41 Wikipedia, Suchwort „Bahnhof Gmünd“

42 Eingehender Anton 2012

43 Hufnagl 2003, S. 51

zástupci Velké Británie, Itálie, Rakouska, Polska, Rumunska, tehdejšího Království Srbů, Chorvatů a Slovinců, Československa a Maďarska. Jako referen- ce pro rozdělení vozového parku sloužila poslední inventura z doby před příměřím z 3. listopadu 1918.⁴⁴ Množství, které se mělo rozdělit, bylo enormní: 12 000 lokomotiv (podle jiných pramenů 7 292⁴⁵), 33 000 osobních, za- vazadlových, poštovních a služebních vagonů a rovněž 250 000 nákladních vagonů. Skutečné rozdělení se uskutečnilo v letech 1923-24, přičemž Česko- slovensko získalo 2 960 lokomotiv (skládajících se ze 120 řad).⁴⁶ Již předtím ale byly uzavřeny dočasné dohody a sjednány výměny lokomotiv.⁴⁷

„Právo přímých vlaků“ pro volný přístup Československa k Jaderskému moři

Analogicky k rakouskému právu na přístup k Jaderskému moři po železnici, které bylo stanoveno ve smlouvě ze Saint Germain,⁴⁸ získalo v této dohodě „právo přímých vlaků“ také Československo. Podle toho smělo Českosloven- sko vést své vlaky po dvou trasách, přičemž jedna směřovala přes Maďarsko do Rijeky (Fiume)⁴⁹, druhá přes Rakousko směrem na Terst (České Budějo- vice – Summerau – Linec – Sankt Michael – Klagenfurt – Aßling/Jesenice a Klagenfurt – Tarvisio).⁵⁰ S tímto „právem přímých vlaků“ bylo kromě toho spojené právo zřídit výtopny a dílny na drobné opravy kolejových vozidel a jmenovat zástupce pro kontrolu služby československých vlaků.⁵¹ I nadále bylo možné používat tarify z doby podunajské monarchie. Tato ustanovení (upravená v rámci separátní bilaterální dohody⁵²) sice poskytovala českoslo- venským železnicím rozsáhlé privilegované postavení, ale pro drážní správy v obou zemích to přinášelo problémy: *Komplikace při tranzitu přes hranice nastávaly z československého pohledu především na hraničních nádražích, kde vznikaly čekací doby kvůli přetížení, stejně tak tomu bylo při přejezdu Semmerin- gu, kde vzhledem k rozdělení lokomotiv už nebyly dostatečné přepravní kapaci- ty.*⁵³ *Kvůli těmto problémům s vlakovou přepravou na horských tratích nakonec toto věčné břemeno zaniklo.*⁵⁴

44 Kalb – Olechowski – Ziegerhofer 2021, s. 717

45 12 000 lokomotiv podle Kalb – Olechowski – Ziegerhofer 2021, s. 718; oproti tomu 7 292 podle Griebel – Slezak – Sternhart 1985, s. 7

46 Griebel – Slezak – Sternhart 1985, s. 7

47 Griebel – Slezak – Sternhart 1985, s. 7

48 Čl. 311 (1), smlouva ze Saint Germain

49 Čl. 322 (1), č. 1, smlouva ze Saint Germain (Bratislava – Šoproň – Szombathely – Mura- Keresztur a Mura-Keresztur – Pragerhof)

50 Čl. 322 (1), č. 2, smlouva ze Saint Germain

51 Čl. 323 (2), smlouva ze Saint Germain

52 Smlouva z Lán, 16.12.1921

53 Jacubec 1996, s. 103, zde citováno podle Kalb – Olechowski – Ziegerhofer 2021, s. 722 n.

54 Mechtler 1964/65, s. 418 n., zde citováno podle Kalb – Olechowski – Ziegerhofer 2021, s. 723

Mit der Entstehung nationaler Eisenbahnverwaltungen war auch der Fuhr- park zwischen den Nachfolgestaaten aufzuteilen. Artikel 318, Absatz 3 des Staatsvertrages von St. Germain regelte dabei die genaue Vorgangsweise:

Für Strecken ohne eigenen Wagenpark wird die Aufteilung des Wagenparks des Eisenbahnnetzes, zu dem diese Strecken gehören, von Sachverständigenaus- schüssen bestimmt, die durch die alliierten und assoziierten Mächte ernannt werden und in denen Österreich vertreten ist. Diese Ausschüsse haben dabei die Größe des für diese Strecken bei der letzten Bestandaufnahme vor dem 3. No- vember 1918 verzeichneten Wagenparks, die Länge der Strecken einschließlich der Nebengeleise, die Art und des Verkehrs zu berücksichtigen. Desgleichen ha- ben sie die Lokomotiven, Personen- und Güterwagen zu bestimmen, die in jedem einzelnen Falle abzutreten sind, die Übernahmbedingungen festzusetzen und die einstweiligen Anstalten zu ihrer Instandsetzung in den österreichischen Werk- stätten zu treffen.

Demnach trat der in dieser Bestimmung angeführte „Sachverständigenaus- schuss“ als sogenannte „Fahrparkaufteilungskommission“ zwischen 1919 und 1933 in Erscheinung. Unter dem Vorsitz des Engländer Sir Francis Dent gehörten der Kommission je ein Mitglied Großbritanniens, Italiens, Öster- reichs, Polens, Rumäniens, des damaligen Staats der Serben, Kroaten und Slowenen, der Tschechoslowakei und Ungarns an. Als Referenz für die Fuhr- park-Aufteilung diente die letzte Bestandaufnahme aus der Zeit vor dem Waffenstillstand vom 3. November 1918.⁴⁴ Die Aufteilungsmasse war be- trächtlich: 12.000 Lokomotiven (nach anderen Quellen 7292⁴⁵), 33.000 Per- sonen-, Gepäcks-, Post und Dienstwagen sowie 250.000 Güterwaggone. Die tatsächliche Aufteilung erfolgte 1923-24, wobei die Tschechoslowakei 2960 Lokomotiven (bestehend aus 120 Reihen) erhielt.⁴⁶ Allerdings wurden be- reits zuvor vorübergehende Vereinbarungen geschlossen und Lokomotiv- täusche vereinbart.⁴⁷

Das „Durchzugsrecht“ für den freien Zugang der Tschechoslowakei zur Adria

Analog zum Recht Österreichs zum Zugang zur Adria im Wege der Eisen- bahn, das im Vertrag von Saint Germain festgelegt wurde,⁴⁸ erhielt auch die Tschechoslowakei in diesem Abkommen ein „Durchzugsrecht“ eingeräumt.

44 Kalb – Olechowski – Ziegerhofer 2021, S. 717

45 12.000 Maschinen nach Kalb – Olechowski – Ziegerhofer 2021, S. 718; dagegen 7292 nach Griebel – Slezak – Sternhart 1985, S. 7

46 Griebel – Slezak – Sternhart 1985, S. 7

47 Griebel – Slezak – Sternhart 1985, S. 7

48 Art. 311 (1), Vertrag von Saint Germain

Nové dopravní proudy a doprava během válečného hospodářství

Díky nové geopolitické situaci a v důsledku určení hranic po roce 1918 vznikaly nové dopravní proudy. Doprava mezi severem a jihem, která byla dominantní v době monarchie, se obrátila do aktuálně dominujícího směr mezi západem a východem. Proto se také silně snižovala doprava mezi Rakouskem a ČSR. To mělo dopady na obsazenost tratí, jak rozvedl Horn:

Čtyři železniční tratě mezi Vídní a Prahou tak byly příliš mnoho. Mimořádně postižena byla jednokolejná a navíc nevhodně trasovaná Severozápadní dráha, ale také podobně provedená doplňující síť železnice StEG (přes Laa an der Thaya). Hlavně dálková doprava se smrškla do bezvýznamnosti.⁵⁵

V letním jízdním řádu od 15. května 1930 existoval ještě jeden pár osobních vlaků mezi Novosedly-Drnholcem (hraniční nádraží) a Laa an der Thaya - město. Od 5. října 1930 patřilo toto spojení mezi hraničním nádražím a Wildendürnbachem minulosti. Po roce 1945 už nebyla osobní doprava mezi Laa an der Thaya - město a Wildendürnbachem znovu obnovena. Nákladní vlaková doprava existovala ještě do roku 1988 a sloužila zásobování selského dvora Alt-Prerau. (Obr.: vlevo: letní jízdní řád v roce 1930, s. 202, obrázek jízdního řádu 40a, vpravo: letní jízdní řád v roce 1950, s. 54, obrázek jízdního řádu 12e).

Abbildung 6: Im Sommerfahrplan ab dem 15. Mai 1930 bestand noch ein Personenzugpaar zwischen Neusiedl-Dürnholz (Grenzbahnhof) und Laa an der Thaya Stadt. Mit 5. Oktober 1930 war diese Verbindung zwischen dem Grenzbahnhof und Wildendürnbach Geschichte. Nach 1945 wurde der Personenverkehr zwischen Laa an der Thaya Stadt und Wildendürnbach nicht mehr aufgenommen. Güterzugsleistungen bestanden noch bis 1988 und dienten der Belieferung des Gehöftes Alt-Prerau. (Abb.: links: Sommerfahrplan 1930, S. 202, Fahrplanbild 40a, rechts: Sommerfahrplan 1950, S. 54, Fahrplanbild 12e).

55 Horn 2010, s. 90

Demnach durfte die Tschechoslowakei ihre Züge über zwei Linien führen, Ungarn nach Fiume⁴⁹ verlief, die andere Österreich Richtung Triest durchquerte (Budweis – Summerau – Linz – Sankt Michael – Klagenfurt – Aßling/Jesenice und Klagenfurt – Tarvis).⁵⁰ Mit diesem „Durchzugsrecht“ war zudem das Recht verbunden, Maschinenschuppen und Werkstätten für kleinere Ausbesserungen am rollenden Material zu errichten und Vertreter für die Überwachung des Dienstes der tschechoslowakischen Züge zu bestellen.⁵¹ Die Tarife aus der Zeit der Donaumonarchie waren weiterhin anzuwenden. Zwar gewährten diese Bestimmungen (die im Rahmen eines separaten bilateralen Abkommens⁵² geregelt wurden) den tschechoslowakischen Bahnen eine weitgehende Privilegierung, allerdings traten für die Bahnverwaltungen in beiden Ländern Probleme auf: *Schwierigkeiten beim grenzüberschreitenden Transit bestanden aus čs Sicht v.a. an den Grenzbahnhöfen, wo es durch Überlastung zu Wartezeiten kam, sowie über den Semmering, wo durch die Aufteilung der Lokomotiven nicht mehr genügend Transportkapazität bestand.*⁵³ Auf Grund dieser Probleme mit der Zugförderung auf Gebirgsstrecken erlosch schließlich dieses Servitut.⁵⁴

Neue Verkehrsströme und kriegswirtschaftlicher Verkehr

Durch die neue geopolitische Situation und durch die Grenzziehung nach 1918 ergaben sich neue Verkehrsströme. Der in der Monarchie dominante Nord-Süd-Verkehr drehte sich in die heutige dominierende West-Ost-Richtung. Daher ging auch der Verkehr zwischen Österreich und der ČSR stark zurück. Dies wirkte sich auf die Streckenbelegung aus, wie Horn ausführte:

Vier Bahnstrecken zwischen Wien und Prag waren damit zu viel. Besonders betroffen davon waren die eingleisige und dazu noch ungünstig trassierte Nordwestbahn, aber auch das ähnlich ausgeführte Ergänzungsnetz der StEG (über Laa an der Thaya). Vor allem der Fernreiseverkehr schrumpfte zur Bedeutungslosigkeit.⁵⁵

Bei der Reise mit der Nordbahn von Laa an der Thaya nach Wien über Lundenburg wurde durch die Grenzziehung eine zweimalige Passkontrolle notwendig. Daher wurde die Verbindungsschleife von Laa an der Thaya Stadt über Laa an der Thaya hergestellt, um nach Wien gelangen zu können. In

49 Art. 322 (1), Nr. 1, Vertrag von Saint Germain (Bratislava – Sopron – Szombathely – Mura-Keresztur und Mura-Keresztur – Pragerhof)

50 Art. 322 (1), Nr. 2, Vertrag von Saint Germain

51 Art. 323 (2), Vertrag von Saint Germain

52 Vertrag von Lány, 16.12.1921

53 Jacobec 1996, S. 103, hier zitiert nach Kalb – Olechowski – Ziegerhofer 2021, S. 722f

54 Mechtler 1964/65, S. 418f, hier zitiert nach Kalb – Olechowski – Ziegerhofer 2021, S. 723

55 Horn 2010, S. 90

Při cestě Severní dráhou z Laa an der Thaya do Vídně přes Břeclav byla kvůli existenci hranice nutná dvojitá pasová kontrola. Proto byla vytvořena spojovací smyčka ze stanice Laa an der Thaya - město přes Laa an der Thaya, aby bylo možné se dostat do Vídně. V důsledku toho doprava přes Novosedly-Drholec značně upadala a důsledkem této situace bylo zastavení provozu na trati z Wildendürnbachu do Novosedel-Drnholce 5. října 1930.⁵⁶

Obsazením ČSR a přiznáním (sudetských) německých pohraničních oblastí Německé říši na základě Mnichovské dohody z 29. září 1938⁵⁷ a zřízením Protektorátu Čechy a Morava nacistickým Německem se dopravní proudy opět otočily do směru jako za časů monarchie. Dodatečný význam získala především Dráha císaře Františka Josefa jako přímé spojení mezi Vídní a Berlínem. Síť tratí Říšského železničního ředitelství (RBD) ve Vídni doznala začleněním sudetoněmeckých oblastí nárůstem 255,42 km s normálním rozchodem a 32,87 km s úzkým rozchodem kolejí. V důsledku toho se tratě Břeclav – Hrušovany na Jevišovku – Znojmo (68,8 km) a Laa an der Thaya – Hrušovany nad Jevišovkou – Moravský Krumlov (49 km) dostaly pod ředitelství ve Vídni, kterému připadlo také 56 nádraží v bývalé ČSR.⁵⁸ Také hlavní dílna v Gmündu byla k datu 31. října 1938 přidělena RBD Vídeň. Opravny železničních vozů ale mohly zahájit svou činnost až přibližně na konci roku 1938, protože zařízení částečně odvezly české dráhy a pak je zas musely dopravit zpět.⁵⁹ Pro kolejová vozidla ČSR to znamenalo buď přiřazení k Německým říšským drahám, nebo k nově zřízeným Česko-moravským drahám (Böhmisch-Mährischen Bahnen, zkratka BMB-ČMD) v protektorátu. V obou případech ale musela kolejová vozidla sloužit válečné mašinérii Německé říše.⁶⁰

Na základě válečné důležitosti železnice podnikla Německá říšská dráha na mnoha tratích v Rakousku po „anšlusu“ v březnu 1938 opatření pro zkapacitnění železničních tratí (např. rozšíření kolejí na nádražích, posílení bezpečnostní techniky). Vzestupem dopravy během války byla mimořádně dotčena Dráha císaře Františka Josefa, protože v Döllersheimu vznikl vojenský výcvikový prostor.⁶¹ Druhá světová válka měla na železniční dopravu fatální dopad. Z válečných škod představuje mimořádnou událost bombardování nádraží v Gmündu 23. dubna 1945 s přibližně 150-170 oběti na životech a zničením železničních zařízení.

56 Wegenstein 2012, s. 104

57 Oficiální označení: Dohoda mezi Německem, Spojeným královstvím, Francií a Itálií sjednaná v Mnichově 29. září 1938

58 Seznam in Horn 1986, s. 24

59 Horn 1986, s. 23

60 Wenzel 1977, s. 50

61 Horn – Wegenstein 2015, s. 81-88

der Folge ging der Verkehr über Neusiedl-Dürnholz stark zurück, die Einstellung der Strecke ab Wildendürnbach nach Neusiedl-Dürnholz am 5. Oktober 1930 war die Folge.⁵⁶

Mit der Besetzung der ČSR und der Zuerkennung der (sudeten)deutschen Randgebiete an das Deutsche Reich durch das Münchner Abkommen am 29. September 1938⁵⁷ und der Einrichtung des „Reichsprotektorat Böhmen und Mähren“ durch Nazi-Deutschland drehten die Verkehrsströme wieder auf die in der Monarchie bestandene Richtung. Besonders die Franz-Josefs-Bahn gewann als direkte Verbindung zwischen Wien und Berlin zusätzliche Bedeutung. Das Streckennetz der Reichsbahndirektion (RBD) Wien erfuhr durch die Eingliederung der sudetendeutschen Gebiete einen Zuwachs von 255,42 km in Normalspur und 32,87 km in Schmalspur. So gelangten die Strecken Lundenburg – Grusbach – Znaim (68,8 km) und Laa an der Thaya – Grusbach – Kromau (49 km) in den Direktionsbereich Wien, dem auch 56 Bahnhöfe in der ehemaligen ČSR zufielen.⁵⁸ Auch die Hauptwerkstätte Gmünd wurde per 31. Oktober 1938 der RBD Wien zugeschlagen. Allerdings konnte das Ausbesserungswerk erst gegen Ende des Jahres 1938 seinen Betrieb aufnehmen, da die Anlagen teilweise von den tschechischen Bahnen abtransportiert wurden und erst wieder zurückgeliefert werden mussten.⁵⁹ Für das Rollmaterial der ČSR bedeutete dies entweder eine Zuteilung zur Deutschen Reichsbahn oder zu den neu eingerichteten „Böhmisch-Mährischen Bahnen“ (BMB-ČMD) im Protektorat. In beiden Fällen hatte das rollende Material jedoch der Kriegsmaschinerie des Deutschen Reiches zu dienen.⁶⁰

Auf Grund der Kriegswichtigkeit der Bahn unternahm die Deutsche Reichsbahn an vielen Strecken Österreichs nach dem Einmarsch im März 1938 Maßnahmen zur Kapazitätsvergrößerung der Bahnlinien (wie Erweiterung der Bahnhofsgleise, Ausbau der Sicherheitstechnik). Die Franz-Josefs-Bahn war vom Verkehrsanstieg während des Krieges besonders betroffen, da in Döllersheim ein Truppenübungsplatz errichtet wurde.⁶¹ Der zweite Weltkrieg wirkte sich fatal auf den Bahnbetrieb auf: Unter den großen Kriegszerstörungen sticht die Bombardierung des Bahnhofes Gmünd am 23. April 1945 mit rund 150-170 Todesopfern und der Zerstörung der Bahnanlagen hervor.

56 Wegenstein 2012, S. 104

57 offizielle Bezeichnung: Abkommen zwischen Deutschland, dem Vereinigten Königreich, Frankreich und Italien, getroffen in München, am 29. September 1938

58 Liste in Horn 1986, S. 24

59 Horn 1986, S. 23

60 Wenzel 1977, S. 50

61 Horn – Wegenstein 2015, S. 81-88

Panoval-li do konce války velký objem dopravy po železnici kvůli transportům, které pro ni byly nepostradatelné, byly na konci války v roce 1945 hranice uzavřeny, čímž byla přeshraniční doprava ochromena a na některých tratích už po roce 1945 dokonce vůbec nebyla obnovena. Tak, jak tomu bylo také na několika tratích mezi Rakouskem, Maďarskem⁶² a bývalou Jugoslávií⁶³, doznala značných omezení také přeshraniční doprava s ČSR. Od války neexistuje přeshraniční doprava na jedné straně hranice mezi Laa an der Thaya a obcí Höflein (kolej byla odstraněna) a na druhé straně mezi Slavonicemi a Fratres. Definitivní skutečnosti vznikly na dolnorakouské straně demontáží kolejí mezi státní hranicí a Fratres v roce 1951, po které následovalo v roce 1977 zastavení provozu mezi obcemi Fratres a Gilgenberg (politika ukončení provozu na této trati byla v roce 1986 rozšířena až do Waidhofen an der Thaya a v roce 2010 až do Schwarzenau). Také na Severozápadní dráze byla v roce 1945 zastavena osobní doprava mezi rakouským Unterretzbachem a Znojmem (v roce 1952 ukončení rozšířeno na trasu Retz – Znojmo); až po „otevření“ (a elektrifikaci v roce 2006) byla opět zahájena přeshraniční osobní doprava.⁶⁴

V roce 1930 jezdily ještě každý den tři páry vlaků z Waidhofenu an der Thaya do Slavonic a zpět. V létě 1950 pak sice existovaly čtyři páry vlaků každý den mezi stanicemi Waidhofen a Fratres, ale od roku 1945 už vlaky nejezdily přes hranici. (Obr. vlevo: letní jízdní řád na rok 1930, s. 195, obrázek jízdního řádu 37a, vpravo: letní jízdní řád na rok 1950, s. 36, obrázek jízdního řádu 10b).

1930 fuhren noch täglich drei Zugpaare von Waidhofen an der Thaya nach Zlabings und zurück. Im Sommer 1950 bestanden zwar dann vier Zugpaare täglich zwischen Waidhofen und Fratres, aber seit 1945 fuhren die Züge nicht mehr über die Grenze. (Abb. links: Sommerfahrplan 1930, S. 195, Fahrplanbild 37a, rechts: Sommerfahrplan 1950, S. 36, Fahrplanbild 10b).

62 Mezi Rechnitz a Steinamanger/Szombathely (provoz ukončen od 28. února 1953), Rattersdorf-Liebing a Köszeg/Güns (provoz ukončen od 6. října 1952 pro osobní dopravu a od 1. září 1960 pro nákladní dopravu) a Körmend a Strem (okres Güssing)

63 Mezi Bad Radkersburg a Luttenberg/Ljutomer (provoz ukončen od dubna 1945)

64 Horn 2010b, s. 130

Herrschte bis Kriegsende auf Grund der kriegswichtigen Transporte ein hohes Verkehrsaufkommen, wurden bei Kriegsende 1945 die Grenzen gesperrt, wodurch der grenzüberschreitende Verkehr zum Erliegen kam und auf einigen Strecken nach 1945 gar nicht mehr aufgenommen wurde. Wie auch auf einigen Linien zwischen Österreich, Ungarn⁶² und dem damaligen Jugoslawien⁶³, erfuhr auch der grenzüberschreitende Verkehr mit der ČSR bedeutende Einschränkungen. So ruht seit den Kriegstagen der grenzüberschreitende Verkehr einerseits zwischen Laa an der Thaya und Höflein (das Streckengleis wurde abgetragen), und andererseits zwischen Zlabings und Fratres. Vollendete Tatsachen schuf man auf niederösterreichischer Seite mit der Abtragung des Streckengleises 1951 zwischen der Staatsgrenze und Fratres, der 1977 die Streckeneinstellung zwischen Fratres und Gilgenberg folgte (die Einstellungspolitik auf dieser Strecke wurde 1986 bis Waidhofen an der Thaya und 2010 bis Schwarzenau ausgeweitet). Auch auf der Nordwestbahn wurde 1945 der Personenverkehr zwischen Unterretzbach und Znaim eingestellt (erweitert 1952 auf Retz – Znaim); erst nach der „Öffnung“ (und Elektrifizierung 2006) wurde der Personenverkehr wieder über die Grenze aufgenommen.⁶⁴

Eine Nachwirkung von der Grenzziehung vom Jahre 1919 stellte der „internationale“ Verlauf der Schmalspurbahn von Gmünd nach Litschau und Heidenreichstein dar. Seit 1923 gingen die Schmalspurzüge nach Groß Gerungs (Südast der Waldviertelbahnen) vom österreichischen Bahnhof Gmünd Stadt aus. Die Züge nach Litschau und Heidenreichstein (Nordast) fuhren zunächst noch vom Bahnhof Gmünd in der ČSR ab, später ebenfalls von Gmünd in Niederösterreich. Allerdings führte die Bahn auf dem Nordast zwischen Gmünd und Gmünd-Böhmzeil für einige Meter über das Staatsgebiet der ČSR. Dieser Korridorverkehr währte bis zum 19. Dezember 1950, als die ÖBB – finanziert durch die ČSR – die Strecke zur Gänze in Österreich verlegten.⁶⁵ Damit konnte dieses „späte Erbe“ der Grenzziehung aus dem Jahre 1919 bereinigt werden.

Wie schon nach dem ersten Weltkrieg, stellte sich auch 1945 wieder die Frage nach der Aufteilung des Fuhrparks, waren doch bei Kriegsende die Lokomotiven und Waggone der verschiedenen Bahnverwaltungen zerstreut,

62 So zwischen Rechnitz und Steinamanger/Szombathely (seit 28. Februar 1953 aufgelassen), Rattersdorf-Liebing und Köszeg/Güns (seit 6. Oktober 1952 für den Personenverkehr und seit 1. September 1960 für den Güterverkehr aufgelassen) und Körmend und Strem (Bezirk Güssing)

63 So zwischen Bad Radkersburg und Luttenberg/Ljutomer (seit April 1945 aufgelassen)

64 Horn 2010b, S. 130

65 Liebhart 2019, S. 143

Dopad nového určení hranice z roku 1919 představoval „mezinárodní“ průběh úzkokolejné železnice z Gmündu do Litschau a Heidenreichsteinu. Od roku 1923 vyjížděly vlaky po úzkokolejce do Groß Gerungs (jižní větve Waldviertlerských drah) z rakouského nádraží Gmünd-město. Vlaky do Litschau a Heidenreichsteinu (severní větve) odjížděly ještě nejdříve z nádraží Gmünd v ČSR, později ale také z Gmündu v Dolním Rakousku. Železnice ale vedla v trase severní větve mezi Gmündem a Gmünd-Böhmzeil několik metrů po území ČSR. Tato doprava v koridoru vydržela do 19. prosince 1950, kdy společnost ÖBB – financovaná ze strany ČSR – přeložila trať kompletně do Rakouska.⁶⁵ Díky tomu tak bylo možné dát toto „pozdní dědictví“ určení hranic z roku 1919 do pořádku.

Stejně jako po skončení první světové války, se také v roce 1945 opět objevila otázka rozdělení vozového parku. Lokomotivy a vagony různých drážních správních společností byly ale na konci války roztroušené, nezhvěstné, poškozené nebo dokonce zničené. Československá kolejová vozidla se také nacházela mimo území ČSR.⁶⁶ Jednotlivé stroje byly zčásti vráceny také zpět do Rakouska.⁶⁷ Ke smluvnímu rozdělení za pomoci komise, jak tomu bylo po první světové válce, ale nedošlo.

Rychlíková doprava mezi Vídní a Berlínem – „Vindobona“

Oproti železniční dopravě mezi Vídní a Budapeští, kde byl už ve 30. letech 20. století zahájen provoz (legendárního) rychlíkového spojení s motorovým vozem „Árpád“,⁶⁸ mezi Rakouskem a Československem takové železniční spojení na vysoké úrovni neexistovalo. Po roce 1945 spojil spěšný vlak E 833/832 Vídeň s Prahou přes Gmünd za devět hodin, po dalších 14 hodinách jízdy přijel vlak v ranních hodinách do Berlína, čímž doba jízdy mezi Vídní a Berlínem trvala 23 hodin. Nový vlak TS 70/71⁶⁹ – nazvaný podle římského názvu pro Vídeň „Vindobona“ – představoval od roku 1957 každodenní spojení tří hlavních měst, a díky tomu se Vídeň a Berlín vzdálené 565 km přiblížily jízdní dobou 12 hodin. „Vindobona“ měla následně – jako jeden z mála pojmenovaných vlaků mezi Českem a Rakouskem na konci 20. století – stanovit nová měřítka týkající se komfortu a rychlosti. Podobná legendárnímu „Arlberskému expresu“ a rychlíku „Transalpin“, které jezdily na Západní dráze a spojovaly Vídeň se Švýcarskem a Paříží, byla „Vindobona“ pýchou Dráhy císaře Františka Josefa: *Užívání ze strany železničářů bylo zakázáno a jako jeden ze „svatých“ vlaků byla mimořádně kontrolována, zpoždění zaviněná výpravčími*

65 Liebhart 2019, s. 143

66 Příklady u Beier – Slezak 2001, s. 141-147

67 Beier – Sternhart 1999, s. 23

68 Wikipedia, hledaný výraz „Arpad“

69 TS 70/71 Vindobona 1979, s. 121-124

unauffindbar, beschädigt oder gar zerstört. Tschechoslowakisches Rollmaterial fand sich auch außerhalb der ČSR wieder.⁶⁶ Zum Teil wurden einzelne Maschinen auch nach Österreich zurückgegeben.⁶⁷ Eine vertragliche Aufteilung durch eine Kommission wie noch nach dem ersten Weltkrieg fand aber nicht statt.

Schnellverkehr zwischen Wien und Berlin – der „Vindobona“

Im Gegensatz zum Eisenbahnverkehr zwischen Wien und Budapest, wo schon in den 1930er Jahren eine (legendäre) Schnellverbindung mit dem Triebwagen „Árpád“ aufgenommen wurde,⁶⁸ gab es zwischen Österreich und Tschechien keine solche hochrangige Triebwagenverbindung. Nach 1945 verband der Eilzug E 833/832 Wien mit Prag über Gmünd in neun Stunden, nach weiteren 14 Stunden Fahrzeit erreichte der Zug am Morgen Berlin, wodurch zwischen Wien und Berlin 23 Stunden Fahrzeit auf sich genommen werden mussten. Der neue Zug TS 70/7169 – nach dem römischen Wien „Vindobona“ genannt – stellte ab 1957 eine Tagesverbindung zwischen den drei Hauptstädten dar, wodurch Wien und Berlin bei einer Distanz von 565 km mit einer Fahrzeit von 12 Stunden näher rückten. Der „Vindobona“ sollte in der Folge – als einer der wenigen Namenszüge zwischen Tschechien und Österreich im späten 20. Jahrhundert – neue Maßstäbe hinsichtlich Komfort und Geschwindigkeit setzen. Ähnlich dem legendären „Arlbergexpress“ und dem „Transalpin“, die auf der Westbahn verkehrten und Wien mit der Schweiz und Paris verbanden, war der „Vindobona“ der Stolz auf der Franz-Josefs-Bahn: *Die Benützung durch Eisenbahner war untersagt und als einer der „heiligen“ Züge war besonders überwacht, schuldhaft Verspätungen verursachende Fahrdienstleiter wurden streng bestraft* erinnert sich ein ehemaliger Fahrdienstleiter.⁷⁰

Die drei Bahnverwaltungen: ÖBB, Československé státní dráhy (ČSD) und die Deutsche Reichsbahn (DR, als Bahngesellschaft der Deutschen Demokratischen Republik), kamen überein, modernstes Wagenmaterial mit Speisewagen einzusetzen. Die Dieseltriebwagen sollten alle zwei Jahre von einer der drei Bahngesellschaften zur Verfügung gestellt werden. Bei Betriebsaufnahme am 13. Jänner 1957 wurde mit Triebwagen der DR gefahren, 1960-62 mit Fahrzeugen der ČSD. Zwischen 1962 und 1964 stellte die ÖBB – zum einzigen Mal – das Wagenmaterial.⁷¹ Zwischen 1964-66⁷² und 1969-72 war

66 Beispiele bei Beier – Slezak 2001, S. 141-147

67 Beier – Sternhart 1999, S. 23

68 Wikipedia, Suchwort „Arpad“

69 TS 70/71 Vindobona 1979, S. 121-124

70 Weininger 2014, S. 28

71 Eingehender über die damals verwendete Triebwagenreihe 5045: Praschinger 2021

72 Eingehender über die damals verwendete Triebwagenreihe M 298: Martinek 2018

byla přísně trestána, vzpomíná jeden z bývalých výpravčích.⁷⁰



Cestování (jako) ve Vindoboně. Motorová souprava Československých státních drah řady M 498.0 byla vyrobena mezi roky 1961 a 1964 firmou Ganz-MÁVAG v Budapešti v deseti jednotkách (a dva další motorové vozy jako rezerva). Společnost ČSD je využívala v mezinárodní a národní rychlíkové dopravě. Jako Vindobona jezdila souprava pouze mezi květnem 1964 a květnem 1966. V roce 1976 začalo vyřazování vozidel, které bylo ukončeno v roce 1982. Řízení těchto vozů nebylo kvůli dieselovému mechanickému pohonu a pětistupňové převodovce jednoduché. Na barevném prospektu firmy Ganz-MÁVAG byla ale zdůrazněna elegance a vysoký komfort vlaků. (Obr. in: Martinek 2018, s. 13-21).

Reisen (wie) im Vindobona. Der Triebwagenzug der tschechoslowakischen Staatsbahnen Reihe M 498.0 wurde zwischen 1961 und 1964 von Ganz-MÁVAG in Budapest in zehn Einheiten (und zwei weitere Maschinenwagen als Reserve) gebaut. Sie wurden bei der ČSD im internationalen und nationalen Schnellzugsverkehr eingesetzt. Als Vindobona lief er nur zwischen Mai 1964 und Mai 1966. 1976 begann die Ausmusterung der Fahrzeuge, die 1982 abgeschlossen war. Mit ihrem dieselmechanischen Antrieb und dem Fünfgang-Schaltgetriebe waren sie nicht einfach zu steuern. Im Farbprospekt von Ganz-MÁVAG wurde aber die Eleganz und der hohe Komfort der Züge hervorgehoben. (Abbildung aus: Martinek 2018, S. 13-21).

Tři železniční správy: rakouské ÖBB, Československé státní dráhy (ČSD) a Německá říšská dráha (DR jako železniční společnost Německé demokratické republiky) se dohodly na používání nejmodernějších souprav s jídelními vozy. Každé dva roky měla jedna ze tří zmíněných společností poskytnout dieselové motorové jednotky. Při zahájení provozu 13. ledna 1957 jel vlak s motorovou jednotkou společnosti DR, v letech 1960-62 to byly motorové jednotky ČSD. Mezi roky 1962 a 1964 poskytla vozy jedinkrát společnost ÖBB.⁷¹ V letech 1964-66⁷² a 1969-72 byla na řadě opět ČSD se svými dieselovými motorovými jednotkami. V letech 1966-69 a od roku 1972 poskytla motorovou jednotku opět východoněmecká společnost DR. V roce 1979 byl vlak přestavěn na soupravu s dieselovou lokomotivou, protože společnost DR chtěla používat své jednotky řady VT 175 jen v tuzemské dopravě. 31. března 1992 se nakonec stalo přímé vlakové spojení mezi Berlínem, Prahou a Vídní přes Gmünd historií, protože vlak byl veden po kompletně elektrifikované trati přes Brno, kde jezdí i v současnosti.⁷³ Od tohoto dne byl také noční vlak

70 Weininger 2014, s. 28

71 Podrobněji o tehdy používané řadě motorového vozu 5045: Praschinger 2021

72 Podrobněji o tehdy používané řadě motorového vozu M 298: Martinek 2018

73 Hohenbichler 2014; Wikipedia, hledaný výraz „Vindobona (vlak)“

wieder die ČSD mit ihren Dieseltriebwagen an der Reihe. 1966-69 und ab 1972 stellte wieder die DR den Triebwagensatz. 1979 wurde der Zug auf einen Wagensatz mit Diesellokomotive umgestellt, da die DR ihre Triebwagen Reihe VT 175 nur mehr im inländischen Verkehr einsetzen wollte. Am 31. Mai 1992 war die Direktverbindung zwischen Berlin, Prag und Wien über Gmünd schließlich Geschichte, da der Zug über die zur Gänze elektrifizierte Strecke über Brunn geleitet wurde, wo er auch heute noch verkehrt.⁷³ Ab diesem Tag wurde auch der Nachtzug „Sanssouci“ zwischen Berlin und Wien über Brunn geführt. Schließlich wurde ab 1996 der Schnellzug „Smetana“ (Wien – Prag) ebenfalls über die schnellere (und voll elektrifizierte) Nordbahn geleitet. Dadurch verlor die Franz-Josef-Bahn ihre direkte Anbindung mit Prag. Der internationale Verkehr wurde durch „EURegio-Züge“ bis Pilsen aufrecht erhalten.⁷⁴ Mit Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2022 wird es allerdings eine neue, umsteigefreie Verbindung von Wien nach Prag über Gmünd geben, an den Wochenenden sogar zwei Zugpaare.⁷⁵

Die Grenzöffnung – neue Chancen für die Eisenbahn?

Mit dem Zusammenbruch des kommunistischen Regimes 1989 ergaben sich neue Möglichkeiten für den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr. Diese Chancen wurden allerdings unterschiedlich genutzt. Einerseits wurde noch in den 1990er Jahren der durchgehende Verkehr von Wien über Gmünd nach Prag aufgelassen. Andererseits wurde in den 1990er Jahren die Elektrifizierung nach österreichischen Normen bis in den Bahnhof České Velenice erstreckt, wo seither die Regionalexpress (REX)-Züge von Wien Franz-Josef-Bahnhof enden. Wie bereits erwähnt, verkehren österreichische REX-Züge seit 2006 bis nach Znaim und Lundenburg. Auf der Fernverbindung Wien – Prag über Brunn verkehren im Stundentakt täglich elf Zugpaare, die neben den staatlichen Bahnverwaltungen České dráhy (CD und ÖBB auch von der privaten Gesellschaft Regiojet angeboten werden.

Im Thayatal formierte sich 1992 der Verein „Neue Thayatalbahn“,⁷⁶ der sich für die Wiederaufnahme des Betriebs von Waidhofen nach Zlabings/Slavonice engagierte. Das Land Niederösterreich dürfte dem Plan nicht abgeneigt gewesen sein, allerdings blockierten die ÖBB die Umsetzung. Um 2005 schien der Erfolg in greifbarer Nähe, da kam den ÖBB ein Unwetter mit Unterspülung des Bahnkörpers zur „Hilfe“, wodurch sie sofort den Güterverkehr zwischen Waidhofen an der Thaya und Waldkirchen einstellten. Es folgten die Demontage der Gleise an den Straßenübergängen. Damit war der

73 Hohenbichler 2014; Wikipedia, Suchwort „Vindobona (Zug)“

74 Liebhart 2019, S. 84-85

75 Fahrplanjahr 2023

76 <http://www.verkehrsforumw4.at/>

„Sanssouci“ mezi Berlínem a Vídní směřován přes Brno. Nakonec byl od roku 1996 přeměrován také rychlík „Smetana“ (Vídeň - Praha) na rychlejší (a plně elektrifikovanou) severní trať. V důsledku toho ztratila Dráha císaře Františka Josefa své přímé napojení na Prahu. Mezinárodní doprava zůstala díky vlakům EURegio do Plzně zachována.⁷⁴ Se změnou jízdního řádu 11. prosince 2022 ale bude existovat nové spojení z Vídně do Prahy přes Gmünd bez nutnosti přestupu, o víkendech pojedou dokonce dva páry vlaků.⁷⁵

Otevření hranic – nová šance pro železnici?

Pád komunistického režimu v roce 1989 s sebou přinesl nové možnosti přeshraniční železniční dopravy. Tyto šance byly ovšem využity různým způsobem. Jednak byla ještě v 90. letech 20. století pozastavena tranzitní doprava z Vídně přes Gmünd do Prahy. Na druhé straně došlo v 90. letech 20. století k rozšíření elektrifikace podle rakouských norem až do nádraží České Velenice, kde od té doby končí vlaky regionálního expresu REX z Vídně jedoucí z nádraží Františka Josefa. Jak už bylo zmíněno, jezdí rakouské vlaky REX od roku 2006 až do Znojma a Břeclavi. Na dálkovém spojení Vídeň – Praha přes Brno jezdí v hodinovém taktu každý den jedenáct párů vlaků, které vedle státních železničních společností České dráhy (ČD) a ÖBB nabízí také soukromá společnost Regiojet.

V údolí řeky Dyje se v roce 1992 zformovalo sdružení „Neue Thayatbahn“,⁷⁶ které se angažovalo při znovuoživení provozu z Waidhofen do Slavonic. Spolková země Dolní Rakousko pravděpodobně nebyla proti plánu, ale realizaci blokovala společnost ÖBB. Kolem roku 2005 se zdál být úspěch na dosah, když přišla společnosti ÖBB na pomoc bouře, která podemlela železniční těleso a způsobila okamžité zastavení nákladní dopravy mezi městy Waidhofen an der Thaya a Waldkirchen. Následovala demontáž kolejí na silničních přejezdech. V důsledku tomu se uvolnila cesta k celkovému zastavení železnice a následně ke zřízení přeshraniční cyklostezky „Thayarunde“.⁷⁷ Tam, kde dřív překračovaly hranici koleje, je dneska možné použít na mírném stoupání jízdní kolo.

Resumé

Českou republiku a Rakousko spojuje přibližně 200 let historie železnice. Skutečnost, že právě mezi těmito dvěma zeměmi má stavba a provoz železnic tak dlouhou tradici, se zakládá jednak na důležitých zásobách uhlí v severních Čechách a rakouském Slezsku v dobách monarchie, na druhé stra-

74 Liebhart 2019, s. 84-85

75 Rok platnosti jízdního řádu 2023

76 <http://www.verkehrsforumw4.at/>

77 <https://www.thayarunde.eu/>

Weg frei für die Gesamteinstellung der Bahn und in weiterer Folge für die Errichtung des grenzüberschreitenden Radweges „Thayarunde“.⁷⁷ Wo früher die Schienen die Ländergrenzen überschritten, kann heute auf mäßiger Steigung das Fahrrad benützt werden.

Resümee

Rund 200 Jahre Eisenbahngeschichte verbinden Tschechien mit Österreich. Dass gerade zwischen diesen beiden Ländern der Bau und Betrieb von Eisenbahnen eine so lange Tradition aufweist, geht einerseits auf das für die Monarchie wichtige Kohlevorkommen in Nordböhmen und Österreichisch-Schlesien, andererseits auf die wichtige Handelsroute, die die Moldau mit der Donau und Traun verbindet, zurück. Die Geschichte des Eisenbahnverkehrs stellte aber eine nicht nur „linear“, stets „aufwärtsstrebende“ Erfolgsgeschichte dar. Die Eisenbahn mit ihren einzelnen Strecken musste sich immer wieder ihre Position von neuem erkämpfen: Bereits die Pferdeisenbahn war, als sie ab 1832 in Betrieb ging, zu diesem Zeitpunkt technologisch überaltert: in Großbritannien fuhren bereits Dampflokomotiven. Die Gründung neuer Staaten 1918 zerschlug ein einheitlich aufgebautes Eisenbahnnetz. Die Aufsplitterung hatte zur Folge, dass durch die neuen nationalen Eisenbahngesellschaften Länder-spezifische technische Standards eingerichtet wurden, die seither parallel bestehen. Die politische Situation knapp vor, während und nach dem zweiten Weltkrieg führte nicht nur zu großem menschlichem Leid und Zerstörungen, sondern auch zu enormen politischen und gesellschaftlichen Verwerfungen, die jahrzehntelang andauerten und die einen bedeutenden Einfluss auf das Schicksal der Eisenbahn selbst ausübten: Die Eisenbahn, eigentlich eingerichtet um Grenzen zu überwinden und Menschen und Güter zu verbinden, wurde selbst zum Opfer. Der „Eiserne Vorhang“ trennte nicht nur Menschen, sondern auch Eisenbahnlinien. Strecken, die einstmalig Zentren verbanden, versanken durch die Trennung in Bedeutungslosigkeit und wurden eingestellt.

Der Fall des Eisernen Vorhangs, die Etablierung demokratischer Systeme, die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union wie auch eine gute, harmonische Nachbarschaft gewähren der Eisenbahn eine neue Chance: Die Elektrifizierung von Strecken und die damit verbundene Beschleunigung des Betriebs werden die Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs bewirken und auch neue Marktanteile für den Schienenverkehr erschließen. Schließlich wird eine attraktive Bahn die Nachbarn in beiden Staaten, die für Jahrzehnte durch den Eisernen Vorhang und unterschiedliche politische Systeme getrennt waren, wieder näherbringen.

77 <https://www.thayarunde.eu/>

ně také na důležité obchodní trase, spojující Vltavu s povodím řek Dunaje a Traunu. Historie železniční dopravy ale nepředstavuje jen lineární, vzestupné dějiny úspěchu. Železnice se svými jednotlivými tratěmi si musela svou pozici vydobýt vždy znovu. Koněspřežka uvedená do provozu od roku 1832 byla už v tom okamžiku technologicky zastaralá – ve Velké Británii v té době jezdily parní lokomotivy. Založení nových států v roce 1918 rozbilo jednotně budovanou železniční síť. Roztříštění mělo za následek, že byly prostřednictvím nových národních železničních společností zavedeny specifické technické standardy pro jednotlivé země, které od té doby existují paralelně. Politická situace těsně před druhou světovou válkou, během ní a po jejím skončení nevedla pouze k velkému lidskému utrpení a materiálnímu ničení, ale také k enormním politickým a společenským deformacím, které trvaly celá desetiletí a měly významný vliv na osud železnice samotné. Železnice, která vznikla vlastně kvůli překonávání hranic a propojení lidí a přepravovaných nákladů, se sama stala obětí. Železná opona rozdělila nejen lidi, ale i železniční tratě. Tratě spojující kdysi centra se staly bezvýznamnými a byly zrušeny.

Pád železné opony, etablování demokratických systémů, finanční podpora Evropské unie a rovněž dobré, harmonické sousedské vztahy dávají železnici novou šanci. Elektrifikace tratí a s tím spojená zrychlená přeprava přinesou přesun osobní a nákladní dopravy a otevřou také nové podíly na trhu pro železniční dopravu. Atraktivní železnice nakonec opět přiblíží sousedy z obou zemí, kteří byli rozděleni železnou oponou a odlišnými politickými systémy.

PRVNÍ ELEKTRICKÉ DRÁHY V JIŽNÍCH ČECHÁCH A OCHRANA ŽELEZNIČNÍHO KULTURNÍHO DĚDICTVÍ

Miroslav Pikous, Daniel Šnejd, Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Českých Budějovicích

Rozvoj železnic v jižních Čechách

Železniční doprava zažila velký rozmach v 19. století. Umožnila rychlou a relativně levnou přepravu zejména objemného materiálu, např. uhlí, proto se rozvíjela převážně v průmyslových oblastech nebo mezi velkými centry.

V jižních Čechách byla "železná silnice" poprvé vybudována pro dopravu soli ze Solné komory v Rakousku. K její stavbě se přistoupilo poté, co se ukázalo, že tradiční cesta - vodní - je v tomto směru téměř nerealizovatelná pro velké terénní převýšení. Místo původně uvažovaného plavebního kanálu bylo proto rozhodnuto vybudovat tehdy technickou novinku - železnici, ovšem na koňský pohon. Koněspřežka byla v provozu téměř 40 let, v Rakousku byla prodloužena až do Gmundenu u Traunského jezera a umožnila tak transport soli přímo od místa její těžby. Ovšem rychle se začal přepravovat i jiný náklad a byla zavedena i osobní doprava. Jižní Čechy tak měly sice první železnici na evropském kontinentě, zprovozněnou v celé délce roku 1832, ale moderní železniční síť se zde začala budovat mnohem později. V Českých zemích byly první železniční tratě s parostrojním provozem stavěny sice již od roku 1845, kdy byla otevřena trať z Prahy do Vídně přes Brno, v jižních Čechách však až do roku 1868 sloužila jen koněspřežka.



*Bujanov, staniční budova koněspřežky, později sloužící jako škola.
Bujanov, Stationsgebäude der Pferdeisenbahn, das später als Schule diente.*

DIE ERSTEN ELEKTRISCHEN EISENBAHNEN IN SÜDBÖHMEN UND SCHUTZ DES EISENBAHKULTURERBES

Miroslav Pikous, Daniel Šnejd, Nationales Denkmalamt, Fachstelle Budweis

Die Eisenbahntwicklung in Südböhmen

Der Eisenbahnverkehr erlebte im 19. Jahrhundert einen großen Aufschwung. Er ermöglichte eine schnelle und relativ billige Beförderung von besonders voluminösem Material, z. B. Kohle, deshalb entwickelte er sich vor allem in den Industriegebieten oder zwischen den großen Zentren.

In Südböhmen wurde die "eiserne Straße" zum ersten Mal für die Salzbeförderung aus dem Salzkammergut in Österreich errichtet. An ihren Bau wurde herangetreten, nachdem sich gezeigt hatte, dass die traditionelle Wasserstraße in diese Richtung wegen des enormen Geländehöhenunterschiedes fast nicht umzusetzen ist. Anstatt des ursprünglich überlegten Schwemmkanales wurde deshalb beschlossen, eine damalige technische Neuheit - die Eisenbahn - jedoch mit Pferdeantrieb zu bauen. Die Pferdeisenbahn war fast 40 Jahre lang in Betrieb, in Österreich wurde sie nach Gmunden am Traunsee verlängert und ermöglichte somit den Salztransport direkt von der Salzabbaustelle. Man begann jedoch schnell auch andere Güter zu befördern und eingeführt wurde auch die Personenbeförderung. Südböhmen hatte somit zwar die erste Eisenbahn auf dem europäischen Kontinent, die in der ganzen Länge 1832 in Betrieb genommen wurde, aber das moderne Eisenbahnnetz begann man hier viel später zu bauen. In den Böhmisches Ländern wurden die ersten Bahnstrecken mit Dampftrieb zwar bereits seit 1845 gebaut, als die Strecke von Prag nach Wien über Brünn eröffnet wurde, in Südböhmen diente jedoch bis 1868 nur die Pferdeisenbahn.

Die Bahnmodernisierung erfolgte hier dann sehr schnell. Zwischen den Jahren 1868 und 1874, also im Laufe von lediglich sechs Jahren, wurde das ganze Hauptbahnnetz von Südböhmen einschließlich der Umrüstung der Pferdeisenbahn zum Dampftrieb errichtet. Im Jahr 1869 wurde die Bahnstrecke von Cheb (dt. Eger) über Pilsen, Budweis und České Velenice nach Wien fertiggebaut. Diese Strecke war wichtig, weil die Industriestadt Cheb die Verbindung bis zu dem Zeitpunkt nur nach Deutschland hatte. Die Züge von České Velenice nach Prag über Veselí nad Lužnicí begannen im Jahr 1871 zu fahren und im darauffolgenden Jahr wurde die Umrüstung der Pferdeisenbahn zum Dampftrieb vollendet. 1874 wurde der Abschnitt zwischen Budweis und Veselí nad Lužnicí gebaut, was die direkte Verbindung von Budweis mit Prag ermöglichte und in Kombination mit der umgebauten Pferdeisenbahn konnte man von Prag bis nach Linz fahren. Danach wurde das Bahnnetz

Modernizace železnice tu pak proběhla velmi rychle. Mezi roky 1868 a 1874, tedy v průběhu pouhých šesti let, byla postavena celá hlavní železniční síť jižních Čech, včetně přebudování koněspřežky na parní provoz. Roku 1869 byla dostavěna trať z Chebu přes Plzeň, České Budějovice a České Velenice do Vídně. Tato trať byla důležitá, protože průmyslový Cheb měl do té doby železniční spojení jen do Německa. Vlaky z Českých Velenic do Prahy přes Veselí nad Lužnicí začaly jezdit roku 1871 a v následujícím roce byla dokončena rekonstrukce koněspřežky na parní provoz. V roce 1874 byl postaven úsek mezi Českými Budějovicemi a Veselím nad Lužnicí, což umožnilo přímé spojení Budějovic s Prahou a v kombinaci s přebudovanou koněspřežkou bylo možno jet z Prahy až do Lince. Poté se ale železniční síť rozrůstala pomaleji, protože přednost mělo propojení Vídně s průmyslovými centry, kdežto v jižních Čechách nebyla taková nutnost přepravovat velké množství nákladu.

Lokální tratě, elektrická dráha Bechyňka a František Křižík

Důležitým mezníkem byl zákon o lokálních drahách z roku 1880, který umožnil stavět tratě místního významu s množstvím úlev od požadavků na hlavní tahy, tedy jednodušeji a levněji. Do praxe však tento zákon pronikal velmi pomalu. Ještě v roce 1895 se ve zprávě zemského výboru o podporování železnic místního významu píše, že na stavbu a provoz lokálek jsou bohužel stále kladeny stejné nároky jako na hlavní tratě, a tudíž jsou náklady na ně neúměrně vysoké.



Parní úzkorozchodná lokomotiva U37.002 v železničním depu JHMD v Jindřichově Hradci.
Schmalspurbahndampflokotive U37.002 im Eisenbahndepot JHMD in Jindřichův Hradec.



Železniční viadukt přes Vltavu v Červené nad Vltavou, na trati Písek - Tábor.
Eisenbahnviadukt über die Moldau in Červená nad Vltavou auf der Bahnstrecke Písek - Tábor.

langsamer erweitert, weil die Verbindung Wiens mit den Industriezentren Vorrang genoss, wobei es in Südböhmen keine so dringende Notwendigkeit gab, große Gütermengen zu befördern.

Lokale Bahnstrecken, elektrische Bahn „Bechyňka“ und František Křižík

Ein wichtiger Meilenstein war das Gesetz über Lokalbahnstrecken aus dem Jahr 1880, das es ermöglichte, Bahnstrecken lokaler Bedeutung mit vielen Erleichterungen von den Anforderungen an die Hauptbahnstrecken zu bauen, das heißt einfacher und billiger. In der Praxis setzte sich dieses jedoch nur sehr langsam durch. Noch im Jahr 1895 wird im Bericht des Landesausschusses über die Förderung der Bahnstrecken lokaler Bedeutung geschrieben, dass an den Bau und Betrieb von Lokalstrecken leider immer dieselben Anforderungen gelegt würden wie an die Hauptbahnstrecken und deshalb die Kosten dafür unverhältnismäßig hoch seien.

Lokalbahnen begann man in Südböhmen an vielen Stellen zu bauen, z. B. im Böhmerwald. Sie dienten als Abzweigungen von den Hauptbahnstrecken - z. B. nach Netolice, oder als Verbindungen zwischen den Hauptbahnstrecken - z. B. die Schmalspurbahn von Jindřichův Hradec nach Obrataň oder von Ražice über Písek und Milevsko nach Tábor. Eine der solchen transversalen Strecken soll auch die Bahnstrecke von Vodňany über Týn nad Vltavou, Bechyň, Tábor, Mladá Vožice und Vlašim nach Kutná Hora gewesen sein. Diese Bahnstrecke wurde jedoch nicht umgesetzt, das Projekt wurde 1889 abgewiesen. Es entstand eine Genossenschaft, die sich bemühte den Bau des Abschnittes von Vodňany nach Tábor durchzusetzen, was auch nicht zustande kam; im Jahr 1898 wurde bloß der Abschnitt von Vodňany über Čičenice nach Týn nad Vltavou gebaut und die Bahnstrecke wurde nicht fortgesetzt.

Um die Verbindung der Stadt Bechyň mit Tábor bemühte sich dann erfolgreich die Genossenschaft für die Bechiner Bahn (Družstvo Bechyňské dráhy), an deren Spitze der Bürgermeister von Bechyň Hynek Daniel stand. Die Bahnstrecke wurde in der klassischen Ausführung als Dampfeisenbahn entworfen. In dieser Zeit verliefen jedoch schon Versuche mit dem Elektroantrieb auf der Eisenbahn. In diesen Projekten engagierte sich intensiv der tschechische Konstrukteur und Unternehmer František Křižík (1847-1941). Er machte sich weltweit einen Namen vor allem mit der Erfindung der selbstregulierenden Bogenlampe, für die er 1881 auf dem Ersten Internationalen Elektrotechnischen Kongress und der Ausstellung in Paris die Goldmedaille erhielt. Während er sich das Recht auf die Herstellung dieser Lampe für das Territorium der Österreichisch-Ungarischen Monarchie beibehielt, gewährte er es der Welt mittels des Patentverkaufs an die internationale Gesellschaft

Lokální tratě se v jižních Čechách začaly stavět na mnoha místech, například na Šumavě. Sloužily jako odbočky z hlavních tratí – např. do Netolic, nebo spojnice mezi hlavními drahami – např. úzkokolejná trať z Jindřichova Hradce do Obrataně, nebo z Ražic přes Písek a Milevsko do Tábora. Jednou z takových transverzálních tratí měla být i trať z Vodňan přes Týn nad Vltavou, Bechyni, Tábor, Mladou Vožici a Vlašim do Kutné Hory. Tato trať ale nebyla realizována, projekt byl roku 1889 zamítnut. Vzniklo družstvo, které se snažilo prosadit stavbu úseku z Vodňan do Tábora, což se rovněž neuskutečnilo; roku 1898 byl postaven pouze úsek z Vodňan přes Čičenice do Týna nad Vltavou a dále se nepokračovalo.

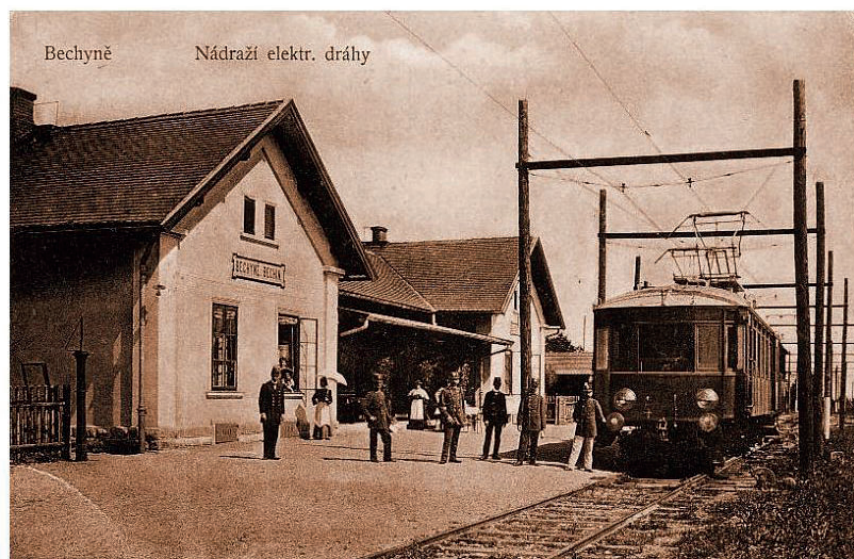
O spojení Bechyně s Táborem pak úspěšně usilovalo Družstvo bechyňské dráhy, v jehož čele stál bechyňský starosta Hynek Daniel. Trať byla projektována v klasickém provedení, jako parostrojní. V té době ale již probíhaly pokusy s elektrickým pohonem na železnici. V těchto projektech se intenzivně angažoval český konstruktér a podnikatel František Křižík (1847–1941). Do světového povědomí se zapsal především vynálezem obloukové lampy se samočinnou regulací, za kterou v roce 1881 získal zlatou medaili na prvním mezinárodním elektrotechnickém kongresu a výstavě v Paříži. Zatímco pro území rakousko-uherské monarchie si právo na výrobu lampy ponechal, světu jej poskytl prostřednictvím prodeje patentu mezinárodní společnosti The Pilsen-Joel and General Electric Light Company za značnou částku více než 300 tisíc zlatých. Peníze Křižík investoval do výstavby svých elektrotechnických závodů v Praze-Karlíně. Během třiceti let existence závodu měl její majitel, nazývaný „elektrickým císařem rakousko-uherské monarchie“, na svém kontě 112 městských elektráren, rozsvítil 55 měst a obcí, 156 ústavů a veřejných budov, 40 zámků a velkostatků, 31 pivovarů, 54 hutí a dolů nebo 24 chemiček a 67 strojíren. Elektrickou energii nevnímal pouze jako světelný zdroj, ale především jako budoucí hybnou sílu průmyslu a dopravy. Díky Křižíkovi bylo Rakousko-Uhersko zemí, která stála v oblasti elektrotechniky v rámci Evropy na prvním místě. František Křižík po svých studiích začínal v oboru železniční dopravy a v této oblasti se také angažoval celý profesní život. Jeho první patenty, zdokonalující systém signalizace železniční dopravy, mu také pomohly k osamostatnění v podnikání. Značným úspěchem v této oblasti bylo zavedení několika tramvajových a příměstských elektrických tratí, následně se snažil prosadit i v projektu některých lokálních železničních tratí. Například již v roce 1893 usiloval o realizaci projektu Lipenské elektrické dráhy. Tehdy ještě nebyl se svým záměrem úspěšný, elektrickou trať zde později, roku 1911, vybudovala konkurenční firma Siemens Schuckert.

František Křižík se poté dohodl na spolupráci s Družstvem Bechyňské dráhy a pustil se do projektování elektrické tratě mezi Bechyní a Táborem. Cesta ke stavebnímu povolení (1896) obnášela však ještě řadu příprav. Byl zde totiž hotový projekt na parostrojní železnici, ale Křižíkovi se podařilo přesvědčit

„The Pilsen-Joel and General Electric Light Company“ für einen erheblichen Betrag von mehr als 300 Tausend Gulden. Das Geld investierte Křižík in den Aufbau seiner elektrotechnischen Betriebe in Prag-Karlín. Während der 30-jährigen Existenz des Unternehmens hatte der Inhaber, der „elektrischer Kaiser der Österreichisch-Ungarischen Monarchie“ genannt wurde, 112 städtische Elektrizitätswerke auf seinem Konto, beleuchtete 55 Städte und Gemeinden, 156 Anstalten und öffentliche Gebäude, 40 Schlösser und Großgrundbesitze, 31 Brauereien, 54 Hüttenwerke und Gruben oder 24 Chemiebetriebe und 67 Maschinenfabriken. Er nahm elektrische Energie nicht nur als Lichtquelle, sondern vor allem als künftige treibende Kraft für Industrie und Verkehr wahr. Dank Křižík war Österreich-Ungarn ein Land, das an erster Stelle im Bereich Elektrotechnik in Europa stand. František Křižík begann nach seinem Studium im Bereich Eisenbahnverkehr tätig zu sein und engagierte sich darin auch sein ganzes Berufsleben. Seine ersten Patente, die das Signalisierungssystem für den Eisenbahnverkehr vervollkommneten, halfen ihm auch dabei als Unternehmer selbstständig zu werden. Ein großer Erfolg in diesem Bereich war die Einführung von einigen elektrischen Straßenbahn- und Vorortbahnstrecken, anschließend bemühte er sich auch, Projekte einiger lokaler Bahnstrecken durchzusetzen. Zum Beispiel strengte er schon im Jahr 1893 die Umsetzung des Projektes der elektrischen Lipno-Eisenbahn an. Damals war er mit seinem Vorhaben noch nicht erfolgreich, die elektrische Bahn wurde hier später, im Jahr 1911, von der Konkurrenzfirma Siemens Schuckert errichtet.

František Křižík einigte sich danach auf die Zusammenarbeit mit der Genossenschaft „Družstvo Bechyňské dráhy“ und begann sich dem Entwurf der elektrischen Bahnstrecke zwischen Bechyně und Tábor zu widmen. Der Weg zur Baugenehmigung (1896) umfasste jedoch noch viele Vorbereitungen. Es gab hier nämlich schon ein fertiges Dampfbauprojekt, aber Křižík gelang es, die jeweiligen Behörden von den Vorteilen des Elektroantriebs zu überzeugen. Er ging davon aus, dass es für die Lokalbahnen günstig ist, die Stromerzeugung vom Stromverbrauch zu trennen, sodass es dann nicht mehr notwendig ist, auch die eigentliche schwere Dampfmaschine auf den Gleisen zu befördern. Das Elektrizitätswerk für die Bahn wurde zwar mit der Dampfmaschine entworfen, aber die stationäre Dampfmaschine moderner Konstruktion mit Kondensation und Dampfüberhitzer war effizienter als die Dampflokomotive und arbeitete in einem besseren Regime mit konstanter Drehzahl und die Dynamik beim Anfahren wurde nur durch die Eigenschaften des Elektromotors gegeben, der bessere dynamische Eigenschaften hatte als eine Dampfmaschine in der Lokomotive. Deshalb störte das häufige Anfahren nicht und auf der Strecke konnten mehr Stationen errichtet und dadurch die Verkehrserschließung verbessert werden. Fast jedes Dorf auf der Strecke konnte seine Station haben. Eine leichtere Dynamik und leichtere Zuggarnituren ermöglichten auch eine höhere Steigung zu überwinden

příslušné úřady o výhodách elektrického pohonu. Vycházel z toho, že pro lokální dráhy je výhodné oddělit výrobu energie od její spotřeby, protože není pak nutno po kolejích dopravovat i vlastní těžký parní stroj. Elektrárna pro dráhu byla sice projektována jako parostrojní, ale stacionární parní stroj moderní konstrukce s kondenzací a přehřívanou párou byl účinnější než parní lokomotiva a pracoval v lepším režimu, s konstantními otáčkami, a dynamika při rozjezdech byla dána jen vlastnostmi elektromotoru, který měl lepší dynamické vlastnosti než parní stroj v lokomotivě. Proto nevalilo časté rozjíždění a na trať bylo možno umístit více zastávek a tím zlepšit dopravní obslužnost, téměř každá ves na trase mohla mít svou zastávku. Lepší dynamika a lehčí vlakové soupravy umožnily překonávat i větší stoupání a tím zkrátit trať o jinak nutné oblouky, násypy a zářezy. Celkové zlevnění provozu pak umožnilo i více jízd denně a tím opět zlepšení obslužnosti a návaznosti na ostatní vlaky z Tábora. Umístěním elektrického pohonu do motorového vozu bylo možno projektovat i kratší nástupiště a manipulační koleje, nebylo nutno počítat s lokomotivou a tendrem – vozem pro uskladnění paliva.



*Bechyňské nádraží s motorovým vozem, před rokem 1929, historické foto.
Der Bahnhof in Bechyň mit einem Motorwagen, vor 1929, historisches Foto.*

Elektrárna byla sice stavěna pro železnici, ale protože zastupitelé města Tábor uvažovali o zavedení veřejného elektrického osvětlení, jevil se výhodné stavět elektrárnu pro dráhu i město. Elektrárna sloužila ve dne pro napájení vlaků, a protože ty se v noci nevypravovaly, byl elektrický proud po setmění užitečně využit pro osvětlení města. Denní spotřeba elektřiny ve městě byla malá, odebíralo ji jen pár živnostenských dílen. Město Tábor přispělo na stavbu elektrárny částkou 30 tisíc korun. Pro potřeby města byla na opač-

und dadurch die Strecke um sonst notwendige Bogen, Böschungen und Einschnitte zu verkürzen. Eine allgemeine Senkung der Betriebskosten ermöglichte auch mehr Fahrten täglich und dadurch wieder die Verbesserung der Verkehrsbedienung und der Anschlüsse an andere Züge aus Tábor. Mit der Platzierung des Elektroantriebs in den Motorwagen konnten auch kürzere Bahnsteige und Manipulationsgleise entworfen werden, es musste nicht mehr mit einer Lokomotive und dem Tender - Wagen für die Brennstofflagerung - gerechnet werden.

Das Elektrizitätswerk wurde zwar für die Eisenbahn gebaut, aber weil die Vertreter der Stadt Tábor über die Einführung der öffentlichen elektrischen Beleuchtung nachdachten, schien es günstig zu sein, das Elektrizitätswerk für die Bahn sowie die Stadt zu errichten. Das Elektrizitätswerk diente tagsüber für die Speisung der Züge, und da diese nachts nicht abgefertigt wurden, wurde der Strom nach der Dämmerung für die Stadtbeleuchtung in Anspruch genommen. Der Tagesstromverbrauch in der Stadt war niedrig, Strom wurde nur von einigen Gewerbestätten abgenommen. Die Stadt Tábor trug für den Bau des Elektrizitätswerks mit einem Betrag von 30 Tsd. Kronen bei. Für die Zwecke der Stadt wurde am anderen Ende, am Teich Jordán, eine elektrische Subzentrale gebaut, wohin der Strom mit einer Spannung von 500 V aus dem Elektrizitätswerk geleitet und dort mit Hilfe von Rotationswechselrichtern auf 220 V transformiert und in der Stadt verteilt wurde. Es gab hier auch den Batterieraum für den Notbetrieb. Dieses Gebäude steht jetzt unter dem Denkmalschutz, zusammen mit dem Gebäude des Elektrizitätswerks.

Weil die Eisenbahn von Anfang an nur für den elektrischen Betrieb gebaut wurde, wo mit den wesentlich längeren und schwereren Dampflokomotiven nicht gerechnet wurde, konnten auch weitere Erleichterungen gegenüber den bestehenden Vorschriften angewandt werden. Es wurden leichtere Schienen gebraucht, die Tragfähigkeit der Brücken wurde nur zu 80 % gefordert. Die Bogenradien konnten minimal 128 m gegenüber den standardmäßig verlangten 180 m betragen. Die Geschwindigkeit wurde in den Bögen auf 15 km/h, auf gerader Strecke auf 30km/h beschränkt. Die Streckenneigung wurde bis 35 ‰ gegenüber den andernorts geforderten 25 ‰ genehmigt. Es mussten keine Wassertürme und Kohlelagerräume gebaut werden, die für den Dampfbetrieb notwendig waren.

František Křížik war ein Werber für den Gleichstrom, aber die Wahl des Gleichstromspeisesystems ergab sich auch aus den zeitgenössischen technischen Möglichkeiten. Der bis vor kurzem einzige geeignete Elektromotor für den Zugantrieb war der Kommutatormotor in Serienschaltung, weil er einen großen Zug beim Anlaufen und die Möglichkeit einer leichten Drehzahlregelung hat, zusätzlich passt er sich leicht an die wechselhafte Belas-

ném konci, u rybníka Jordán, postavena elektrická subcentrála, kam se vedl proud o napětí 500V z elektrárny, kde se pomocí rotačních měničů převáděl na 220V a rozváděl po městě. Byla zde i akumulátorovna pro zálohování provozu. Tato budova je dnes památkově chráněná, spolu s budovou elektrárny.



*Budova bývalé elektrárny v Táboře, postavené pro Bechyňskou dráhu.
Das Gebäude des ehemaligen Kraftwerks in Tábor, das für die Bechiner Bahn gebaut wurde.*

Protože dráha byla stavěna od počátku pouze pro elektrický provoz, kdy se nepočítalo s parními lokomotivami, podstatně delšími a těžšími, bylo možno použít i dalších úlev od stávajících předpisů. Byly použity lehčí kolejnice, nosnost mostů byla vyžadována jen 80%. Poloměry oblouků mohly být až 128m proti standardně požadovaným 180m. Rychlost byla v obloucích omezena na 15 km/h, na rovné trati na 30km/h. Sklon trati byl povolen až 35‰ proti jinde požadovaným 25‰. Dále nebylo nutno stavět vodojemy a sklady uhlí, nutné pro parní provoz.

František Křížík byl propagátorem stejnosměrného proudu, ale volba stejnosměrné napájecí soustavy vycházela i z dobových technických možností. Donedávna jediný vhodný elektromotor pro pohon vlaku byl komutátorový motor v sériovém zapojení, protože má velký tah při rozběhu a možnost snadné regulace otáček, navíc se snadno přizpůsobí proměnlivému zatížení. Tento motor je možno konstruovat i pro střídavý proud, ale s velkými technickými obtížemi, které se pro běžný kmitočet 50 Hz už jeví při velkých výkonech jako závažné. Například rakouské a německé dráhy dodnes používají střídavý proud o třetinové frekvenci, i když už je dnes pohon řešen jinak, elektronicky. Jedinou podstatnou výhodou střídavého proudu je pak možnost použít vyšší napětí a transformátor v lokomotivě, což sníží ztráty ve vedení, ale zvýší váhu vlaku. Použití usměrňovačů přímo ve vlaku tehdy ne-

fungoval. Dieser Motor kann auch für den Wechselstrom konstruiert werden, aber mit großen technischen Schwierigkeiten, welche bei hohen Leistungen für die gewöhnliche Frequenz von 50 Hz schwerwiegend scheinen. Die österreichischen und deutschen Bahnen verwenden bis heute beispielsweise den Wechselstrom mit einem Drittel Frequenz, auch wenn heute der Antrieb anders, elektronisch, gelöst wird. Der einzige wesentliche Wechselstromvorteil ist dann die Möglichkeit eine höhere Spannung und den Transformator in der Lokomotive zu benutzen, was die Leitungsverluste senkt, aber das Gewicht des Zuges erhöht. Die Verwendung der Gleichrichter direkt im Zug kam damals nicht in Frage, für die notwendigen Leistungen gab es nur geräumige Quecksilberdampfgleichrichter. Diese wurden später in den Einspeisestationen (stationär) genutzt, bevor die Siliziumdioden kamen. Erst am Ende des 20. Jahrhunderts war es unter Anwendung von Halbleiterwechsellrichtern, die die Spannung sowie Frequenz regeln konnten, in den Zügen möglich einfachere und günstigere Motorkonstruktionen, z. B. AC-Asynchronmotoren zu benutzen, die bei der Einspeisung mit ständiger Frequenz eine völlig ungeeignete Charakteristik für den Zugantrieb, eine niedrige Kraft beim Anfahren und die Unmöglichkeit der Geschwindigkeitsregelung haben.

Wegen der großen Entfernung von Tábor nach Bechyně (24km) wurde eine für die damalige Zeit ziemlich hohe Spannung 2×700 V gewählt und die Leitung wurde in zwei Abschnitte eingeteilt, der Abschnitt von Malšice nach Bechyně wurde mit der erhöhten Spannung von 116 V, der Hilfsleitung entlang der Strecke eingespeist.

Die Baugenehmigung wurde im Jahr 1896 erlassen, die Bahnstrecke wurde 1903 vollendet, in nicht einmal eineinhalb Jahren nach dem Abkaufen der notwendigen Grundstücke. Die Erdarbeiten wurden an die Firma Kubíček a spol., der Bau des Elektrizitätswerksgebäudes dem Baumeister V. Tiebl, die elektrische Ausrüstung der Bahnstrecke sowie der Waggons an die Firma Fr. Křížík vergeben, die Brücken wurden von der Firma Gebrüder Prášil gebaut und die Waggons von der Firma Ringhoffer geliefert.

Wegen der Eisenbahn wurde die Lainsitz in Tábor mit einer neuen Eisenbrücke überspannt, unter der ein Elektrizitätswerk für die Bahn sowie die elektrische Nachtbeleuchtung der Stadt gebaut wurde. Das Elektrizitätswerk wurde mit drei Dampfmaschinen ausgerüstet, die von der Firma „Akciová společnost strojírny“, früher „Breitfeld, Daněk a spol.“ aus Karlín geliefert wurde (die künftige Fabrik „Českomoravská-Kolben-Daněk“, die nach der Verstaatlichung nur die Abkürzung ČKD verwendete). Für den Bahnantrieb dienten zwei Dynamos mit einer Spannung von 700 V und zwei Hilfsdynamos 116 V, für die Stadtbeleuchtung selbstständige Dynamos 500 V. Eine Rückfallebene gab es mit Hilfe einer Akkubatterie. Die Stromversorgung bestand aus einem Dreileitersystem, zwei Fahrdrähten mit einer Spannung

přicházelo v úvahu, pro potřebné výkony byly k dispozici jen rozměrné rtuťové usměrňovače. Ty se později používaly v napájecích stanicích (jako stacionární), než přišly křemíkové diody. Teprve koncem 20. století s použitím polovodičových měničů, schopných regulovat napětí i frekvenci, bylo možno ve vlacích používat jednodušší a výhodnější konstrukce motorů, například střídavé asynchronní, které při napájení stálou frekvencí mají charakteristiku zcela nevhodnou pro pohon vlaku, malou sílu při rozjezdu a nemožnost plynule regulovat rychlost.

Pro velkou vzdálenost z Tábora do Bechyně (24km) bylo zvoleno na tehdejší dobu poměrně velké napětí 2×700V a vedení bylo rozděleno na dva úseky, úsek z Malšic do Bechyně byl napájen zvýšeným napětím o 116V, pomocným vedením podél trati.

Povolání ke stavbě bylo vydáno v roce 1896, trať byla dokončena v roce 1903, za necelých jeden a půl roku od výkupu potřebných pozemků. Zemní práce byly zadány firmě Kubiček a spol., stavba budovy elektrárny staviteli V. Tieblovi, elektrická výbava trati i vagonů firmě Fr. Křížík, mosty stavěla firma br. Prášilů a vagony dodala firma Ringhofer.

Kvůli železnici byla řeka Lužnice v Táboře překonána novým železným mostem, pod nímž byla postavena elektrárna pro dráhu i pro noční elektrické osvětlení města. Elektrárna byla vybavena třemi parními stroji, dodanými firmou Akciová společnost strojírny, dříve Breitfeld, Daněk i spol. z Karlína (budoucí Českomoravská-Kolben-Daněk, po znárodnění používající pouze zkratku ČKD). Pro pohon dráhy sloužila dvě dynamy o napětí 700V a dvě pomocná dynamy 116V, pro osvětlení města samostatná dynamy 500V. Zálohováno bylo akumulátorovou baterií. Napájecí systém byl třívodičový, dvě troleje o napětí plus a minus 700V se středem připojeným do kolejí. Motorový vůz tedy měl dva sběrače, původně lyrové, ale brzy vyměněné za pantografy, protože lyrové se neosvědčily, neboť za jízdy maximální rychlostí odskakovaly od troleje. Toto řešení pomocí dvou trolejových vedení bylo zvoleno z bezpečnostních důvodů. Nebyla důvěra ke spolehlivosti zpětného vedení kolejnicemi, argumentovalo se tím, že při uvíznutí vlaku třeba na písku by byla ohrožena bezpečnost nastupujících a vystupujících. Navíc jedno napětí 1400V bylo tehdy považováno za příliš nebezpečné. V dnešní době se zpětné vedení kolejí používá bez výjimky i pro napětí 25kV a dva sběrače se používají jen u trolejbusů, kde je to technicky nutné.

Trolejové vedení bylo pověšeno na dřevěných bránách, nebylo napínané, ani pověšené na nosném laně, jak se to dělá dnes. Pomocné vedení do Malšic bylo za války sejmuto a trať byla provozována jen přímo z Tábořské elektrárny. Trať končila v Bechyni na levém břehu Lužnice, hluboké údolí tehdy trať nepřekonal. Zahájení provozu bylo v Táboře oslavováno slovy: „Elektrická

von plus und minus 700 V mit der in die Gleise angeschlossenen Mitte. Der Motorwagen hatte also zwei Stromabnehmer, ursprünglich Lyra-Stromabnehmer, die aber bald gegen die Pantografen ausgetauscht wurden, weil sich die Lyra-Stromabnehmer nicht bewährten, denn sie sprangen bei Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit von der Fahrleitung ab. Diese Lösung mit Hilfe von zwei Fahrdrathleitungen wurde aus Sicherheitsgründen gewählt. Es gab kein Vertrauen zur Zuverlässigkeit der Rückführung durch die Gleise, es wurde damit argumentiert, dass beim Liegenbleiben des Zugs, z. B. auf Sand, die Sicherheit von Ein- und Aussteigenden bedroht würde. Zusätzlich wurde damals eine Spannung von 1.400 V als zu gefährlich betrachtet. In der Gegenwart wird die Rückführung der Gleise ausnahmsweise auch für die Spannung von 25 kV verwendet und zwei Stromabnehmer werden nur bei O-Bussen verwendet, wo es technisch notwendig ist.

Die Fahrleitung wurde an Holzmasten aufgehängt, wurde weder gespannt, noch an einem Tragseil aufgehängt, wie es heute gemacht wird. Die Hilfsleitung nach Malšice wurde während des Krieges abgenommen und die Strecke wurde nur direkt vom Táboreler Elektrizitätswerk betrieben. Die Bahnstrecke endete in Bechyně am linken Ufer der Lainsitz, die Bahnstrecke überwand damals das tiefe Flusstal noch nicht. Die Betriebsaufnahme wurde in Tábor mit folgenden Worten gefeiert: „der elektrische Funke verbindet das dankbare Bechyně mit Tábor.“

Unmittelbar nach der Vollendung dieser Bahnstrecke konnte die Planung der Bahn von Bechyně nach Týn fortgesetzt werden. Dieses Projekt wurde aber nicht einmal aufgenommen. Damals schien als Hindernis hauptsächlich die Notwendigkeit der Überbrückung der Moldau, weil die Bahnhöfe in Bechyně und Týn an den gegenüberliegenden Ufern gelegen waren. In der Geschichte wurde die Verbindung von Týn mit Bechyně einige Male überlegt, wurde jedoch nie zustande gebracht. Im Jahr 2013 wurde die Personenbeförderung auf der Bahnstrecke von Týn eingestellt und funktioniert nur gelegentlich, die Bahnstrecke wird aber für den Gütertransport nach Temelín weiter betrieben.

Die ersten Änderungen auf der Bahnstrecke „Bechyňka“ wurden 1929 vorgenommen. Über das Tal der Lainsitz bei Bechyně wurde in den Jahren 1926-1928 eine neue Stahlbetonbrücke gebaut, die heute als „Regenbogen“ bezeichnet wird. Sie ermöglichte den neuen Endbahnhof direkt in der Stadt zu errichten. Auf dieser Brücke wurde der Straßen- sowie Bahnverkehr betrieben, eine Fahrbahn ist mit Gleisen versehen und außerhalb der Zeiten, in denen hier der Zug fährt, dient sie dem Automobilverkehr. Dieser Zustand blieb bis heute erhalten, der Betrieb wird mit einer Lichtsignalisation wie an Bahnübergängen gesteuert. Es ist eine interessante technische Lösung, die angesichts des wenig frequentierten Bahnverkehrs auch in der Gegenwart

jiskra spojí vděkuplnou Bechyň s Tábořem.”

Vzápětí po dokončení této trati bylo možno pokračovat v projektování železnice z Bechyně do Týna. Tento projekt nebyl ale ani zahájen. Tehdy byla na překážku hlavně nutnost přemostit Vltavu, protože nádraží v Bechyni a Týně bylo na opačných březích. V historii se o propojení Týna s Bechyní uvažovalo několikrát, ale nikdy k němu nedošlo. V roce 2013 byla na týnské trati osobní doprava zastavena a provozuje se jen příležitostně, trať je ale využívána pro nákladní dopravu do Temelína.



*Bechyň, most Duha.
Bechyň, die Brücke „Regenbogen“.*

K prvním změnám na Bechyňce došlo v roce 1929. Přes údolí Lužnice u Bechyně byl v letech 1926-1928 postaven nový železobetonový most, zvaný dnes Duha, který umožnil postavit nové koncové nádraží přímo ve městě. Na tomto mostě byla provozována silniční i železniční doprava, jeden jízdní pruh je opatřen kolejemi a mimo doby, kdy jede vlak, sloužil automobilovému provozu. Tento stav je zachován dodnes, provoz je řízen světelnou signalizací jako na železničních přejezdech. Je to zajímavé technické řešení, které

geeignet ist. Die Brücke wurde im Jahr 2014 zum nationalen Kulturdenkmal erklärt.

Während der Bauzeit der Brücke war das Stromnetz bereits fertig, in Bechyň wurde die Stromversorgungsstation gebaut und im Táborer Elektrizitätswerk wurden ein Transformator und Gleichrichter installiert. Das Stromversorgungssystem wurde aber 2×700 V mit zwei Fahrdrathleitungen gelassen. Die Änderung im Stromversorgungssystem trat erst 1938 ein, als die Leitung ausgetauscht wurde und das System mit einem gespannten, am tragenden Seil aufgehängten Fahrdraht, einer Spannung von 1500 V gegenüber dem Gleis, jedoch gegen heutigen Gewohnheiten mit der umgekehrten Polarität, dem Minuspol im Fahrdraht, verwendet wurde. Dies verlangte jedoch auch die Rekonstruktion von Fahrzeugen - den Umbau zu einem Stromabnehmer und einer Versorgungsspannung. An der feierlichen Betriebsaufnahme nach der Rekonstruktion nahm auch František Křížík teil, er starb erst während des Zweiten Weltkriegs im Jahr 1941 im Alter von 94 Jahren. Diese Leitung aus dem Jahr 1938 ist in vielen Abschnitten bis heute in Betrieb. Die neue Stromversorgungsstation wurde 1959 in der Mitte der Bahnstrecke in Malšice gebaut. Erst im Jahr 1978 wurde die Polarität im Fahrdraht auf Plus bei der Umrüstung der Stromversorgungsstation von Quicksilbergleichrichtern auf Halbleitersiliziumdioden umgestellt, wie es bei anderen Gleichstromtraktionen üblich ist. Die letzte Modernisierung des Umspannwerkes erfolgte im Jahr 2002, als die Transformatoren ausgetauscht wurden.

Die nächste Rekonstruktion auf dieser Bahnstrecke wird in absehbarer Zeit die Brücke über die Lainsitz in Tábor betreffen, deren Eisenkonstruktion aus dem Jahr 1903 komplett ausgetauscht wird. Diese Brücke war denkmalgeschützt, aber durch einen deklaratorischen Beschluss wurde der Denkmalschutz aufgehoben.

Auch die Fahrleitung soll ausgetauscht werden, in diesem Zusammenhang wurde schon über die Systemänderung auf Wechselstrom 25 kV entschieden, wie es auf allen umliegenden Bahnstrecken der Fall ist. Dies könnte jedoch die Fahrt historischer Lokomotiven unmöglich machen, würde ein ziemlich modern ausgerüstetes Umspannwerk in Malšice überflüssig machen und der Bahnstrecke würde es nicht besonders helfen. Wegen des Streckenverlaufs kann die Geschwindigkeit der Züge nicht gesteigert werden, die ursprüngliche Strecke wurde bloß auf die Geschwindigkeit von 30km/h gebaut, nach der letzten Sanierung ist hier eine Geschwindigkeit bis 60km/h erlaubt, aber in großen Bögen sind weiter nur 10 oder 15km/h erlaubt. Nach den letzten Berichten wird die Fahrleitung nach den Vorschriften für den Wechselstrom 25 kV rekonstruiert, aber vorläufig bleibt die Speisung von 1.500 V Gleichstrom erhalten. Es ist die letzte Bahnstrecke mit diesem Stromsystem, in Nordböhmen wird zwar die Gleichstromtraktion weiter ver-

je vzhledem k malému železničnímu provozu vyhovující i pro dnešní dobu. Most byl v roce 2014 prohlášen za národní kulturní památku.

V době výstavby mostu už byla vybudována elektrická síť, v Bechyni byla postavena napájecí stanice a v Tábořské elektrárně byl instalován transformátor a usměrňovač. Systém napájení byl ale ponechán 2×700V se dvěma trolejovými vodiči. Změna v napájecí soustavě nastala až v roce 1938, kdy bylo vedení vyměněno a byl použit systém s jednou trolejí, napínanou, zavěšenou na nosném laně, s jedním napětím 1500V proti koleji, ovšem proti dnešním zvyklostem s opačnou polaritou, mínus pól v troleji. To si ovšem vyžádalo i rekonstrukci vozidel - předělání na jeden sběrač a jedno napájecí napětí. Slavnostního zahájení provozu po rekonstrukci se zúčastnil i František Křížík, zemřel až za války v roce 1941 ve věku 94 let. Toto vedení z roku 1938 je v mnoha úsecích v provozu dodnes. Nová napájecí stanice byla postavena roku 1959 uprostřed trati, v Malšicích. Až v roce 1978 byla při rekonstrukci napájecí stanice ze rtuťových usměrňovačů na polovodičové křemíkové diody změněna polarita na plus v troleji, jak je to obvyklé na jiných stejnosměrných trakcích. Poslední modernizace měničny proběhla v roce 2002, kdy byly vyměněny transformátory.

Další rekonstrukce na této trati se bude v dohledné době týkat mostu přes Lužnici v Táboře, jehož železná konstrukce z roku 1903 bude zcela vyměněna. Tento most byl památkově chráněný, ale deklaratorním rozhodnutím byla památková ochrana zrušena.



*Železniční most přes Lužnici v Táboře, postaven pro Bechyňskou dráhu v roce 1903. V nejbližší době projde rekonstrukcí.
Eisenbahnbrücke über die Lainsitz in Tábor, die für die Bechiner Bahn im Jahr 1903 gebaut wurde. Sie wird in der nächsten Zeit rekonstruiert.*

wendet, aber mit einer Spannung von 3.000 V und in naher Zukunft wird es zu ihrer Ablösung kommen. Eine weitere Bahnstrecke mit einer Spannung von 1.500 V war die Strecke von Rybník nach Lipno nad Vltavou, die jedoch zum Wechselstromsystem überging. Anderswo in Europa wird dieses System 1.500 Vss nur in bestimmten Gebieten von Frankreich und den Niederlanden verwendet.

Die ursprünglichen Motorwagen, von denen einer erhalten blieb, hatten vier Achsen mit vier Motoren, für das Anfahren in Reihe geschaltet und für die Fahrt parallel geschaltet, immer zwei und zwei pro Stromversorgungsweig. Bremsen konnte man auch elektrisch, wobei die Motoren als Dynamos arbeiteten und der gewonnene Strom im Winter als Wagenheizung verwendet wurde. Die Geschwindigkeitsregelung hatte drei Stufen für das Anfahren mit serienmäßig verbundenen Motoren, drei Stufen für die Fahrt mit parallel verbundenen Motoren und zwei Stufen für die Geschwindigkeitserhöhung durch die Aberregung von Motoren (Shunten). Weiter dann sechs Bremsstufen mit Hilfe von Motoren. In den Wagen gab es elektrische Beleuchtung und ein Telefon. Der Wagen bildete somit eine kompakte Einheit, die den Antrieb sowie den Raum für die Reisegäste verband, genauso wie spätere Motorwagen oder heutige Triebzuggarnituren. Die Verwendung von elektrischen oder Diesellokomotiven und gewöhnlichen Wagen auf dieser Strecke widerspricht schon der ursprünglichen Idee das Leergewicht des Zuges möglichst stark zu senken und den Zug um die Länge der Lokomotive zu verkürzen.

Im gegenwärtigen Kursbuch hat diese Bahnstrecke die Nummer 202, früher hatte sie die Nummer 224 und 22e. Auf der Bahnstrecke gibt es fünf Bahnhöfe - Tábor, Slapy, Malšice, Sodoměřice und Bechyně, außerdem noch weitere acht Haltestellen. Infolge des unterschiedlichen Stromsystems können die Züge von Bechyně in den Bahnhof von Tábor nicht hineinfahren, mit dem diese Bahnstrecke nur mit einem Manipulationsgleis verbunden ist. Der Bahnsteig für „Bechyňka“ befindet sich in Tábor vor dem Bahnhofsgebäude.

Der heutige Betrieb auf der Bahnstrecke erfolgt mit elektrischen Lokomotiven Reihe 113, die von der Konstruktion der Lokomotiven 110 für die Spannung 3 kV (sog. „Žehlička“/Bügeleisen) ausgehen, E422 (Bobinka), mit der historischen Maschine E400 (Elinka), die für den Sommerwochenendbetrieb aus dem Museum ausgeliehen wird, aber auch mit den Dieseltriebwagen der Baureihe 814 (Regionova). Es wurde die Möglichkeit der Umgestaltungen der Garnitur Regiopartner Reihe 650 auf die Spannung 1.500 V getestet, aber nach den letzten Nachrichten bewährte sich hier diese Garnitur nicht. Der Güterverkehr wird mit Diesellokomotiven durchgeführt.

Die Einzigartigkeit der elektrischen Bahn „Bechyňka“ besteht hauptsächlich

Vyměněno má být i trolejové vedení, v této souvislosti již bylo rozhodnuto o změně systému na střídavý 25kV, jak je to na všech okolních tratích. To by ovšem znemožnilo jízdu historických lokomotiv, vyřadilo poměrně moderně vybavenou měničnu v Malšicích a celkově by to trati příliš nepomohlo. Kvůli průběhu trati není možné zvyšovat rychlost vlaků, původní trať byla stavěna na rychlost pouze 30km/h, po poslední rekonstrukci je zde povolena rychlost až 60km/h, ovšem v prudkých obloucích je stále povoleno jen 10 nebo 15km/h. Podle posledních zpráv bude vedení rekonstruováno podle předpisů na 25kV střídavých, ale bude prozatím ponecháno napájení 1500V stejnosměrných. Je to poslední dráha s touto napájecí soustavou, na severu českých zemí se sice stejnosměrná trakce dosud používá, ale s napětím 3000V a v blízké budoucnosti však bude zrušena. Další trať s napětím 1500V byla trať z Rybníka na Lipno, která už ale byla změněna na střídavou. Jinde v Evropě je tento systém 1500Vss používán jen v určitých oblastech Francie a Nizozemska.

Původní motorové vozy, z nichž jeden je zachován, byly čtyřnápravové se čtyřmi motory, pro rozjezd zapojeny za sebou a pro jízdu vedle sebe, vždy dva a dva na jednu napájecí větev. Brzdit bylo možno také elektricky, kdy motory pracovaly jako dynamo a získaný proud se používal v zimě k vytápění vozu. Regulace rychlosti měla tři stupně pro rozjezd se sériově spojenými motory, tři stupně pro jízdu s paralelně spojenými motory a dva stupně pro zvýšení rychlosti odbuzováním motorů (šuntování). Dále pak šest stupňů brzdění pomocí motorů. Ve vozech bylo elektrické osvětlení a telefon. Vůz tak tvořil kompaktní jednotku, spojující pohon i prostor pro cestující, stejně jako pozdější motorové vozy nebo dnešní kompaktní soupravy. Použití elektrických nebo dieslových lokomotiv a běžných vozů na této trati už jde proti původní myšlence maximálně snížit mrtvou váhu vlaku a zkrátit vlak o délku lokomotivy.

V současném jízdním řádu má tato trať číslo 202, dříve měla číslo 224 a 22e. Na trati je pět nádraží - Tábor, Slapy, Malšice, Sudoměřice a Bechyně, kromě nich ještě dalších osm zastávek. Z důvodu rozdílných napájecích soustav nemohou vlaky od Bechyně zajíždět na tábořské nádraží, s kterým je tato trať spojena jen manipulační kolejí. Nástupiště pro Bechyňku je v Táboře umístěno před nádražní budovou.

Dnešní provoz na trati je zajišťován elektrickými lokomotivami řady 113, které vycházejí z konstrukce lokomotiv 110 pro napětí 3kV (tzv. Žehlička), E422 (Bobinka), historickým strojem E400 (Elinka), zapůjčovaným na letní víkendový provoz z muzea, ale také dieslovými soupravami Regionova. Testovala se možnost úpravy soupravy Regiopartner řady 650 na napětí 1500V, ale podle posledních zpráv se zde tato souprava neosvědčila. Nákladní doprava je provozována dieslovými lokomotivami.

darin, was ein gewöhnlicher Reisender nicht sieht, nämlich in der Trassenführung und der Orientierung nur auf den elektrischen lokalen Betrieb. Diese Parameter machen aber in der Gegenwart eine wesentliche Modernisierung dieser Bahnstrecke praktisch unmöglich, weil es nicht nur die Veränderung des Stromsystems, sondern auch den Umbau eines großen Streckenteils bedeuten würde, was wahrscheinlich nicht einmal wirtschaftlich günstig wäre.

Elektrische Bahnstrecke von der Station Rybník nach Lipno nad Vltavou

Eine weitere Gleichstromstrecke in Südböhmen war die bereits erwähnte Lipno-Bahnstrecke von der Station Rybník nach Lipno nad Vltavou (ursprünglich Zartlesdorf/Certlov - Lippnerschwebe/Lipenský zdvih), die 1911 besonders für den Bedarf Poraks Papierfabrik in Loučovice gebaut wurde. Die Bahn entstand in Zusammenarbeit mit dem Kloster in Hohenfurth (Vyšší Brod) und wurde deshalb ursprünglich vom Hohenfurther Kloster Elektrizitätswerk in der Mühle in Herbertov gespeist. Das Elektrizitätswerk an der Teufelsmauer, das von Ignaz Spiro für den Bedarf seiner Papierfabrik in Větrní (Wettern) baute, wurde für die Bahn nicht in Anspruch genommen. Bei der Elektrifizierung der Bahn nach Horní Dvořiště (Oberheid) im Jahr 2005 wurde aber die Lipno-Bahn auf die Wechselstromspannung von 25 kV umgeschaltet und die erhaltenen Lokomotiven wurden teilweise nach Tábor auf die Bahn „Bechyňka“ transferiert, die die letzte elektrifizierte Bahn mit einer Spannung von 1.500 V blieb.

Die nicht realisierte Bahnstrecke von Budweis über Lišov nach Třeboň

Eine weitere elektrische Eisenbahn in Südböhmen sollte die Bahn von Budweis über Lišov nach Třeboň (und weiter in Richtung nach Nová Bystřice/Neubistritz und Znaim) sein, die einige Male bis in die 1920er Jahre geplant, aber letztlich nie gebaut wurde. Die Gründe für den Elektroantrieb waren gleich wie bei der „Bechyňka“, ein gegliedertes Gelände und starke Steigungen, hauptsächlich zwischen Budweis und Lišov, wo die Lischauer Schwelle überwunden werden muss. Diese Bahn wurde aber für die Wechselstromspeisung mit einer Spannung von 500 V mit einem Elektrizitätswerk für Generatorgas in Lišov und einem Transformator in jeder Station entworfen, sie sollte auch das System von zwei Fahrleitungen verwenden. Das erste Projekt nutzte eine bereits existierende Militärbahn in die Artillerielagerräume unterhalb von Rudolfovo. Ein Teil dieser Bahn dient bis heute als Werkbahn in den Betrieb Škodovka, das Heizwerk, die Firma Kovošrot, ein Sägewerk und weitere Betriebe entlang der Straße nach Rudolfovo. Die Bahn nach Třeboň wurde wegen Unstimmigkeiten in der Trassenführung nie gebaut, wobei

Unikátnost elektrické dráhy Bechyňka je hlavně v tom, co běžný cestující nevidí, totiž ve vedení trasy a v orientaci jen na elektrický lokální provoz. Tyto parametry ale v současné době prakticky znemožňují tuto trať podstatně modernizovat, protože by to znamenalo nejen změnu napájecí soustavy, ale i přestavění velké části trasy, což by pravděpodobně nebylo ani ekonomicky výhodné.

Lipenská elektrická trať ze stanice Rybník do Lipna

Další stejnosměrnou tratí na jihu Čech byla již zmíněná Lipenská trať ze stanice Rybník do Lipna (původně Zartlesdorf/Certlov - Lippnerschwebe/Lipenský zdvih), postavená roku 1911 zejména pro potřeby Porákovy papírny v Loučovicích. Dráha vznikla ve spolupráci s Vyšebrodským klášterem, a proto byla původně napájena z vyšebrodské klášterní elektrárny ve mlýně v Herbertově. Elektrárna na Čertově stěně, kterou postavil Ignác Spiro pro potřebu své papírny ve Větřní, pro dráhu využita nebyla. Při elektrifikaci trati na Horní Dvořiště byla ale roku 2005 lipenská trať přepojena na střídavé napětí 25kV a dochované lokomotivy se částečně přesunuly do Tábora na Bechyňku, která zůstala poslední elektrifikovanou tratí s napětím 1500V.

Nerealizovaná dráha z Českých Budějovic přes Lišov do Třeboně

Další elektrickou tratí na jihu měla být dráha z Českých Budějovic přes Lišov do Třeboně (a dále na Novou Bystřici a Znojmo), projektovaná několikrát až do dvacátých let 20. století, ale nikdy nepostavená. Důvody pro elektrický pohon byly stejné jako u Bechyňky, členitý terén a velká stoupání, hlavně mezi Budějovicemi a Lišovem, kdy je nutno překonat Lišovský práh. Tato dráha byla ale navržena pro napájení střídavým proudem o napětí 500V s elektrárnou na generátorový plyn v Lišově a transformátorem v každé stanici, měla také používat systém dvou trolejí. První projekt využíval už existující vojenskou dráhu do dělostřeleckých skladů pod Rudolfovem. Část této dráhy je dodnes v provozu jako vlečka do Škodovky, teplárny, Kovošrotu, pily a dalších provozů kolem Rudolfovské silnice. Trať na Třeboň nikdy nebyla postavena pro neshody ve vedení trati, kdy každá obec prosazovala svou variantu, a také z důvodu velkého rozvoje silniční dopravy, který zhoršil ekonomické vyhlídky na provoz elektrické trati. Také o tuto trať měl zájem František Křížík, ale z mnoha jeho projektů na elektrické lokální dráhy byl realizován jen ten jeden z Tábora do Bechyně.

Železnice jako součást kulturního dědictví

Železnice přitahuje po celou dobu své existence trvalou pozornost veřejnosti. Tento převratný vynález se stal symbolem přerodu agrární společnosti

jede Gemeinde ihre eigene Variante durchsetzen wollte, und auch wegen einer großen Entwicklung des Straßenverkehrs, der die ökonomischen Aussichten für den Betrieb der elektrischen Bahn verschlechterte. An dieser Bahnstrecke war auch František Křížík interessiert, aber von seinen vielen Projekten einer elektrischen Lokalbahn wurde als das Einzige jenes von Tábor nach Bechyně umgesetzt.

Die Eisenbahn als Bestandteil des Kulturerbes

Die Eisenbahn fesselt eine dauerhafte Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit während ihrer ganzen Existenz. Diese umwälzende Erfindung wurde zum Symbol der Umwandlung von einer Agrargesellschaft in eine Industriegesellschaft. Sie stand an der Schwelle der modernen Gesellschaft, vernetzte dauerhaft zum ersten Mal den europäischen Kontinent. Bereits im Jahr 1854 wurde das sog. Eisenbahnprogramm in Österreich-Ungarn veröffentlicht, das aufgrund strategischer, politischer und Handelsinteressen der Monarchie die Hauptrichtungen, die Verbindung der wichtigen Orte der Monarchie und vor allem die Anbindung an die Nachbarländer bestimmte. Ein dichtes Netz der Eisenbahn, Bahnhöfe und weiterer Bauten schrieb sich in unsere Kulturlandschaft ein, wurde heimisch und wurde zu einem untrennbaren Bestandteil deren harmonischen Bildes. Es ist ein Hinweis auf die historisch bedeutende Wende in der Entwicklung der Gesellschaft und selbst ein sehenswerter architektonischer sowie technischer Bestandteil unseres Lebensraums. Dank dieser Qualitäten kann das Eisenbahnnetz als ein wichtiger Bestandteil unseres Kulturerbes bezeichnet werden.



Železniční most Velký Klášterák poblíž Vimperka.
Eisenbahnbrücke Velký Klášterák in der Nähe von Vimperk.

v průmyslovou. Stál na prahu moderní společnosti, poprvé trvale propojil evropský kontinent. Již roku 1854 byl v Rakousko-Uhersku zveřejněn tzv. železniční program, který na základě strategických, politických a obchodních zájmů mocnářství určil hlavní směry, spojení důležitých míst monarchie a hlavně napojení na sousední země. Hustá síť dráhy, nádraží a dalších staveb se vepsala do naší kulturní krajiny, zdomácněla a stala se nedílnou součástí jejího harmonického obrazu. Je odkazem na historicky významný zlom vývoje společnosti a sama je pozoruhodnou architektonickou i technickou součástí našeho životního prostoru. Díky těmto kvalitám ji lze kvalifikovat jakou významnou součástí našeho kulturního dědictví.

Železnice stále zůstává živým a významným zprostředkovatelem dopravy osob i materiálu. Nepochybně pozitivní fakt však zároveň přináší potřebu její radikální modernizace, v současné době proto železnice prochází zatím největším přerodem od doby svého vzniku. Tento trend vyvolává vyšší potřebu památkové ochrany i diskusi o jejím způsobu a rozsahu.



*Zbytiny, trať Prachatice - Volary, opravený drážní vodojem.
Zbytiny, Bahnstrecke Prachatice - Volary, der renovierte Bahnwasserturm.*

Železniční dědictví je velmi pestrá skladbou architektury a technologie. Stejně jako jiné technické obory, prodělaly železniční technologie od druhé poloviny 19. století až do současnosti bouřlivý vývoj. Díky husté železniční síti dochované v různých fázích postupné modernizace lze stále ještě dohledávat příklady dobových technologických řešení, v mnohých případech dochovaných pouze ojediněle a proto unikátních. Počátek budování železniční sítě Rakousko-Uherska byl v režii soukromých společností, které se na podobě

Die Eisenbahn bleibt immer ein lebendiger und bedeutender Vermittler der Personen- sowie Güterbeförderung. Die zweifellos positive Tatsache bringt jedoch gleichzeitig den Bedarf ihrer radikalen Modernisierung mit sich, in der Gegenwart macht deshalb die Eisenbahn die bisher größte Verwandlung von der Zeit ihrer Entstehung durch. Dieser Trend ruft einen höheren Bedarf des Denkmalschutzes sowie eine Diskussion über dessen Art und Umfang hervor.

Das Erbe der Eisenbahn ist eine bunte, abwechslungsreiche Zusammensetzung der Architektur und Technologie. Genau wie andere technische Fächer machten auch die Eisenbahntechnologien von der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts bis zur Gegenwart eine stürmische Entwicklung durch. Dank eines dichten Eisenbahnnetzes, das in verschiedenen Phasen der allmählichen Modernisierung erhalten blieb, können noch Beispiele der zeitgenössischen technologischen Lösungen gefunden werden, die in manchen Fällen nur vereinzelt erhalten blieben und deshalb einzigartig sind. Der Beginn der Errichtung des Bahnnetzes Österreich-Ungarns war in der Regie privater Gesellschaften, die an der Gestalt von Bahnhofsgebäuden ihre charakteristische architektonische Handschrift hinterließen. Die vom französischen Konsortium konstituierte k. k. privilegierte Österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (StEG) führte für ihre Bauten typisierte Projekte als erste ein und von den anderen wurde dieses hocheffiziente Modell sehr schnell übernommen. Zum Beispiel die Typenprojekte der sog. Sekundärstrecken der Gesellschaft StEG kombinierten den strukturierten Putz mit der bossierten Ecke und die Wölbsteine von Segmentfenster- und Türenbögen. Die Gesellschaft der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn verwendete im Gegensatz dazu das Sichtmauerwerk aus Ziegeln in verschiedenen Farbtönen und die verschalteten Giebel. Diese architektonischen Merkmale kann man nicht nur an den Bahnhofsgebäuden, sondern auch an kleineren begleitenden Bauten beobachten, wie Werkstattobjekten, Heizwerken, Stellwerk- und Wassertürmen. In der freien Landschaft wird die Linie von Böschungen und Einschnitten von malerischen Wächterhäuschen in regelmäßigen Abständen begleitet.

Die bisherigen Verwandlungen der Eisenbahn reagierten in der Regel nur auf aktuelle Anforderungen, die sich aus dem Betrieb und den Beförderungsansprüchen ergaben. Im Laufe des 20. Jahrhunderts kam es deshalb nur vereinzelt zu Abrissen und Rückbauten, zum Beispiel im Zusammenhang mit dem Bedarf der Veränderung der Raumgestaltung eines konkreten Bahnhofs oder mit dem Ersatz eines während des Zweiten Weltkriegs beschädigten Gebäudes. Somit entstanden gewöhnlich funktionalistische Gebäude, unter welchen wir auch repräsentative und bis heute geschätzte Bauten finden, wie die Bahnhöfe in Pardubice, Ostrava oder Havířov. Nicht einmal die Beendigung des Dampfbetriebs in den 1980er Jahren bedeutete

nádražních budov podepsaly svým charakteristickým architektonickým rukopisem. Francouzským konsorciem ustanovená akciová Rakouská společnost státní dráhy (StEG) zavedla jako první pro své stavby typizované projekty a ostatní tento velice efektivní model velmi rychle převzali. Například typové projekty tzv. sekundárních tratí společnosti StEG kombinovaly strukturovanou omítku s bosovaným nárožím a klenáky segmentových záklenků oken a dveří. Společnost Severní dráhy císaře Ferdinanda naopak uplatňovala režné cihelné zdivo v různých barevných odstínech a bedněné štíty. Tyto architektonické znaky lze vysledovat nejen na budovách nádraží, ale i na drobnějších doprovodných stavbách jako jsou dílenské objekty, výtopny, stavědlové věže a vodojemy. (Obr. 9) Ve volné krajině doprovází linii náspů a zářezů v pravidelných rozestupech situované malebné strážní domky.

Dosavadní proměny železnice zpravidla reagovaly pouze na aktuální požadavky vycházející z provozu a přepravních nároků. V průběhu 20. století proto docházelo k demolicím ojediněle, například v souvislosti s potřebou proměny prostorového uspořádání konkrétního nádraží, nebo k náhradě budovy poničené během druhé světové války. Vznikaly tak obvykle funkcionalistické budovy, mezi nimiž najdeme i reprezentativní a dnes oceňované stavby jako je nádraží v Pardubicích, Ostravě či Havířově. Dokonce ani ukončení parostrojního provozu v osmdesátých letech 20. století neznamenal pro podobu nádražních areálů zásadní proměnu. Budovy, které nenalezly nové využití, byly obvykle ponechány po dlouhou dobu svému osudu.

Nepočítáme-li období druhé světové války, provozovala a vlastnila v období 1918–1992 celou železniční infrastrukturu na našem území státní organizace Československé státní dráhy. Po rozdělení Československa v roce 1993 ji na území České republiky nahradily České dráhy. Od roku 2003 jsou nástupnickými organizacemi Českých drah Správa železniční dopravní cesty (od roku 2020 se změněným názvem Správa železnic) a akciová společnost České dráhy. V roce 2015 byla větší část nemovitého majetku převedena na SŽDC a České dráhy již zůstávají pouze dopravcem v oblasti nákladní a osobní dopravy.

Správě železnic připadl nelehký úkol starat se o rozsáhlý nemovitý fond zahrnující 1051 nádražních a dalších 523 provozních budov včetně pozemků. Přičemž řada z objektů postrádala léta základní údržbu a nachází se ve špatném technickém stavu. Pro vyhodnocení další perspektivy stávajících budov zohledňuje Správa železnic především využitelnost (počet cestujících a frekvence zastavujících vlaků) a ekonomickou životnost před dalšími parametry jako je např. památková či architektonická hodnota. Při současné technologické revoluci v železniční dopravě bohužel vede tento čistě racionální přístup k odsouzení celé řady historicky cenných železničních staveb k zániku.

eine grundsätzliche Veränderung für die Gestalt von Bahnhofsgeländen. Gebäude, die keine neue Nutzung fanden, wurden gewöhnlich lange Zeit ihrem Schicksal überlassen.

Wenn wir die Zeit des Zweiten Weltkriegs nicht berücksichtigen, wurde die ganze Eisenbahninfrastruktur auf unserem Territorium in den Jahren 1918–1992 von der staatlichen Organisation „Československé státní dráhy“ (Tschechoslowakische Staatsbahnen) betrieben und war in ihrem Besitz. Nach der Trennung der Tschechoslowakei im Jahr 1993 wurde diese Gesellschaft in der Tschechischen Republik durch die Gesellschaft „České dráhy“ (Tschechische Bahnen) ersetzt. Seit 2003 sind die Nachfolgerorganisationen von „České dráhy“ die Gesellschaften „Správa železniční dopravní cesty“ / auch SŽDC (seit 2020 mit dem veränderten Namen „Správa železnic“ / Eisenbahnverwaltung) und die Aktiengesellschaft „České dráhy“. Im Jahr 2015 wurde der größere Teil der unbeweglichen Güter (Eisenbahninfrastruktur) auf SŽDC übertragen und die Gesellschaft „České dráhy“ blieb nur noch Beförderer im Bereich der Güter- und Personenbeförderung.



*Holkov, Prostřední Svince, násep koněspřežky s klenutým mostem.
Holkov, Prostřední Svince, Böschung der Pferdeisenbahn mit einer gewölbten Brücke.*

Der Gesellschaft „Správa železnic“ fiel keine leichte Aufgabe zu, da sie sich um einen umfangreichen Immobilienfonds zu kümmern hat, der 1051 Bahnhofsgebäude und weitere 523 Betriebsgebäude einschließlich Grundstücke umfasst. Viele Objekte erfuhren jahrelang keine grundlegende Wartung und befinden sich in einem schlechten technischen Zustand. Für die Bewertung einer weiteren Perspektive der bestehenden Gebäude berücksichtigt die Gesellschaft „Správa železnic“ vor allem die Verwendbarkeit (Zahl der Fahrgäste und Frequenz anhaltender Züge) und die ökonomische Lebensdauer vor weiteren Parametern, wie Denkmal- oder Architekturwert. Bei der gegenwärtigen technologischen Revolution im Bahnverkehr führt diese rein rationale Herangehensweise leider dazu, dass viele historisch wertvolle Eisen-

V Ústředním seznamu kulturních památek České republiky je v současné době evidováno přibližně 250 položek různých železničních objektů a souborů. Jsou to převážně mostní konstrukce, nádražní budovy, vodojemy a hradidlové věže, zcela výjimečně úseky tratí či jejich relikty jako je například národní kulturní památka koněspřežná dráha z Lince do Českých Budějovic. Výpravních budov nádraží a stanic je v seznamu vedeno pouze 59, což je z celkového počtu 1051 zanedbatelné množství. Velká část tohoto významného kulturního dědictví je tedy stále vystavena nebezpečí budoucí demolic.



*Vodárna ve stanici Jindřichův Hradec.
Wasserwerk in der Station Jindřichův Hradec.*

O možnostech ochrany historických železničních staveb se naštěstí v poslední době daří vést dialog. Národní památkový ústav a Správa železnic v roce 2021 podepsaly memorandum o vzájemné spolupráci, jehož náplní by mělo být kromě možnosti prohlásit část staveb kulturními památkami také hledání cesty, jak uchovat toto dědictví i bez přímé legislativní ochrany. V tomto směru je třeba vést širší společenskou debatu, zapojit místní municipality a další subjekty a spolu s nimi hledat vhodné formy nového využití a vhodné konverze. To je jediná cesta, jak uchovat tento významný fenomén, který již více než století určuje charakter našich měst i volné krajiny.

bahnbauten dem Abriss geweiht sind.

In der Zentralen Liste der Kulturdenkmäler der Tschechischen Republik werden in der Gegenwart circa 250 Positionen verschiedener Eisenbahnobjekte und -ensembles erfasst. Es sind überwiegend Brückenkonstruktionen, Bahnhofsgebäude, Wassertürme und Signaltürme, völlig ausnahmsweise Streckenabschnitte oder ihre Relikte, wie zum Beispiel das nationale Kulturdenkmal Pferdeisenbahn von Linz nach Budweis. In der Liste werden nur 59 prachtvolle Bahnhofsgebäude und Stationen geführt, was angesichts der Gesamtzahl von 1051 Objekten eine doch unerhebliche Menge ist. Ein großer Teil dieses bedeutenden Kulturerbes ist deshalb nach wie vor der künftigen Abrissgefahr ausgesetzt.



*Nádražní budova Holubov na trati Č. Budějovice - Č. Krumlov.
Bahnhofsgebäude Holubov auf der Strecke Budweis - Krumau.*

Über Möglichkeiten des Schutzes historischer Eisenbahnbauten gelingt es zum Glück in der letzten Zeit einen Dialog zu führen. Das Nationale Denkmalamt und die Gesellschaft „Správa železnic“ unterzeichneten im Jahr 2021 ein Memorandum über die beiderseitige Zusammenarbeit, dessen Programm neben der Möglichkeit einen Teil von Bauten zu den Kulturdenkmälern zu erklären auch die Suche nach dem Weg sein sollte, wie dieses Erbe auch ohne direkten legislativen Schutz zu bewahren. In dieser Hinsicht muss eine breitere gesellschaftliche Debatte geführt, die Gemeinden und weitere Subjekte eingebunden werden und zusammen mit ihnen muss nach geeigneten Formen einer neuen Nutzung und geeigneten Verwandlung gesucht werden. Das ist der einzige Weg, wie dieses bedeutende Phänomen zu erhalten ist, das schon mehr als ein Jahrhundert lang den Charakter unserer Städte sowie der freien Landschaft bestimmt.

Literatura / Bibliographie

Alena Borovcová. Železniční architektura historická i současná. Mezi limity ochrany a modernizace, Zprávy památkové péče, ročník 81, 2021, č. 3.

Anton 2011: Thomas Anton: Die Zwettler Lokalbahn. Erfurt 2011.

Anton 2012: Thomas Anton: Die Thayatalbahn. Erfurt 2012.

Artl 2010: Gerhard Artl: Die Grenzziehung in Südmähren nach dem Ersten Weltkrieg. In: Gerhard Artl – Gerhard H. Gürtlich – Hubert Zenz (Hrsg.): Zwischen Wald- und Weinviertel : 100 Jahre Lokalbahn Retz-Drosendorf. Wien 2010, S. 57-68.

Aschauer 1964: Franz Aschauer: Oberösterreichs Eisenbahnen: Geschichte des Schienenverkehrs im ältesten Eisenbahnland Österreichs. Linz 1964.

Beier – Slezak 2001: Roland Beier – Josef Otto Slezak: Lokomotiv-Schicksale 1938-1955, Displaced Locomotives. Wien 2001.

Beier – Sternhart 1999: Roland Beier – Hans Sternhart: Deutsche Reichsbahn in Österreich 1938 – 1945 (-1953). Wien 1999.

Binder M., Kafka J., Viktora J., Železnice Českobudějovicka. ISBN 978-80-87277-11-9.
Bufo 1982: Siegfried Bufo: Eisenbahn in Oberösterreich. Egglham 1982.

Buschman 1899: Alfred Freiherr von Buschman: Geschichte der Verwaltung der österreichischen Eisenbahnen. In: Geschichte der Eisenbahnen der oesterreichischen-ungarischen Monarchie, Bd. IV. Wien, Teschen, Leipzig 1899, S. 113-300.

Eisenbahnbureau 1898: Eisenbahnbureau des k. und k. Generalstabes: Unsere Eisenbahnen im Kriege nebst Zweck, Gründung und Wirksamkeit des k. und k. Eisenbahn- und Telegraphenregimentes. In: Geschichte der Eisenbahnen der oesterreichischen-ungarischen Monarchie, Bd. II. Wien, Teschen, Leipzig 1898, S. 111-174.

Fahrplanjahr 2023: ÖBB: Das neue Fahrplanjahr 2023, Bahnboom bringt neue Verbindungen & Investitionen in die Zugflotte, Fahrplanwechsel 2022/23 - ÖBB (oebb.at) (abgefragt 7.11.2022).

Feiler 1952: Karl Feiler: Die alte Schienenstraße Budweis – Gmunden : Ernstes und Heiteres aus dem Leben der einzigen großen Überlandbahn mit Pferdebetrieb. Wien 1952.

Griebel – Slezak – Sternhart 1985: Helmut Griebel – Josef Otto Slezak – Hans Sternhart: BBÖ Lokomotiv-Chronik 1923-1938. Wien 1985.

Hohenbichler 2014: Gerald Hohenbichler zur letzten Fahrt des Vindobona am 13.12.2014. In: <http://www.verkehrsforumw4.at/index.php/archiv/zur-letzten-fahrt-des-vindobona> (abgefragt 3.11.2022).

Hohn 2020, Hohn 2021: Manfred Hohn: 5 Jahrhunderte Bahnen in Österreich. Wien, Bd. 1 (2020), Bd. 2 (2021).

Horn 1986: Alfred Horn: Deutsche Reichsbahn : Reichsbahndirektion Wien. Wien 1986.

Horn 2010: Alfred Horn: Die Geschichte der k.k. priv. Österreichischen Nordwestbahn (ÖNWB). In: Gerhard Artl – Gerhard H. Gürtlich – Hubert Zenz. (Hrsg.): Zwischen Wald- und Weinviertel : 100 Jahre Lokalbahn Retz-Drosendorf. Wien 2010, S. 85-92.

Horn 2010a: Alfred Horn: Die Geschichte der Niederösterreichischen Landesbahnen (NÖLB). In: Gerhard Artl – Gerhard H. Gürtlich – Hubert Zenz (Hrsg.): Zwischen Wald- und

Weinviertel : 100 Jahre Lokalbahn Retz-Drosendorf. Wien 2010, S. 93-102.

Horn 2010b: Alfred Horn: Das rollende Material der k.k. priv. Österreichischen Nordwestbahn und der Lokalbahn Retz-Drosendorf. In: Gerhard Artl – Gerhard H. Gürtlich – Hubert Zenz (Hrsg.): Zwischen Wald- und Weinviertel: 100 Jahre Lokalbahn Retz-Drosendorf. Wien 2010, S. 125-130.

Horn – Wegenstein 2015: Alfred Horn – Peter Wegenstein: Eisenbahn Handbuch: Sonderausgabe: Die Bautätigkeit der DRB in Österreich 1938 bis 1945. Wien 2015.

Hufnagl 2003: Wolfdieter Hufnagl: Die Niederösterreichischen Landesbahnen. Stuttgart 2003.

Humer 1967: Herbert Humer: Pferdeeisenbahn Linz – Budweis. Freistadt 1967.

Jacubec 1996: Ivan Jacubec: Die Regelung von Verkehrsfragen. In: Alice Teichova – Herbert Matis (Hrsg.): Österreich und die Tschechoslowakei 1918 – 1938. Die wirtschaftliche Zuordnung in Zentraleuropa in der Zwischenkriegszeit. Wien, Köln, Weimar 1996, S. 91-112 (= Studien zur Wirtschaftsgeschichte und Wirtschaftspolitik, Bd. 4).

Kalb – Olechowski – Ziegerhofer 2021: Herbert Kalb – Thomas Olechowski – Anita Ziegerhofer: Der Vertrag von St. Germain. Kommentar. Wien 2021.

Kottas Jiří, Křížík František, Praha 1987.

Kozák Roman, Šlégr Vladislav, Hajník Roman. Svět šumavských železnic v proměnách času, Praha 2014.

Kubinszky 2009: Mihály Kubinszky: Bahnhöfe in Alt-Österreich. Wien 2009.

Liebhart 2019: Paul Gregor Liebhart: Unterwegs auf der Franz-Josefs-Bahn: Magistrale zwischen Wien, Waldviertel und Böhmen. Erfurt 2019.

Martinek 2018: Michal Martinek (et al.): Motorové vozy a jednotky Ganz u ČSD. Bd. 3, Prag 2018.

Mechtler 1964/65: Paul Mechtler: Internationale Verflechtungen der österreichischen Eisenbahnen am Anfang der Ersten Republik. In: Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs 17-18 (1964/65), S. 408-435.

Národní památkový ústav: Památkový katalog. <https://www.pamatkovykatalog.cz/>.
ÖBL 1959: Stichwort „Gölsdorf Karl“. In: Österreichisches Biographisches Lexikon 1815–1950 (ÖBL). Band 2, Wien 1959, S. 16-17, https://www.biographien.ac.at/oeb1_2/16.pdf (abgefragt 10.10.2022).

Pfeffer – Kleinhanns 1982: Budweis – Linz – Gmunden: Pferdeeisenbahn und Dampftrieb auf 1106mm Spurweite. Wien, Linz 1982.

Praschinger 2021: Franz Praschinger – Karl Kunstovny – Werner Prokop: Blauer Blitz : die Dieseltriebwagen der Reihen 5045 und 5145 im Portrait. Band 1. 1952-1975. Wien 2021.

Reitler 1898: E. Reitler: Bahnhofsanlagen. In: Geschichte der Eisenbahnen der oesterreichischen-ungarischen Monarchie, Bd. II. Wien, Teschen, Leipzig 1898, S. 321-381.

Sachslehner 2001: Johannes Sachslehner: Auf Schienen durch das alte Österreich. Wien 2001.

Savernik 2009: Hermann Savernik: Der Dampftrieb auf der Pferdeeisenbahn (Budweis –) Linz – Gmunden. Linz 2009.

Schreier Pavel. Příběhy z dějin našich drah, Praha 2009.

Schreier Pavel. Velké postavy našich železnic, Praha 2012.

Schreier Pavel. Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, Praha 2004.

Sima 2008: Johannes Sima: Die Pferdeisenbahn Budweis – Linz – Gmunden: Ein Beispiel der Technikgeschichte aus der Sicht des Denkmalschutzes. Dissertation, TU Wien 2008.

Sommerfahrplan 1930: Bundesministerium für Handel und Verkehr (Hrsg.): Amtlicher Österreichischer Taschenfahrplan. Gültig vom 15. Mai bis einschl. 4. Oktober 1930. Wien 1930.

Sommerfahrplan 1950: Bundesministerium für Verkehr / Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen (Hrsg.): Amtliches Österreichisches Kursbuch. Sommer-Fahrplan 1950, gültig ab 14. Mai 1950. Wien 1950.

Staatsvertrag von Saint-Germain-en-Laye, Staatsgesetzblatt für die Republik Österreich, Nr. 1920/303.

Stockklausner 1979: Johann Stockklausner: Dampfbetrieb in Alt-Österreich 1837-1918. Wien 1979.

Strach 1898: H. Strach: Geschichte der Eisenbahnen Oesterreich – Ungarns von den ersten Anfängen bis zum Jahre 1867. In: Geschichte der Eisenbahnen der oesterreichisch-ungarischen Monarchie, Bd. I., 1. Teil. Wien, Teschen, Leipzig 1899, S. 73-503.

TS 70/71 Vindobona 1979: (ohne Verfasserangabe): TS 70/71 „Vindobona“ eingestellt. In: Eisenbahn (Wien), Nr. 7/79, S. 121-124.

Wegenstein 1982: Peter Wegenstein: Die Franz-Josefs-Bahn. Wien 1982 (=Bahn im Bild, Bd. 24).

Wegenstein 2012: Peter Wegenstein: Wege aus Eisen im Weinviertel. Zur Geschichte der Eisenbahnen zwischen Manhartsberg und March. Schleinbach 2012.

Weininger 2014: Michael Weininger: Lehrjahre eines Fahrdienstleiters. In: Christoph Wallisch-Pertl (Hrsg.): Selection: Eisenbahngeschichten. 2014, S. 24-43.

Wenzel 1977: Hansjürgen Wenzel: Lokomotiven ziehen in den Krieg. Fotos aus dem Eisenbahnbetrieb im Zweiten Weltkrieg. Wien 1977.

Wikipedia, Suchwort „Arpad“: https://de.wikipedia.org/wiki/MAV-Baureihe_Arpad (abgefragt 3.11.2022).

Wikipedia, Suchwort „Bahnhof Gmünd“, https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Gmünd (abgefragt 20. Oktober 2022).

Wikipedia, Suchwort „Brennersee“: <https://de.wikipedia.org/wiki/Brennersee> (abgefragt 20.10.2022).

Wikipedia, Suchwort „Eisenbahnstrecken in Österreich“, https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Eisenbahnstrecken_in_Österreich#Verworfenne_Projekte,_unvollendete_Bahnstrecken (abgefragt 20.10.2022).

Wikipedia, Suchwort „Vindobona (Zug)“, [https://de.wikipedia.org/wiki/Vindobona_\(Zug\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Vindobona_(Zug)) (abgefragt 22.10.2022).

Wolf 2006: Alfred Wolf: Die Franz-Josefs-Bahn und ihre Nebenlinien. Erfurt 2006.

Publikace vznikla v rámci projektu MonumTech - Společný vznik a historie, současnost i budoucnost technických památek česko-rakouského příhraničí, číslo projektu ATCZ261, který je spolufinancován z programu Interreg V-A Rakousko - Česká republika a z rozpočtu Jihočeského kraje.

Die Publikation entstand im Rahmen des Projekts MonumTech - Gemeinsame Entstehung und Geschichte, Gegenwart und Zukunft technischer Denkmäler tschechisch-österreichischer Grenzregion, Projektnummer ATCZ261, das aus dem Programm Interreg V-A Österreich-Tschechische Republik und dem Haushalt des Südböhmischen Kreises kofinanziert wird.

ISBN 978-80-11-02957-9



9 788011 029579