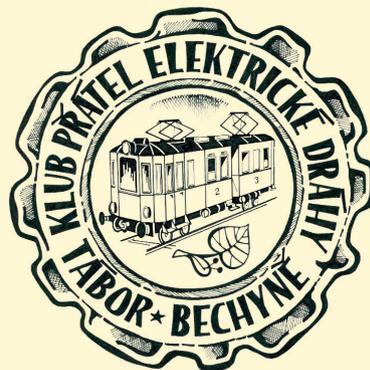


## Club der Freunde der elektrischen Bahn Tábor – Bechyně

Die Organisation begann ihre Tätigkeit im Jahr 1998 als Nachfolgerin einer Stiftung. Ihr Ziel ist es, über ihre Aktivitäten, vor allem durch die **Veranstaltung historischer Fahrten**, die einzigartige Strecke und das Erbe des vielseitigen Erfinders František Křižík am Leben zu erhalten.

Seit Beginn seiner Tätigkeiten hat der Club **insgesamt 127 Fahrten** veranstaltet, bei denen 12 500 Fahrgäste befördert wurden. Zu den beliebtesten gehört zum Beispiel die bereits 13. Saison der **Nikolausfahrt in Verbindung mit einer Überraschung für Kinder**.

Der Club der Freunde der elektrischen Bahn Tábor – Bechyně trug in den Jahren 2002 und 2003 eine Summe von 200 Tsd. CZK für eine Generalsanierung von Křižíks ursprünglicher elektrischer Lokomotive M 400 „Elinka“ bei und 60 Tsd. CZK für die Rekonstruktion der Remise (eines kleinen Depots) in Bechyně.



Alle verwendeten Illustrationen stammen von dem Künstler Jan Stránský.

### Weitere Informationen

[www.cd.cz/nostalgie](http://www.cd.cz/nostalgie)

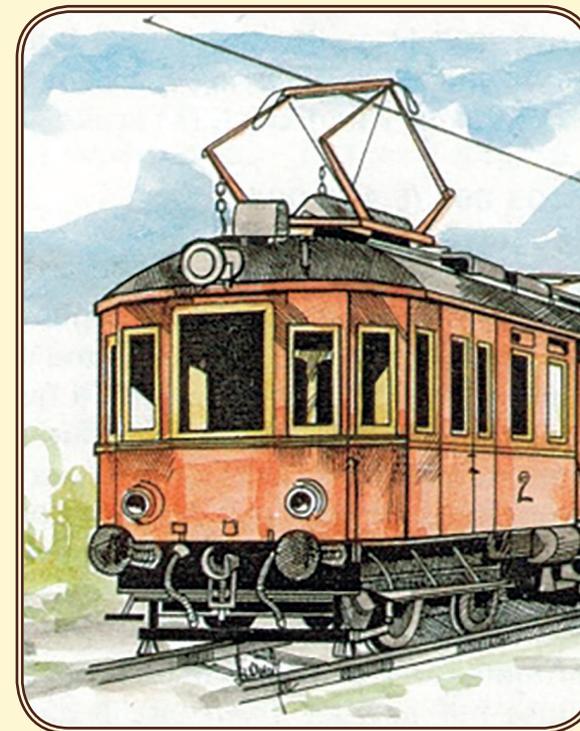
### Veranstaltungspartner



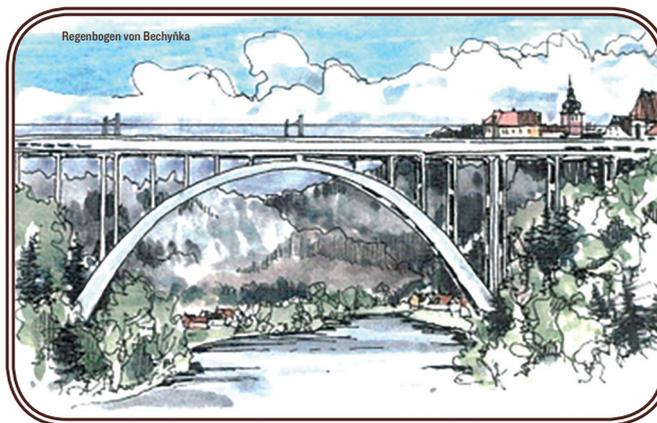
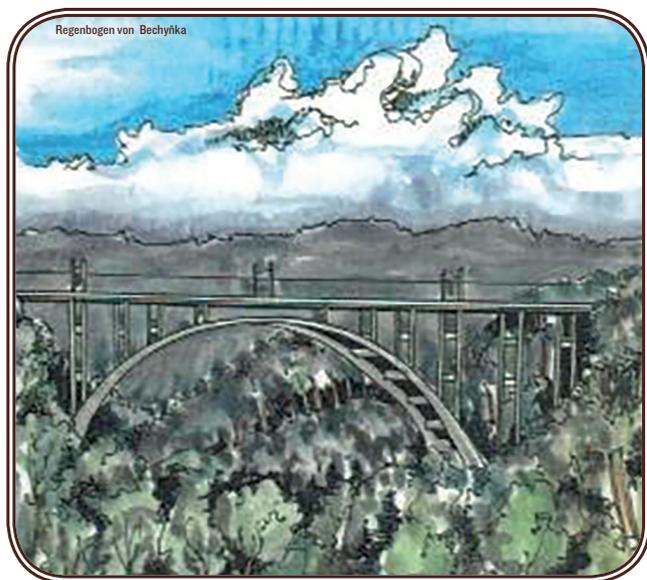
# Mit der Elinka entlang der Bechyňka

## Tábor – Bechyně und zurück

### Aus der Geschichte unserer ersten elektrifizierten Strecke.



Auf dem Gebiet der Tschechischen Republik finden wir eine ganze Reihe von Denkmälern, dank derer wir auch Jahrzehnte später über den Scharfsinn und die Entschlossenheit der Eisenbahningenieure und der Investoren früherer Generationen staunen können. Die Strecke „Bechyňka“ zeichnet sich durch einen bedeutenden Rekord aus – auf keiner anderen öffentlichen Strecke in Tschechien gab es früher einen elektrischen Betrieb. Besuchen Sie daher mit uns ein kleines, aber bedeutendes Stück Eisenbahngeschichte!



### Bauprozess

Der Bahn wurden bei der Gewährung der Konzession bestimmte Zugeständnisse gegenüber anderen Nebenstrecken gewährt. Z.B. wurde der Mindestradius von Kurven auf 125 Meter gesenkt. Weiter wurde die Nutzung von Schienen mit 21,75 kg/m gegenüber den für andere Schienen verwendeten kg/m genehmigt. Anhand weiterer technischer Parameter wurde die Befahrung von Kurven mit weniger als 150 m Radius mit einer Maximalgeschwindigkeit von 15 km/h gegenüber den übrigen Streckenteilen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zugelassen. Das höchste durchschnittliche Gefälle der Strecke wurde auf 35 Promille festgelegt. Die Strecke sollte dem Terrain angepasst werden, der einzige kurze Einschnitt hat eine Tiefe von nur 4 Metern. Nicht nur durch diese Einschränkungen wurden fast 200 Tonnen Stahl gespart. Auch wenn Wechselstrom bevorzugt wurde, kam hier Gleichstrom zum Einsatz.

Die aufwendigsten Bauten der ganzen Eisenbahnstrecke waren eine Stahlbrücke über den Fluss Lužnice in Tábor und das Objekt des Kraftwerks an dieser Brücke. Die Brücke ist 174 Meter lang und erreicht eine Höhe von 20 m über dem Fluss. Der Stein für die Brückenpfeiler wurde in den Steinbrüchen Pod Klokoty bei Tábor gewonnen. Die Kosten des Baus der Strecke betragen 2.795.000 Kronen.



### Gründung der Strecke

František Křížík suchte angestrengt nach Möglichkeiten, einen elektrischen Antrieb in der Eisenbahn einzusetzen. Jedoch gab es im damaligen Österreich-Ungarn keine Erfahrungen mit dieser Technologie, deswegen ging die Aktivität für die Entstehung einer regionalen Strecke von Unternehmern aus. Der Pionier in diesem Bereich war Jan Sedlák, der Direktor des František-Křížík-Werks, der im Jahr 1898 mit der Genossenschaft/Vereinigung, die für den Bau der Strecke Bechyň - Tábor gegründet wurde, über die Ausarbeitung eines Projekts mit elektrischem Betrieb wurde, über.

Nach Kurzem erteilte das k.k. Eisenbahnministerium seine Zustimmung mit dem Entwurf des Baus dieser Bahn. Und dies, obwohl für andere regionale Bahnen weiterhin der Betrieb in klassischer Form, also mit Dampflokomotiven, bevorzugt wurde.

Die Konzession für den Bau der elektrischen Bahn wurde der Genossenschaft am 19. 4. 1902 erteilt. In dieser Konzession war als Termin für den Abschluss des Baus das Ende des Jahres 1904 angeführt. Der Landesausschuss verkürzte diese Frist jedoch auf den 1. 6. 1903.

### Betrieb und Entwicklung

Die erste Testfahrt wurde durchgeführt nach nur einem Jahr Bau am 1. 6. 1903 und die feierliche Fahrt, die den regelmäßigen Betrieb der Strecke eröffnete, verlief am 21. 6. 1903. Der Betrieb wurde zu Beginn durch zwei Elektromotorwägen sichergestellt, zu denen im Jahr 1905 ein dritter und im Jahr 1908 ein vierter hinzukam. Diese Wagen wurden später als EM 400 (001, 002) bezeichnet und waren von identischer Konstruktion. Der dritte Wagen (003) und der vierte Wagen (004) hatten eine von den vorherigen Wagen abweichende Konstruktion. Der bis heute betriebsfähige Wagen mit der Kennzeichnung M400.01 ist seit dem Jahr 1974 Bestandteil der Sammlung des Technischen Nationalmuseums.

Im Jahr 1929 wurde die Strecke auf das andere Ufer der Lužnice in Bechyň verlängert, wo der Fluss durch eine neu gebaute Stahlbetonbrücke überspannt wurde, die zum 10. Jubiläum der Gründung der Tschechoslowakischen Republik gebaut wurde. Die Brücke wurde Bechyňer Regenbogen genannt und ihre Besonderheit ist die gemeinsame Fahrbahn für Eisenbahn- und Straßenverkehr.

Ein weiteres wichtiges Datum ist das Jahr 1938, als eine Rekonstruktion der Traktführung und Speisung der Bahn durchgeführt wurde. Neben den Wagen von Elinka fuhren auf der Strecke auch die Maschinen E 410 001, E 422.0 (Bobinka), E 424.002 (Bastila), E 436.0 und sogar auch Dampflokomotiven der Baureihe 423.0, später auch die Lokomotiven E 423.0.



### Technische Parameter

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