

## **České Budějovice (1909 – 1950)**

## Obsah

STRUČNÝ HISTORICKÝ PŘEHLED .....	5
POPIS STAVEBNÍCH TRATÍ .....	5
NAPÁJENÍ TRAMVAJOVÝCH TRATÍ A „HŘBITOVNÍHO“ TROLEJBUSU .....	14
VOZOVNA .....	15
VOZOVÝ PARK .....	16
<i>Motorové vozy osobní dopravy</i> .....	16
<i>Vlečné vozy osobní dopravy</i> .....	17
<i>Přípojné služební a nákladní vozy</i> .....	18
<i>Trolejbusy</i> .....	19
LINKOVÉ VEDENÍ .....	22
POUŽITÉ ZKRATKY A ZVLÁŠTNÍ TERMÍNY .....	24
VÝROBCI .....	24
PRAMENY .....	24
RESUMÉ .....	25
<i>Stavební tratě</i> .....	25
<i>Vozový park</i> .....	25
<i>Linkové vedení</i> .....	25



## ***Stručný historický přehled***

Největší město jižních Čech zbudovalo svou tramvaj stejně jako řada dalších lokalit především pro spojení centra s železnicí. Specifické podmínky Budějovic však způsobily, že místa styku mezi oběma drážními systémy byla celkem tři: hlavní nádraží a železniční zastávky na severním a jižním okraji města. Nevelký kolejový systém se skládal ze dvou stavebních tratí pro osobní dopravu a jedné manipulační, postavených naráz. Součástí městské dopravy byla do počátku I. světové války i trolejbusová trať, vzniklá jako pokračování tramvaje vzhledem k nutnosti úrovnových křížení se dvěma hlavními železničními tratěmi v severní části města. Trolejbusy byly navrhovány jako alternativa obsluhy celého města před zahájením výstavby tramvaje.

Po překonání problémů s použitelností jediné velké umělé stavby – mostu přes Malší – se provoz na dvě desetiletí ustálil. Obnova tratí po I. světové válce vedla k drobným korekturám tras, které však zásadně nerozšířily působnost tramvaje v obvodu rostoucího města. Provoz trpěl značnými ekonomickými problémy. Počátkem 20. let se proto uvažovalo o jednomužném provozu, od poloviny 30. let s náhradou nekolejovou dopravou.

V prosinci 1920 byl při komunistickém pokusu o puč („generální stávká“) zastaven na několik dní provoz elektrárny a tím i tramvaje. Po konsolidaci situace následoval značný počet výpovědí iniciátorů této akce.

Rozpor mezi možnostmi jednokolejných tratí, nedostatečným vozovým parkem a potřebami města vyústil i v Budějovicích v rozhodnutí nahradit tramvaj trolejbusem. Pozoruhodnou skutečností je, že nový dopravní prostředek nejprve tramvaj doplnil v chybějících směrech a až následně postupně (ovšem velmi rychle) nahradil.

Výstavbu a v počátcích i provoz zajišťovala firma Internationale Elektrizitätsgesellschaft (IEG), později elektrotechnické oddělení vídeňské Unionbanky. Od roku 1910 příslušely budějovické tramvaje k podniku VEAG (Vereinigte Elektrizitätswerke A. G. = Spojené elektrické závody a. s.), který na našem území vlastnil i provozy v Mostě a částečně v Teplicích. Roku 1925 je odkoupily Jihočeské elektrárny, na několik posledních týdnů provozu (od 1. 1. 1950) se staly součástí nového Dopravního komunálního podniku České Budějovice.

## ***Popis stavebních tratí***

Od zahájení až téměř do ukončení provozu disponovaly budějovické tramvaje třemi stavebními tratěmi:

1. 1909 Nádraží – Pražské předměstí
2. 1910 Včela – Linecké předměstí (Jižní zastávka) [1936 Linecké předměstí (Erbenova)]
3. 1909 Radeckého náměstí – Vozovna

Pro spojení s ústředním hřbitovem, ležícím za dvěma železničními tratěmi, vznikla trolejbusová trať

4. 1909 Pražské předměstí – Hřbitov svaté Otýlie

Staničení tratí budějovických tramvajů vykazovalo některé zvláštnosti. Hlavní trať začínala pro sjednocení stavebních a provozních kilometrů „záporným“ úsekem, odbočná trať na Linecké předměstí byla staničena od km 0,000 u nádraží a manipulační trať k vozovně začínala fiktivním kilometrem 0,000 umístěným zcela mimo kolejovou síť a celá byla značena záporně.

Budějovický provoz držel prakticky jediný „rekord“ mezi českými, moravskými a slezskými městy s „metrovými“ tramvajemi: byl z hlediska podélného profilu tratí nejplošší. Rozdíl mezi nejvýše (konečná Linecké předměstí, původně 394,20 m nad mořem) a nejnižší (konečná Pražské předměstí, 384,25 m) položeným bodem činil necelých 10 výškových metrů, po úpravách tratí roku 1936 tuto hodnotu mírně překročil.

### **1. Nádraží – Pražské předměstí**

<b>zahájení provozu</b>	<b>15. 6. 1909</b>
<b>stavební délka</b>	<b>3,062 km</b>
<b>provozní délka</b>	<b>2,940 km</b>
<b>původní provedení</b>	<b>jednokolejná trať s výhybnami</b>
<b>největší sklon</b>	<b>16 ‰ v km 1,650 – 1,700</b>

První trať budějovických tramvajů měla při zahájení provozu následující staničení:

-0,060 konec výtahné koleje výhybny Nádraží  
0,000 střed výhybny a zastávka Nádraží – Bahnhof, počátek provozní délky  
0,205 zastávka Rosenauerova ulice – Rosenauer Gasse (Dvořákova)

0,467 odbočka spojovacího oblouku k „Centrále“  
 0,520 zastávka Radeckého náměstí – Radetzkyplatz (křižovatka Žižkova – Novohradská)  
 0,536 odbočka tratě k „Centrále“  
 0,705 střed výhybny a zastávka Ulice U tří lvů – Drei Löwengasse  
 0,970 zastávka Spolková ulice – Vereinshausgasse (Hlavní pošta)  
 1,144 odbočná výhybka trati Včela – Linecké předměstí  
 1,195 zastávka Včela – Biene (roh náměstí Přemysla Otakara II. u ulic Karla IV. a Dr. Stejskala)  
 1,233 střed výhybny Náměstí (bez pravidelné zastávky)  
 1,410 zastávka Piaristická ulice – Piaristen Gasse  
 1,650 zastávka Spořitelna – Sparkasse (křižovatka Krajinská – Hradební)  
 1,815 střed výhybny a zastávka Mariánské náměstí – Marienplatz  
 2,080 zastávka Staroměstská ulice – Altstadtgasse  
 2,415 zastávka Pekárenská ulice – Bäckhausgasse, směr tam  
 2,435 zastávka Pekárenská ulice, směr zpět  
 2,940 střed výhybny a zastávka Dělostřelecká kasárna – Artilleriekaserne (před vlečkovým přejezdem na Pražské třídě, tehdy trať České Budějovice – Plzeň), konec provozní délky  
 3,002 konec výtažné koleje výhybny Dělostřelecká kasárna, konec stavební délky

Výhybny Nádraží, U tří lvů a Dělostřelecká kasárna měly celkovou délku 75 m, výhybna Náměstí 62,7 m a výhybna Mariánské náměstí 68,12 m. Všechny byly provedeny tak, aby vozy vjížděly do odbočky a odjížděly přímo (při levostřanném provozu). Koleje vedly po okrajích ulic (od nádraží po Mariánské náměstí vpravo, přibližně od zastávky Staroměstská na konečnou vlevo), v úseku Mariánské náměstí – cca Staroměstská ulice přibližně uprostřed. Od nádraží po Mariánské náměstí byly zadrženy, dále většinou zasypány štěrkem. V celé délce byly použity žlábkové kolejnice.

Počátek trati ležel ve výšce 389,99 m nad Jadranem. Mírně stoupající terén části přednádražního prostranství vedl k tomu, že nejvyšší bod se téměř kryl s počátkem provozní délky (390,11 m). Nejvyšší hodnota stoupání (16 ‰) byla dosažena na nájezdu na most přes Mlýnskou stoku u bývalé Pražské brány, což potvrzuje výše uvedenou charakteristiku místní tramvajové sítě. Minimální poloměr 20 m byl použit v oblouku z přednádraží do Radeckého (Žižkovy) třídy.

V úseku Nádraží – Náměstí Františka Josefa (Přemysla Otakara II.) byl dočasně 2. 12. 1908 udržován dvěma vozy provoz na oslavu 60. výročí panování Františka Josefa I. Při těchto i následujících zkušebních jízdách na jaře následujícího roku se zjistilo, že oba mosty přes Mlýnskou stoku je nezbytné zesílit. Tyto úpravy pozdržely zprovoznění jinak hotové trati.

Do počátku roku 1911 byla nově zřízena zastávka Dělostřelecká kasárna – Artilleriekaserne v km 2,830 (později Svatá Trojice). Od té doby se pro konečnou výhybnu užívalo také pojmenování Pražské předměstí – Prager Vorstadt (podle názvu sousední železniční zastávky později též Staroměstská zastávka).

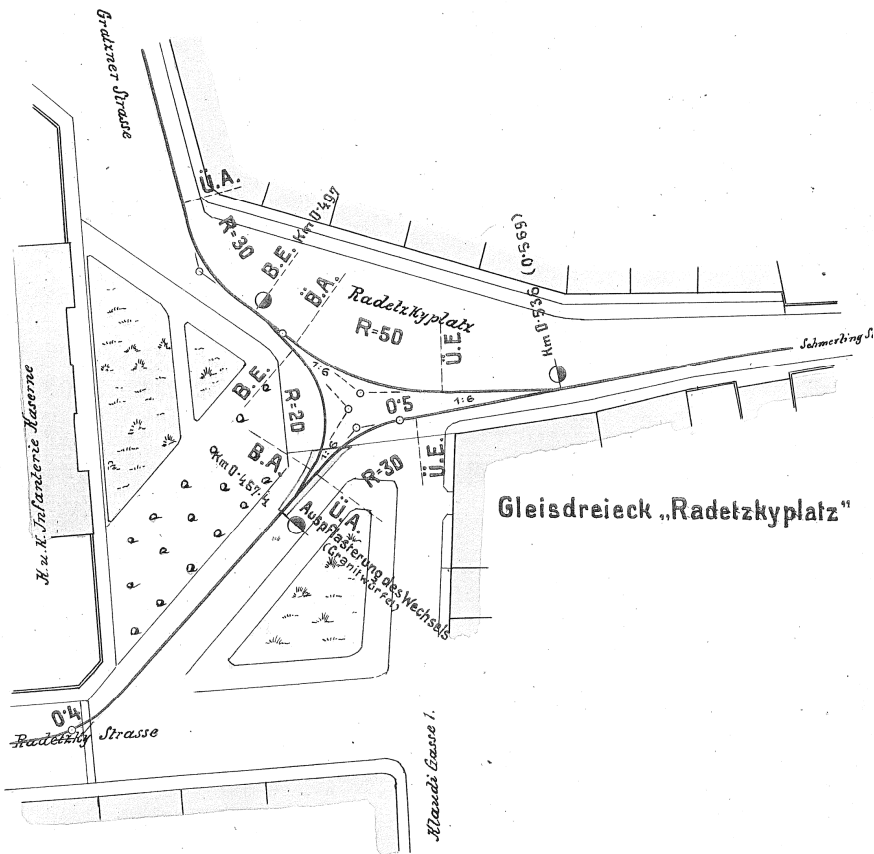
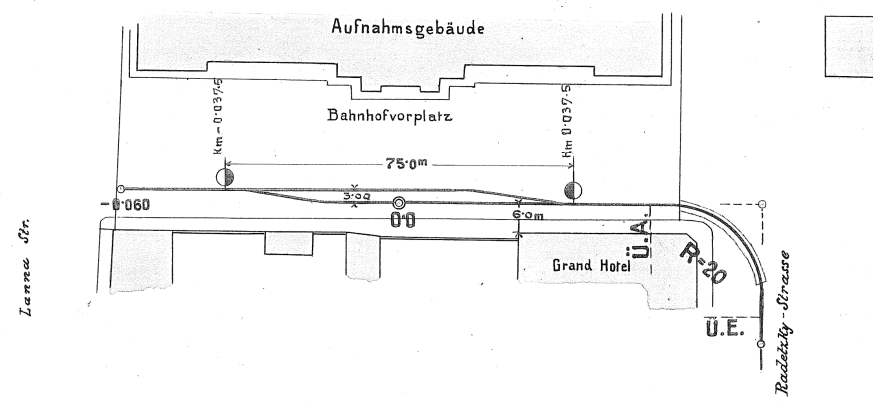
Vzhledem k otevření nové městské spořitelny došlo od 1. 8. 1914 ke zrušení dosavadních zastávek Piaristická ulice a Spořitelna a zřízení nové v km:

1,470/1,490 Spořitelna – Sparkasse (směr tam/zpět, křižovatka Krajinská – Hroznová)

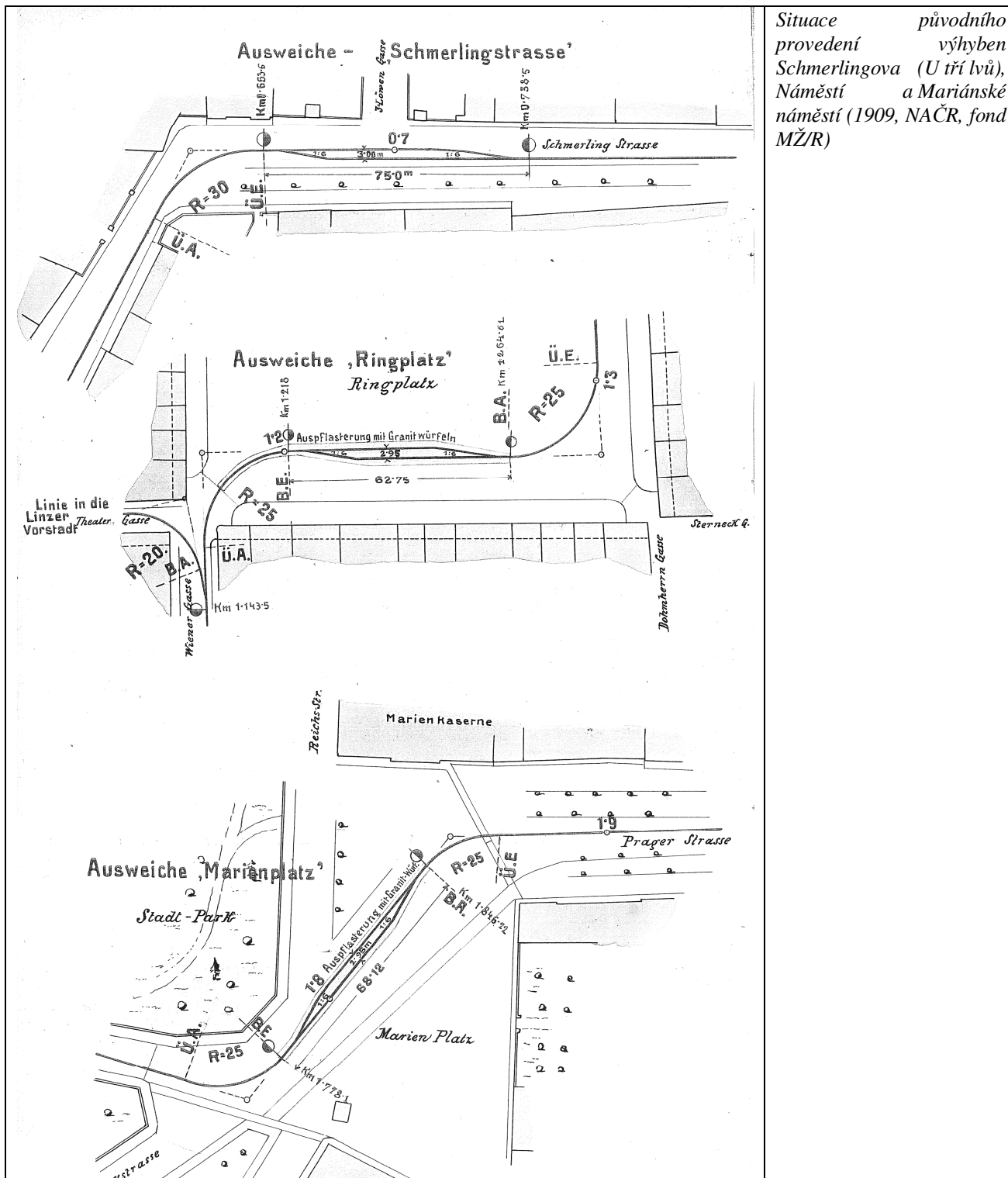
Dne 29. 7. 1921 ministerstvo železnic schválilo záměr na vynětí nepoužívaných výhybek na tehdejším náměstí Svobody (Přemysla Otakara II.). Zřejmě se jednalo o dočasné vyřešení nedostatku kolejiva.

Trať prošla ve druhé polovině 20. let rekonstrukcí, při níž byly použity těžší kolejnice, zadrženy v celé délce (včetně „zbylé“ šířky vozovek) s výjimkou úseku před konečnou na Pražském předměstí, provedeného vzhledem k šíři ulice jako otevřený. Směrové korekce byly přitom minimální, zvětšily se poloměry oblouků u nádraží a mezi odbočkami do vozovny.

### Ausweiche „Bahnhofvorplatz“



Situace původního provedení konečné Nádrazí a trojúhelníku na Radeckého náměstí (1909, NAČR, fond MŽ/R)



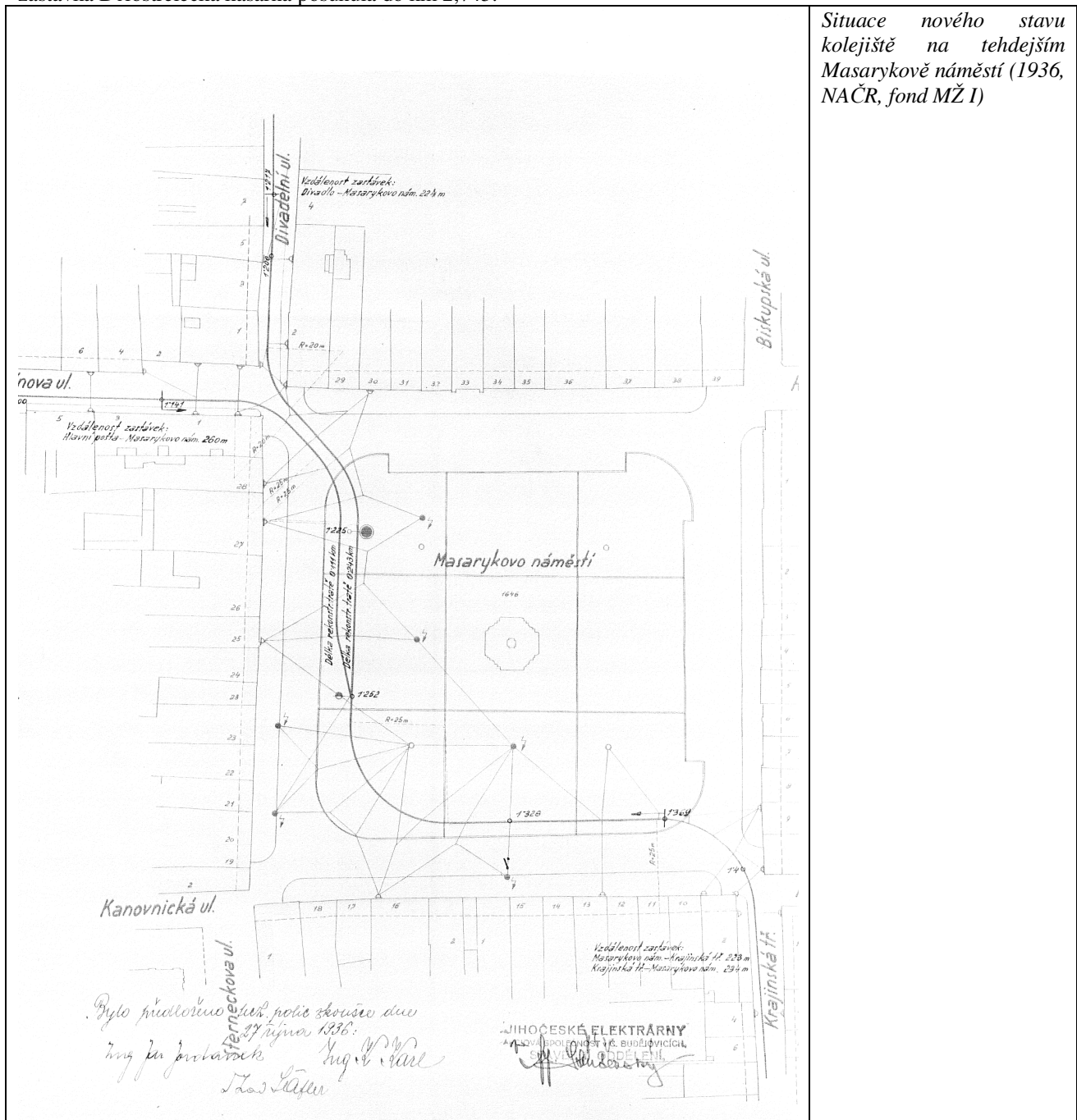
Situace provedení původního výhyben Schmerlingova (U tří lvů), Náměstí a Mariánské náměstí (1909, NAČR, fond MŽ/R)

Roku 1936 se zásadně změnila kolejová situace na Masarykově náměstí (Přemysla Otakara II.). Původní oblouk z Rašínovy ulice (Karla IV.) poloměru 25 m nahradil ostřejší (poloměr 20 m), zaústěný přímo do východní koleje někdejší výhybny, zredukované na odbočku (km 1,252), jejíž výhybka měla přímý směr v relaci Pražské předměstí – Linecké předměstí. Původní šikmé vedení podél severní strany náměstí nahradila kolej rovnoběžná s frontou domů, nově byl proveden oblouk do Krajinské třídy. Celková délka tratě se zkrátila o 17 m (zaveden odchylný hektometr 1,2 – 1,3), zanikla zastávka Včela, vznikla zastávka Masarykovo náměstí (km 1,225). Kalendář přestavby byl následující:

- 25. 5. 1936 politická pochozí komise
- 3. 6. 1936 udělení stavebního povolení

- 24. 8. 1936 zastavení provozu přes náměstí: nové dláždění
- 8. 9. 1936 zahájení provozu na novém kolejišti

TPZ nového kolejiště proběhla 27. 10. 1936 (žádost 21. 9. téhož roku). Počátkem následujícího roku se zastávka Dělostřelecká kasárna posunula do km 2,745.



Situace nového stavu kolejiště na tehdejší Masarykově náměstí (1936, NAČR, fond MŽ I)

Od června 1943 se zastávka Pekárenská posunula a získala ostrůvek. Při úpravě Kasselského (Mariánského) náměstí byla zdejší výhybna vybavena vnějšími ostrůvky beze změny kolejové situace. Na Pražském předměstí byl zaveden nástup a výstup cestujících z kolejiště, nikoli z přilehlé ulice.

Trať poškodil zejména mezi nádražím a Senovážným náměstím 24. 3. 1945 nálet. Doprava byla obnovena po čtyřech týdnech s pomocí povrchových kolejnic. Na podzim 1948 byla pravděpodobně vložena křížení s nově stavěnou trolejbusovou tratí. Téměř jistě k tomu došlo na Jirsíkově (Mariánském) náměstí, kde tramvaj křížila provozní trať Stalinovo (Senovážné) náměstí – Čtyři Dvory. Vzhledem k vybavení trolejbusů Vetra – ČKD bateriovým pohonem nebyl tento zásah nutný na manipulačním spojení do vozovny.

V rámci likvidace tramvají ve městě se postupně zastavoval provoz i na původní „hlavní“ trati:



- od 6. 8. 1949 v úseku Nádraží – km 0,536,
- od 28. 10. 1949 se úsek km 0,536 – Masarykovo náměstí používal pouze jako manipulační,
- v období 28. 2. – 2. 3. 1950 skončil provoz na zbytku trati (datum se nepodařilo přesně stanovit, možné jsou všechny tři dny).

Likvidace trati začínala vrchním vedením (pokud bylo nutno uvolnit prostor pro výstavbu trolejbusových tratí: na většině úseků však díky vedení tramvaje na okraji ulic mohly oboje troleje viset vedle sebe). Koleje byly údajně zcela vytrhány v letech 1956–58.

## 2. Včela – Linecké předměstí

**zahájení provozu** 16. 4. 1910 [27. 10. 1936]  
**stavební délka** 1,801 km [1,942 km]  
**provozní délka** 1,727 km (do 15. 6. 1916 bez 0,053 km na Zlatém mostě) [1,936 km]  
**původní provedení** jednokolejná trať s výhybnami  
**největší sklon** 22,9 ‰ v km 2,23

Staničení odbočné trati do jižní části města bylo v protokolu o TPZ ze dne 7. 6. 1909 udáno od stavebního km 0,000 trati Nádraží – Pražské předměstí:

1,144 tratě Nádraží – Pražské předměstí: odbočná výhybka  
 1,172 zastávka Včela – Biene (oblouk z ulice Karla IV. do ulice Dr. Stejskala)  
 1,345 zastávka Divadlo – Theater  
 1,574 střed výhybny a zastávka Okresní zastupitelstvo – Bezirksverwaltung (Lidická před magistrátem)  
 1,950 zastávka Vojenská nemocnice – Militärspital (Lidická mezi katastrálním úřadem a okr. soudem)  
 2,250 zastávka Měšťanský pivovar – Bürgerliches Bräuhaus (u vchodu do pivovaru Samson)  
 2,570 zastávka Roudenská ulice – Rudnergasse (náměstí Jiřího z Poděbrad)  
 2,871 střed výhybny a zastávka Linecké předměstí – Linzer Vorstadt = konec provozní délky (konec Heydukovy ulice u Jungmannova náměstí)  
 2,969 konec výtažné koleje výhybny Linecké předměstí = konec stavební délky

Při TPZ byly však zjištěny dva zásadní problémy: trať byla vystavěna pouze do km 2,883 (nebyla dokončena výhybna Linecké předměstí a přístupová cesta k přilehlé železniční zastávce) a především nebyl povolen pravidelný provoz tramvají po Zlatém mostě. Ministerstvo železnic totiž i přes kladné stanovisko Generální inspekce rakouských železnic z podzimu 1908 odmítlo vydat patřičný souhlas. Jednání o provozu na Linecké předměstí se táhla dalších 10 měsíců. Nakonec došlo ke kompromisu: jeden motorový vůz mohl most (provisorně zesílený) přejet ráno a večer bez cestujících, doprava se udržovala v úseku Nádraží – Divadlo a Most (provisorní zastávka v km 1,398) – Linecké předměstí. Cestující přecházeli Malší pěšky<sup>1</sup>.

Trať začínala levou výhybkou, vloženou do „hlavní“ trati. Její stavění do příslušného směru obstarával díky konfiguraci výhyben vždy vůz, jedoucí po hrotu. Obloukem o poloměru 20 m odbočila do Divadelní ulice (Dr. Stejskala), po jejímž levém okraji došla k „osudnému“ Zlatému mostu. Po téže straně Linecké (Lidické) ulice vedla až k odbočení vlevo do Gabelsbergerovy (Heydukovy) ulice, které bylo provedeno složeným pravo–levým obloukem. Téměř v celé délce stoupala (s výjimkou sjezdu z mostu směrem ke konečné), nejnižší bod ležel na samém počátku (387,65 m nad mořem), nejvyšší na konci tratě (394,42 m) byl zároveň nejvyšším místem, kam budějovická tramvaj vyjela. V centru byla kolej zadlážděna, za výhybnou Okresní zastupitelstvo (o délce 75 m, provedené obdobně jako výhybny na hlavní trati) byla pouze zašterkována. Výtažná kolej dodatečně dokončené výhybny Linecké předměstí končila v km 2,945.

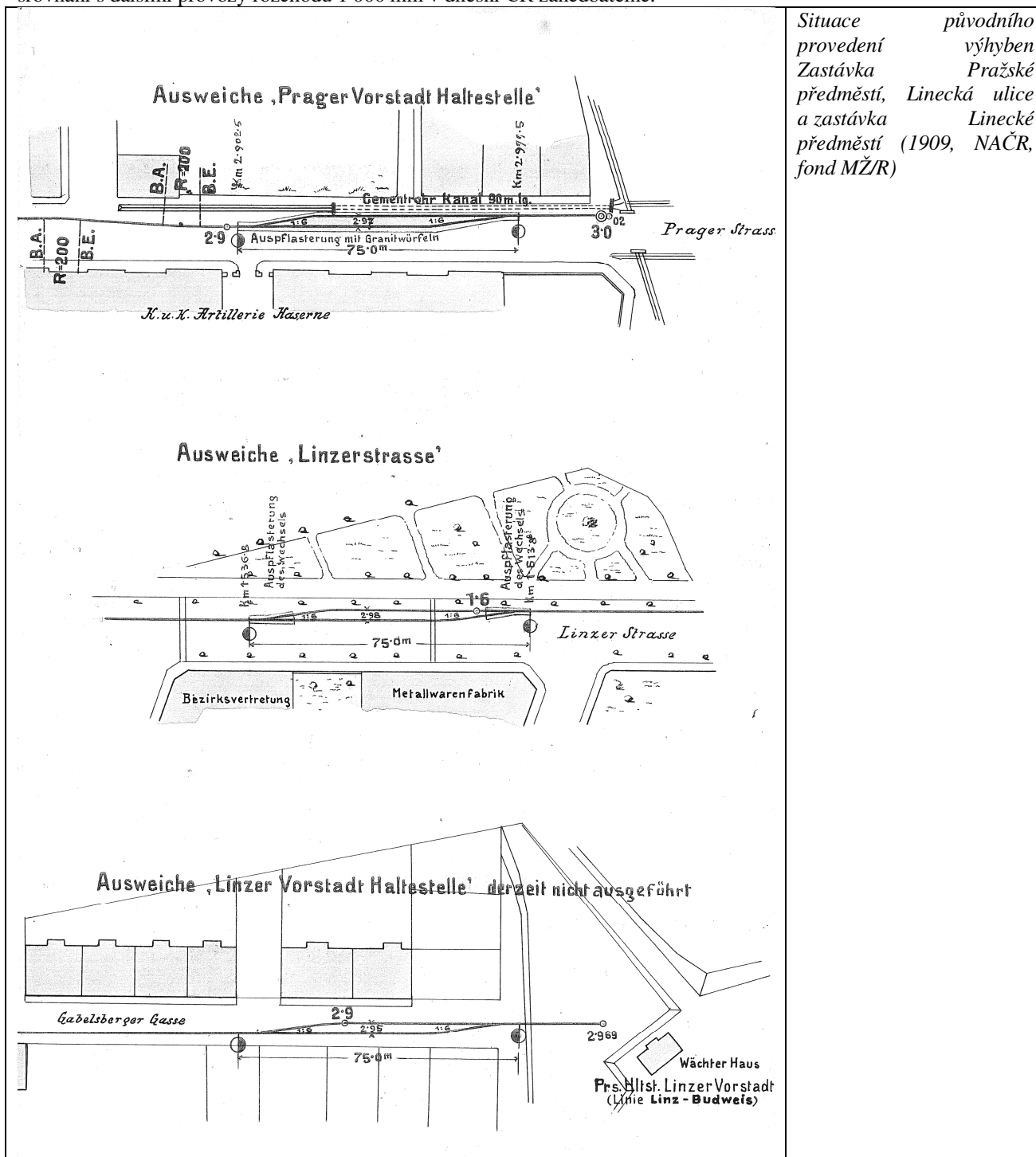
Do počátku roku 1911 byla zřízena nová zastávka Gabelsbergerova ulice – Gabelsberggasse v km 2,720 (Lidická před odbočením Heydukovy) a zastávka Vojenská nemocnice byla pod novým názvem Mühlfeldova ulice – Mühlfeldgasse (Matice školské) přemístěna do km 2,055/2,070.

V červnu 1914 vzniklo dřevěné mostní provisorium nad Zlatým mostem (3. 6. bylo vydáno povolení k dočasné přeložce trati), režim provozu se nezměnil. V následujících měsících s problémy, které přinesla počínající válka, započala stavba nového mostu. Ocelovou konstrukci s horními nosnými oblouky dodala firma bratří Prášilů. Rozpětí hlavních nosníků činí 39,07 m, proti svému předchůdci má výše položenou mostovku.

Od 8. 6. 1916, kdy proběhla zatěžkávací zkouška jak parním válcem a „shlukem lidí“, tak i unikátním tramvajovým vlakem ve složení vozů 8 + 22 + 7 + 21 + 4 s příslušnou zátěží, bylo konečně možno zahájit přímou

<sup>1</sup> Úřední zkouška provisorně zesíleného mostu proběhla 9. 2. 1910, jízdy prázdných vozů byly povoleny 14. 2. téhož roku.

dopravu od nádraží až na Linecké předměstí<sup>2</sup>. Nové nájezdy na most přinesly v Budějovicích nevídané hodnoty stoupání: ve směru od Nádraží 28 ‰, od Lineckého předměstí dokonce 32,5 ‰ (v délce 20 m). I ty však byly ve srovnání s dalšími provozy rozchodu 1 000 mm v dnešní ČR zanedbatelné.



Situace provedení *původního výhyben*  
 Zastávka *Pražské předměstí, Linecká ulice a zastávka Linecké předměstí (1909, NAČR, fond MŽR)*

Dne 4. 2. 1920 povolilo ministerstvo železnic ukončení povinnosti průvodčího kráčet před tramvajovým vlakem v úseku Vídeňská (původně Včela) – Divadlo a zpět (stejně jako při jízdě od Včely na náměstí). Provozovatel v příslušné žádosti argumentoval tím, že za více než 10 let se zde nestala žádná nehoda. Správní orgán usoudil, že bezpečnosti provozu napomáhá i přítomnost dopravního policisty na křižovatce.

<sup>2</sup> Údajně již v týdnech předtím jezdily přímo od nádraží k vojenské nemocnici lazaretní transporty, zahájení pravidelné dopravy bylo povoleno 15. 6. 1916.

Poválečná rekonstrukce tramvajových tratí přinesla i na Linecké předměstí těžší kolejnice (1925–29), nedotkla se však závěrečného úseku v Heydukově ulici. Vzhledem k připravované přeložce zde zůstal původní svršek, jehož havarijní stav se stal důvodem pro stížnost majitelů okolních domů, zaslanou v listopadu 1935 ministerstvu železnic.

Důvodem k přeložce byla změna dopravní situace v okolí. Četnost přestupů na železnici byla minimální, naproti tomu nová nemocnice a výstavba rodinných domů na Lineckém předměstí i přilehlém Rožnově vyvolávala poptávku po lepším spojení s centrem.

Zlepšená hospodářská situace umožnila provést záměr na změnu ukončení trati v létě 1936. Od 24. 6. t. r. končila linka L na provisorní zastávce před křižovatkou Linecká – Heydukova. Namísto původní tratě v km 2,648 – 2,969 vznikl nový úsek, vedený po Linecké (Lidické) třídě přímo:

- 2,648 počátek nového úseku
- 2,798 zastávka Všeobecná nemocnice (směr tam, křižovatka Lidická – Šumavská)
- 2,817 zastávka Všeobecná nemocnice (směr zpět)
- 3,030 střed výhybny a zastávka Linecké předměstí (na Lidické mezi Máchovou a Erbenovou), výhybna délky 75 m, provedena obdobně jako předchozí = konec provozní délky
- 3,090 konec výtažné koleje výhybny Linecké předměstí = konec stavební délky

Konec trati byl nejnižším „tramvajovým“ bodem v českých zemích. Nový úsek začínal v nadmořské výšce 393,921 m. Nejvyššího bodu dosáhl v km 2,888 (394,351 m n. m.), konec ležel ve výšce 393,048 m n. m. Nejvyšší hodnota sklonu činila 8,4 ‰ (v km 2,648 – 2,748). Svršek byl zřízen ze zadlážděných kolejnic NP 2 profilu 180/160 mm. TPZ nového úseku provedla spolu s přeložkou na Masarykově náměstí zatížená souprava 4 + 21 rychlostí do 24 km/h dne 27. 10. 1936.

Změnil se i počátek trati: zcela zanikla část v km 1,141 – 1,217 se zastávkou Včela, nahrazená novým napojením od odbočky Masarykovo náměstí o délce 126 m. Trať na Linecké předměstí nyní tvořila přímé pokračování severní větve „hlavní trati“.

V této podobě trať s výjimkou přerušení na konci II. světové války fungovala do 27. 10. 1949. Následujícího dne ji nahradil trolejbus, vedený v částečně odlišné trase až do Rožnova. Fysicky zanikla zřejmě v polovině 50. let.

Po dokončení přestavby kolejové situace na Masarykově náměstí udává tarifní přehled na obou provozních tratích následující stanice a zastávky:

Hlavní nádraží (výhybna)  
Dvořákova ulice  
Sokolská třída  
Ulice „U tří lvů“ (výhybna)  
Hlavní pošta  
Masarykovo náměstí (výhybna)  
Krajinská  
Jirsíkovo náměstí (výhybna)  
Staroměstská  
Pekárenská  
Dělostřelecká kasárna  
Zastávka Staré město konečná stanice (výhybna)

Divadlo  
Wilsonovo náměstí (výhybna)  
Ulice Matice školské  
Měšťanský pivovar  
Roudenská  
Nemocnice  
Linecké předměstí konečná stanice (výhybna)

---

### 3. Radeckého náměstí – Vozovna

**zahájení provozu** 15. 6. 1909  
**stavební délka** 0,519 km + 0,052 km spojovací oblouk od nádraží  
**původní provedení** jednokolejná trať s rozvidlením v areálu vozovny  
**největší sklon** 5 ‰ na Radeckého náměstí

Jediná manipulační trať v Budějovicích měla při TPZ dne 7. 6. 1909 následující staničení:

–0,050 konec 1. koleje vozovny  
–0,095 vjezdová vrata vozovny  
–0,170 odbočná výhybka stromkového zhlaví vozovny  
–0,497 odbočná výhybka spojovacího oblouku směrem k nádraží  
–0,569 = 0,536 trati Nádraží – Pražské předměstí

spojovací oblouk:

–0,497 odbočná výhybka  
–0,549 = 0,467 trati Nádraží – Pražské předměstí

Trať přes své bizarní staničení logicky vycházela z hlavní tratě, od které odbočovala dvěma větvemi kolejového trojúhelníka na Radeckého náměstí. Odtud vedla prakticky v rovině (odbočení z hlavní trati ve směru od města leželo v nadmořské výšce 387,76 m, směrem od nádraží 387,98 m, sjezdová výhybka obou větví 388,133 m, vozovna ve výši 389,25 m nad mořem) po pravé (ve smyslu původního staničení levé) straně Novohradské třídy na severní okraj areálu vozovny, do něhož vstoupila a vytvořila matečnou kolej jejího zhlaví. Po vjezd do areálu vozovny byla postavena ze žlábkových kolejnic, na nádvorí a v hale vozovny byly použity kolejnice (i výhybka) hlavové.

Pravděpodobně při výměně kolejnic v polovině 20. let bylo zavedeno přehlednější staničení:

/0,000/ = 0,536 trati Nádraží – Pražské předměstí  
/0,072/ odbočná výhybka spojovacího oblouku směrem k nádraží  
/0,399/ odbočná výhybka stromkového zhlaví vozovny  
/0,461/ vjezdová vrata vozovny  
/0,516/ konec 1. koleje vozovny

Trať nebyla dále s výjimkou zvětšení poloměrů směrových oblouků na napojení nijak upravována. Nálet 24. 3. 1945 ji silně poškodil, obnova trvala následující čtyři týdny. Jako manipulační sloužila do úplného zastavení tramvajového provozu na přelomu února a března 1950.

#### 4. Pražské předměstí – Hřbitov svaté Otýlie

**zahájení provozu** 27. 10. 1909  
**stavební délka** cca 1,6 km  
**provozní délka** cca 1,6 km  
**původní provedení** jednotopá trať

Staničení tratě „hřbitovního trolejbusu“ není bohužel dosud známé. Téměř jisté je, že na trati nebyla osazena žádná výhybka (i když systém Stoll jejich použití umožňoval), protože míjení dvou vozů umožňovala vzájemná výměna kabelů a otáčení se díky možnosti velkého odchýlení od osy trolejové stopy obešlo bez trolejového obratiště. Na trati ležely dvě konečné a dvě nácestné zastávky:

cca 0,010 Dělostřelecká kasárna – Artilleriekaserne (Pražské předměstí)  
cca 0,280 Jatky – Schlachthof  
cca 0,800 Akciový pivovar – Aktienbrauerei (Budvar)  
cca 1,580 Ústřední hřbitov – Zentralfriedhof (vstupní brána hřbitova sv. Otýlie)

Přibližné staničení je odvozeno z původního projektu tramvajové trati z roku 1908, která měla vést až ke hřbitovu. Vrchní vedení zřejmě na většině trati viselo nad levým okrajem vozovky, výjimku tvořily obě konečné stanice: na Pražské předměstí visela stopa prakticky v ose Pražské třídy, u hřbitova pak spíše vpravo. Ani trolejbusová trať se nevyznačovala výraznými výškovými rozdíly<sup>3</sup>, její trasa vedla směrově prakticky v přímé.

Zkoušky řidičů začaly pravděpodobně 25. 10. 1909, datum zahájení pravidelného provozu vychází z dále citovaného článku v časopisu Allgemeinen Automobil – Zeitung.

O zastavení provozu existují pouze velmi kusé informace. Zřejmě k němu občas docházelo vzhledem k technickému stavu vozů (doloženo například 11. 7. 1914). Dlouhodobě se tak stalo pravděpodobně při mobilisaci na počátku I. světové války, tedy 26. 7. 1914. Zcela jistě byl však nejpozději na „dušičkový“ týden obnoven, 24. 11. téhož roku se zkoušelo tahání trolejbusu za tramvaj z vozovny. Prameny (8) a (11) uvádějí jako období zastavení provozu konec roku 1914 (zabavení pryžových obručí). Trolejová stopa zanikla v rámci válečných rekvizic barevných kovů roku 1915, převěsy a část sloupů ji následovaly většinou roku 1920 (doloženy náklady na odmontování vrchního vedení),

<sup>3</sup> Sklon údajně dosahoval hodnoty maximálně 43 ‰.

ještě roku 1923 byly v majetku VEAG vykazány části tratě<sup>4</sup>. Výkaz z roku 1935 uvádí: „Trať trolleybusová ke hřbitovu a dva příslušné vozy byly před převzetím od VEAG demontovány a zůstaly z nich při převzetí jen některé části.“



Bilder von der elektrischen Oberleitungs-Automobilinie in Budweis. (System Mercedes-Électrique-Stoll.)

1. Endstation der Straßenbahn bei der Artilleriecaserne, Anfang der Oberleitungs-Automobilinie. — 2. Rückankruezung mit der Haupt-Eisenbahnlinie Budweis-Plísen. — 3. Kreuzung der Automobilinie mit dem Haupt-Abangelicte Budweis-Prag. — 4. Endstation Friedhof Budweis.

Stránka z časopisu *Allgemeinen Automobil – Zeitung* (1909) který se věnoval zahájení provozu trolejbusu v Budějovicích. Snímky shora zleva: konečná na Pražském předměstí, křížení s železniční tratí do Plzně, křížení s železniční tratí do Prahy, konečná u hřbitova sv. Otýlie

## Napájení tramvajových tratí a „hřbitovního“ trolejbusu

Budějovický kombinovaný provoz byl mezi úzkorozchodnými na území dnešní ČR prvním, který zásoboval proudem výlučně usměrňovače. Zdejší elektrárna totiž vyráběla jen střídavý proud (od spuštění v únoru 1909). Pro potřebu drah jej usměrňovaly dva motorgenerátory o výkonu  $2 \times 100$  kW (jeden v záloze, pohon motory výkonu 150 HP, 5 000 V/42 Hz, od roku 1932 50 Hz), pro vyrovnávání odběrových špiček sloužila akumulátorová baterie o kapacitě 185 Ah. Provozní napětí činilo 550 V. Až po II. světové válce nahradily rotační měniče v rámci přípravy trolejbusového provozu rtuťové usměrňovače, schopné dodávat proud  $2 \times 500$  A při napětí 600 V. Při „oslavném“ provozu 2. 12. 1908 tramvaje provisorně napájelo dynamo, poháněné lokomobilou.

Síť se z hlediska napájení dělila na tři části: oblast mezi nádražím, vozovnou a náměstím (km 1,327 trati na Pražské a 1,237 na Linecké předměstí) napájená u vjezdu do vozovny kabelem o průřezu  $50 \text{ mm}^2$ , úseky od km 1,327 na konečnou Pražské předměstí (včetně trolejbusové trati) a od km 1,237 na Linecké předměstí, napájené kabely o průřezu  $120 \text{ mm}^2$ .

Trolejový drát průřezu  $53 \text{ mm}^2$  byl zavěšen ve výši 5,5 m nad t. k., sniženu u domu č. p. 12 v Krajinské na 3,85 m (ochrana arkýřového okna uzemněnou drátěnou sítí). Zpětné vedení obstarávaly kolejnice. Trolej nesly ocelové (v centru) či dřevěné sloupy, v oboustranně zastavěných ulicích na růžice ve zdech.

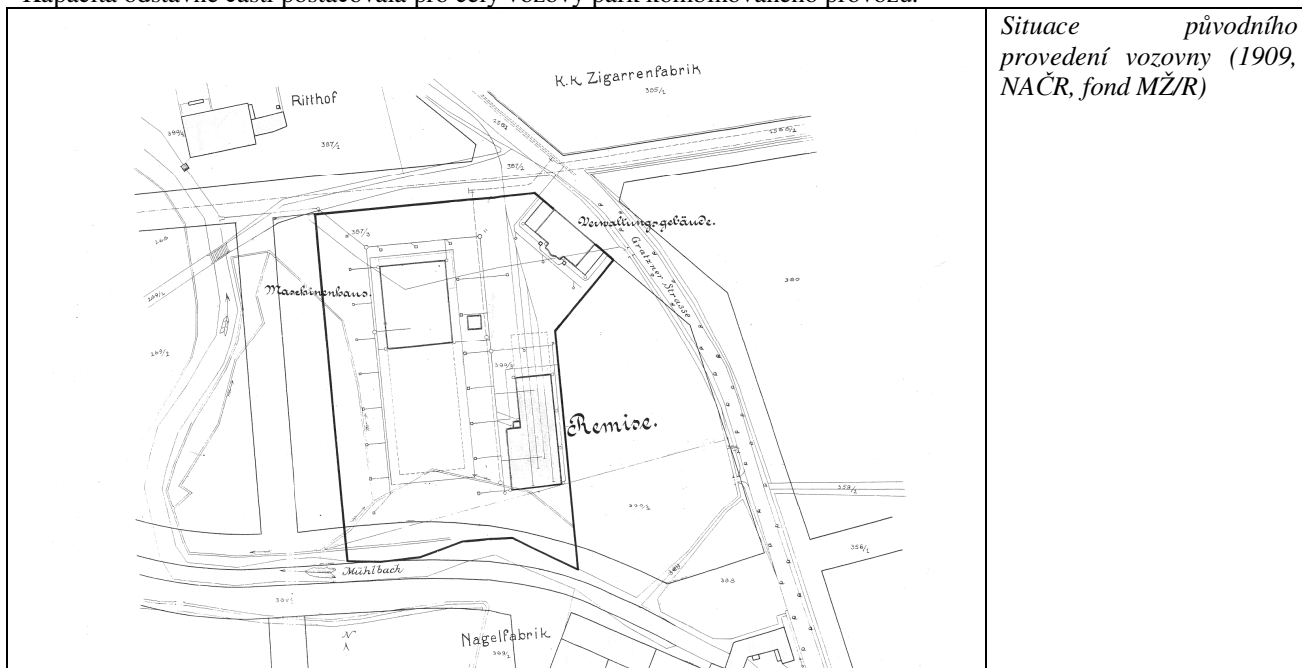
Trolejbusová stopa byla elektricky přímo propojena s tramvajovou trolejí (pól +), resp. kolejí (pól –). Kabelová propojka vycházela zřejmě přes vypínač z posledního sloupu tramvajové trati na Pražském předměstí (v ose výtažné koleje). Vzdálenost vodičů činila 300 mm. Byly zavěšeny pomocí izolovaných svorek, jejichž profil umožňoval průjezd sběracích vozíků, na převěsech mezi budovami či sloupy (obě koncové stanice), výložnicích bočních stožárů („širá“ trať) či branách před oběma přejezdy železničních tratí. V těchto místech bylo vrchní vedení zesíleno nosnými lany, aby se maximálně snížila pravděpodobnost pádu trolejí.

<sup>4</sup> Až do toho roku důsledně označované jako „Automobilinie“.

## Vozovna

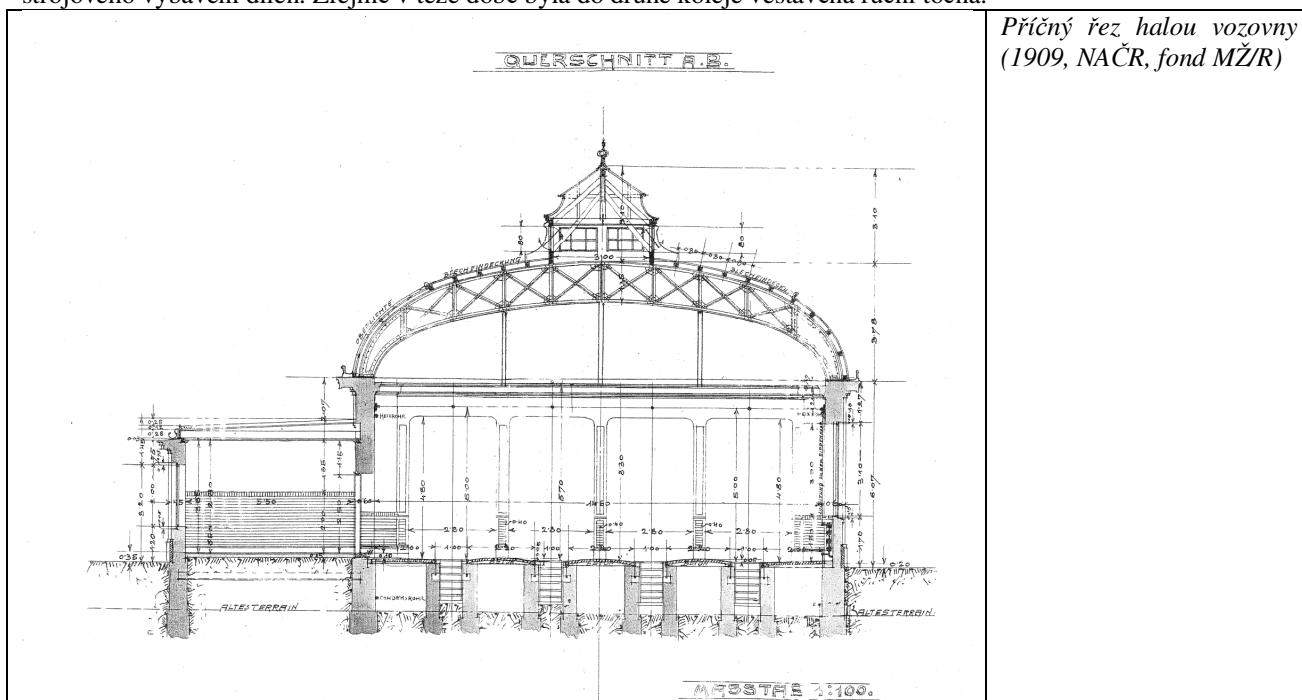
Jako technická základna provozu sloužila po celou dobu jeho existence vozovna, umístěná v areálu elektrárny. Jednalo se o jednolodní čtyřkolejnou halu o rozměrech 47,2 × 16 m s kratším přístavkem na západní straně. Hala byla postavena jako zděná, zakrytá ocelovou příhradovou konstrukcí ve tvaru průniku válcových ploch (podélná hlavní část, příčně zaoblená čela), na vrchlíku se dvěma věžovými světlíky. Koleje byly označeny čísly 1 – 4 ve směru od západu s tím, že kolej 1 byla součástí manipulační tratě z Radeckého náměstí.

Přední část haly v délce necelých 37 m sloužila k odstavování a drobným opravám (pod všemi kolejemi byly v části délky zřízeny montážní jámy), koleje 1, 2 a 4 pokračovaly bez trolejí vraty do dílenské části (koleje 1 a 4 v délce 7 m, kolej 2 v délce 1,75 m). Původně uvažovaná kolej podél západního dílenského přístavku nebyla postavena. Kapacita odstavné části postačovala pro celý vozový park kombinovaného provozu.



Situace původního provedení vozovny (1909, NAČR, fond MŽ/R)

Během prvních let provozu byl proveden zásyp vozovenského dvora škvárou ze sousední elektrárny (jedním z důvodů snad mohl být i pohyb trolejbusů po areálu). V meziválečném období došlo k výměně kolejnic a zlepšení strojového vybavení dílen. Zřejmě v téže době byla do druhé kolejky vestavěna ruční točna.



Příčný řez halou vozovny (1909, NAČR, fond MŽ/R)

Velmi těžce vozovnu poškodil 24. 3. 1945 nálet. Poničil jak budovu (především unikátní zastřešení), tak kolejiště. Poválečná obnova se vzhledem k hospodářské situaci omezila na nejnnutnější úkony: nebyly obnoveny střešní světlíky, byla položena pouze krytina z dehtového papíru. Ve výkazu válečných ztrát z roku 1948 se dočteme: „*Prímým zásahem tříštivé bomby část obvodových zdí zničena, přístavek dílen zničen, část stropů u dílen zničena, dřevěná konstrukce světlíků a střechy zničená požárem, vazníky poškozeny, rovněž montážní kanály, omítky, vrata, okna, kolejiště značně poškozeny, sklo zničeno.*“ Škody byly vyčísleny na 268 894,- K (protektorátních), nejvíce z celého elektrárenského areálu.

Při svém vzniku k 1. 1. 1950 ji převzal Dopravní komunální podnik (do té doby patřila tramvaj i budovaná 2. generace trolejbusů Jihočeským elektrárnám), vzhledem k opoždění výstavby nové trolejbusové haly sloužila nejméně po celý rok 1950 pro údržbu trolejbusů. Z toho důvodu se musela rychle „vyklidit“, což vysvětluje záběry tramvajů, postávajících před převozem do Mostu mimo koleje. Po dostavbě trolejbusové vozovny přešla zpět do správy původního majitele, který ji až do jejího zániku při přestavbě teplárny koncem 60. let 20. století využíval pro svůj nákladní automobilový park.

Při úvahách o výstavbě „hřbitovního“ trolejbusu se předpokládala výstavba samostatné vozovny na Pražském předměstí za přejezdem plzeňské trati vpravo od silnice. Nakonec bylo zvoleno řešení každodenní dopravy trolejbusu z tramvajové vozovny.

## **Vozový park**

Do kapitoly byl zařazen popis vozidel tramvaje a první generace budějovických trolejbusů (systém Daimler – Stoll). Značení vozového parku bylo jednoduché. Motorové vozy měly čísla 1 – 8, vleky 21 – 23, trolejbusy 1 a 2. Služební vozidla zřejmě žádná čísla nenesla. Všechny vozy si podržely původní označení po celou dobu působení v „Budějicích“.

## **Motorové vozy osobní dopravy**

### **typ „CB“**

Jediným typem motoráků byly po celou dobu existence zdejších tramvajů volnoosé vozy, vyrobené roku 1908 ve smíchovské strojírně Ringhoffer. Jednalo se o „zmenšeniny“ vozů, dodávaných v té době stejným výrobcem do Prahy. Celkový vzhled skříňe, řešení čel i pojezdu odpovídaly do značné míry „vzorům“.

Určení k provozu v malém městě, kde se neočekával výrazný pohyb cestujících, prozrazují mělké plošiny, uzavírané pouze otočnými mřížovými dvířky. Po levé straně jednoho ze vchodů byl za pomoci přídržné tyče vytvořen žebříček pro přístup na střechu. Na přilehlé části střechy byla umístěna dvě oblouková madla.

Oddíl měl na každém boku tři spouštěcí okna se zaoblenou horní linkou rámu. Uspořádání sedadel bylo příčné (boxy 2 + 1), vůz nabízel 18 míst k sezení, na plošinách 4 + 7 míst k stání. Nad dvojsedačkami byly umístěny příčné police na zavazadla, uchycené na straně k uličce na svislých přídržných tyčích. Střecha byla mírně klenutá, nad oddílem nesla nástřešek s dvojicemi ventiláček vložených do čel. Na bocích byl členěn tak, že nad každým oknem oddílu byla symetricky uspořádaná trojice okének: dvě krajní užší, střední širší. Vlastní hmotnost vozu činila 9 t, plně obsazený vážil 11,4 t.

Elektrickou výzbroj dodala firma AEG. Na každé nápravě byl tlapovými ložisky zavěšen motor U 104 s výkonem 25,7 kW (35 PS). Řízení obstarávaly kontroléry s 5 + 4/7 stupni. Součástí výzbroje byly čelní reflektory (pod čelními okny a na střeše) a dvě skupiny po pěti vnitřních svítidlech. Odporníky ležely pod podlahou vozu mezi nápravami. Sběrač proudu byl po celou dobu provozu v Budějovicích lyrový, měnil se jen tvar smykadlové lišty (většinou po celou dobu provozu obloukový, zpočátku na některých vozech přímý). Pro vytápění se používalo teplo z odporňkové skříňe, při jejím přemístění byly snad zavedeny kombinované odpory (letní na střeše, zimní v oddíle). Vzhledem k charakteru tratí byly obě varianty málo vydatné.

Pro úplné zastavení a zajištění vozu sloužila osmišpalíková ruční brzda. Přejetí bránil zádržný systém Svoboda – Jirgl – Charvát (opět po pražském vzoru): nárazecí mřížka s ocelovým rámem a drátěným výpletem, která spouštěla šípové čelo ochranného rámu pojezdu, opatřené na spodní hraně kartáčem. Z přední strany vozového rámu čnely zprvu háky pro zajišťovací řetězy, vzhledem k situaci v Budějovicích zřejmě nikdy nepoužívané a brzy demontované.

Vozy měly červeno – bílý nátěr (červené plochy čel a rovné části boků pod podokenní římsou, bílá střecha s nástřeškem, meziokenní sloupky a projmutá část bočnic). Nátěr doplňovaly ozdobné linky (v červených plochách zlaté, v bílých tmavě hnědé). Pojezd, spráhla a další doplňky byly tmavě šedé.

Úpravy za provozu nebyly významné: přemístění a úprava střešního reflektoru jako transparentu linkové orientace (1910–12 a 1936), přemístění odporňků na střechu (1933–36), úpravy ochranného rámu (rozdělení bočních prken na poloviny, nárazecí mřížky z latí) a zjednodušení nátěru (pomínutí ozdobných lišt, šedá střecha a nástřešek). Ke zlepšení podmínek řidičů kryla mřížka dvířek zevnitř prkna. Za II. světové války byla dvířka demontována a nahrazena prkennými zástěnami, používanými pravděpodobně pouze v zimě. Pro zamezení vyklánění z oken sloužily dvě vodorovné tyče, umístěné nad sebou vždy přes celou délku oddílu zevnitř.

Krátce po zahájení provozu se na střeších objevily podélné reklamní tabule, ponechané tam do ukončení provozu. Do konce II. světové války je občas doplnily příčné desky téhož určení nad čely vozů. Pro reklamy se používaly i projmuté spodní části bočnic. Roku 1942 byly zavedeny směrové svítilny<sup>5</sup> s nepřerušovaným svitem, po skončení války postupně demontované (u některých vozů vydržely do konce provozu). Jednalo se o zařízení zkonstruované roku 1939 firmou ČKD. V každé svítelně byly dvě žárovky 110 V/60 W nezávisle napájené z troleje přes srážecí odpory. Po II. světové válce nahradily osvětlovací zásuvky pro vleky (umístěné pod čelními okny) háky na světelné tyče.

Vozy zajišťovaly celý provoz budějovické tramvaje. První byl po zásahu leteckou pumou vyřazen vůz 8, zbylých sedm bylo v letech 1949–50 převezeno do Mostu<sup>6</sup>. Vagónování zřejmě probíhalo přímo v areálu elektrárny na železniční vlečce.

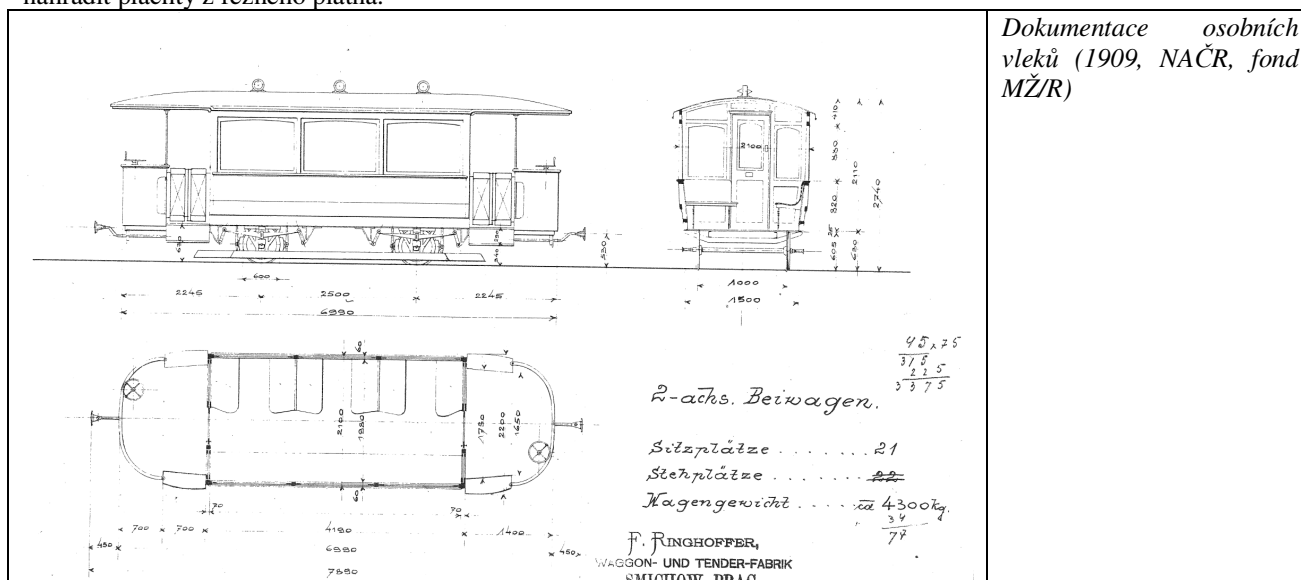
Obdobné vozy dodala firma Ringhoffer také do Teplic (typ „T-C“, viz příslušný díl) a s rozchodem 760 mm do Ragusy (Dubrovník, Chorvatsko).

## Vlečné vozy osobní dopravy

### typ „cb“

Krátce po zahájení provozu na první trati byly zakoupeny dva vlečné vozy. Obdržely čísla 21 a 22, technickou zkoušku podstoupily 26. 7. 1910. Vyrobita je opět továrna Ringhoffer. Z této skutečnosti vycházela jejich značná podobnost s vleky, dodávanými v té době do Prahy (tzv. malé vamberáky, vajíčka). Jednalo se o volnoosé vozy s otevřenými plošinami, jejichž vstupy uzavíraly dvojdílné mříže (či řetízky). Do oddílu se vstupovalo jednokřídlými posuvnými dveřmi, po stranách přepážek byla umístěna obdélná okna.

Na bocích oddílu byla umístěna tři rámová vyjímatelná okna se zaoblenou horní hranou skel. V létě je mohly nahradit plachty z režného plátna.



V oddíle byly umístěny lavice kombinovaného uspořádání: na jednom boku podélná (devět míst), u druhého boku příčné boxy (celkem 12 míst). Počítalo se s 19 stojícími cestujícími (10 na přední, 9 na zadní plošině). Na vysoce vyklenuté střeše byly osazeny tři náporové větráky („torpéda“).

Nátěr vozů odpovídal motorákům. Vlastní hmotnost vleku činila přibližně 4 300 kg, v zápise o TPZ nového úseku na Lineckém předměstí se uvádí 4 750 kg.

Vozy byly zvenčí i zevnitř elektricky osvětleny a brzděny solenoidovou brzdou, neměly topení. „Světelné“ zásuvky po II. světové válce nahradily světelné tyče, otočné na střeše. Pro zajištění odstaveného vozu sloužila ruční osmišpalíková brzda.

Jezdily až do října 1949, na rozdíl od motoráků byly po zrušení tramvají zlikvidovány.

### typ „t-d“

Jako částečná náhrada za motorák číslo 8 byl roku 1946 z Teplic získán vlek tamního čísla 28 (viz **Teplice–Šanov a Most**). Kromě označení novým číslem 23 a instalace světelných tyčí nedošel žádných změn až do svého vyřazení roku 1950.

<sup>5</sup> Osazení směrových svítilek požadoval § 20 vládního nařízení č. 132 z 22. 2. 1939.

<sup>6</sup> Údaje o počtu předaných vozů v jednotlivých letech se liší: buď byly roku 1949 převezeny dva nebo tři, zbytek do sedmi pak v předjaří 1950.



## Přípojné služební a nákladní vozy

Od počátku provozu vlastnil podnik dva předvěsné sněžné pluhu. Jednalo se o šípové radlice, které bylo možno zavěsit na rám pod plošinami motorového vozu (po demontáži narážecí mřížky ochranného zařízení proti přejetí). Jejich celková délka činila 920 mm, špice šípu nepřechývala spráhlo. Nebyly nijak označeny a ve stavu zřejmě zůstaly do roku 1930 (viz dále).

K dispozici byla i jednoduchá vlečná trolejová věžka, o níž však nebyly nalezeny žádné technické informace. Vzhledem ke kombinovanému provozu tramvaj – trolejbus byla snad schopna provozu po kolejích i silnici: díky vedení všech budějovických tramvajových tratí nebylo osazení tramvajovými koly nutné.

### vůz na přepravu trolejbusů

Nejkuriosnějším vozem budějovické tramvaje byl vlek na přepravu trolejbusů. Ke schválení jeho dokumentace došlo 24. 12. 1909, úřední zkoušku podstoupil 12. 2. 1910. Na jednoduchém dvounápravovém pojezdu, odpruženém podélnými listovými pružinami, byla postavena plošinová nástavba (výška ložné plochy činila 510 mm nad t. k.: této hodnoty bylo dosaženo pomocí neobvykle malého průměru kol), opatřená nízkými postranicemi. Na jednom čele byla osazena výklopná čelnice, která při sklopení zastávala funkci nájezdové rampy. Druhé čelo zaujímal brzdářské stanoviště a masivní ruční naviják, který sloužil k manipulaci s trolejbusem (jeho klika přechývala šířkový obrys vozu a byla proto odnímatelná).

Vzhledem k nízkému položenému rámu bylo nutné ke spojení s motorovým vozem tramvaje použít mezikus tvaru rozvěřeného „Z“, trvale upevněný na nákladní vůz čepem. Vlek měl jen ruční brzdu. Pro dosažení optimálního postavení vlečného vozu mohl posloužit trojúhelník na Radeckého náměstí (viz stavební tratě).

Manipulace s trolejbusem se na konečné Dělostřelecká kasárna zřejmě odbývala na výtažné koleji, která ležela nejbližší ke konci trolejbusové stopy. Přípojný vůz při ní byl spojen s tramvají, aby nedošlo k jeho naklopení hmotností trolejbusu. Jedním směrem se musel vůz mezi vozovnou resp. Radeckého náměstím a Pražským předměstím sunout („spráhlo“ bylo umístěno pouze na čele u brzdářské plošiny), zřejmě vždy při přepravě prázdného vleku (výhled z motorového vozu). Přeprava trolejbusu se děla zásadně zvláštním vlakem bez cestujících. Brzdař byl povinen zajistit průjezd vlaku přes špatně přehledné místo u mostu u bývalé Pražské brány.

Vůz nebyl pravděpodobně nijak označen. Svému účelu sloužil do konce roku 1914. Dne 24. 11. tohoto roku byla provedena zkouška přepravy trolejbusu tahem na tyči za motorovou tramvaj, označená v protokole za úspěšnou. Vzhledem k tomu, že v několika následujících týdnech (či spíše dnech) se provoz trolejbusů definitivně zastavil, nelze přesně stanovit, zda se tahání trolejbusu přímo za tramvaj užívalo trvale delší dobu.

Nepodařilo se dosud rovněž nalézt jakoukoli informaci o osudu přívěsného vozu po zrušení trolejbusů. Nelze vyloučit jeho brzkou likvidaci, ač mohl po úpravě (především osazení druhého spráhla) dále sloužit pro služební přepravu materiálu (kolejnice, dlažba apod.).

Pravděpodobně nezbytný pohyb trolejbusů po hale mohl být řešen buď ručním tlačáním, nebo připojením se ke kabelu, vedenému pod stropem.

### ostatní služební vozy

Dne 7. 11. 1930 schválilo ministerstvo železnic plány nového závěsného sněžného pluhu. Ten se opět upevňoval šrouby na boky hlavního rámu a pomocným rámem na spráhlo. Šroubovým mechanismem se mohla měnit pluhu nad t. k. Maximální šířka záběru pluhu činila 2 300 mm. V provozu zřejmě vytrval do roku 1950.

Zároveň s plány pluhu byla povolena také stavba vozu na čištění a kropení koleje. Na dvounápravovém pojezdu (nelze vyloučit použití kol z vozu na přepravu trolejbusů) spočívala dřevěná plošina, která nesla nádrž objemu 1,656 m<sup>3</sup>, o níž se v technické zprávě uvádí: „...*jest přikryta dřevěnými prkny, aby při pojížděce nevyšpláchávala voda.*“ Nad kolejnicí byl zřízen v nádrži otvor, uzavíratelný konickým ventilem, ovladatelným pomocí železné tyče, řetízku a oboustranné páky z plošiny vozíku. Vozík tlačil motorový vůz pomocí „...*železa 1 080 mm dlouhého o průřezu 70/20 mm.*“ Čistit se měla nejprve jedna kolejnice, při jízdě opačným směrem druhá, kropit bylo možno obě naráz. Vozík je uveden ve výkazu z roku 1939 (viz dále).

Výkaz za rok 1935 uvádí dva plošinové vozíky.

---

Od konce roku 1916<sup>7</sup> tahaly tramvajové motoráky v noční přepravní pauze silniční vozíky pro potřebu vojenské správy mezi nádražím a dělostřeleckými kasárnami na Pražském předměstí. Vlaky směly sestávat nejvýše ze dvou vozíků. Tyto přepravy ustaly zřejmě s koncem války.

---

<sup>7</sup> TPZ tohoto druhu přepravy proběhla 13. 12. 1916 večer.

## Trolejbusy

### typ „CB-T“

Na trolejbusové trati první generace jezdila dvě vozidla. Jejich pojezd, elektrickou výzbroj a sběrací zařízení dodala Rakouská Daimlerova motorová společnost ve Vídeňském Novém Městě. Vozová skříň (karoserie) pocházela z dvorní vozové továrny Jakoba Lohnera a spol. ve Vídni.

Jednalo se o trolejbusy s rámovou konstrukcí: pojezd vozu tvořil samostatný rám ze dvou podélníků a osmi příčníků z ocelových profilů tvaru „U“, vzájemně snýtovaných. Na něm byly podélnými listovými pružinami zavěšeny dvě tuhé nápravy: přední řídicí s paprskovými koly o rozchodu 1 560 mm, zadní hnací s elektromotory systému Lohner – Porsche uloženými v nábojích kol s rozchodem 1 660 mm. Motory měly velmi plochou stavbu, takže se „vešly“ do šířkového profilu kola. Toto uspořádání vyloučilo z konstrukce veškeré ozubené či řetězové převody (včetně diferenciálu). Všechna čtyři kola byla opatřena plnými pryžovými obručemi, na zadní nápravě s dvojitou montáží, svrchu je kryly plechové blatníky. Jeden z trolejbusů byl údajně později opatřen balonovými pneumatikami.

Na prvním příčníku byl zřepu nanýtován hák pro tažení trolejbusu. Na dalších dvou spočívaly kontrolér (vlevo od volantu) se 3 + 3/3 stupni, odporňíková skříň (pod podlahou, snad mohla být využívána pro částečný ohřev řídicových nohou) a automatický navijecí buben pro nosné lano přívodního kabelu (před kontrolérem). Kromě elektrodynamické brzdy měl vůz mechanickou čelistřovou brzdou na kolech zadní nápravy, ovládanou dvěma pedály (co pedál, to kolo, sešlapováním se pravděpodobně odbrzdřovalo). K zajištění odstaveného vozu sloužila „horská brzda“: tyč spuštěná z podvozku na vozovku. Podvozek s osazenými řídicími a pohonnými prvky vážil 1 700 kg.

Skříň se dělila na otevřené stanoviště řidiče s nástupním prostorem a uzavřený oddíl. Na stanoviště se vstupovalo po dvou schůdcích, umístěných za blatníkem předního levého kola (výška podlahy nad vozovkou činila cca 760 mm). Levá přídržná tyč vedla od podlahy stanoviště ke střeše a byla vyhnutá, aby její větší část kopírovala obrys oddílu. Kratší pravá přídržná tyč byla upevněna na vnějším rohu oddílu. Vstup do vozu se mohl uzavřít řetízku, nataženým mezi levou přídržnou tyčí a stěnou oddílu. Kontrolér a místo řidiče zřepu částečně kryl zaoblený plech, v jehož ose se nacházel okrouhlý reflektor. Čalouněné sedadlo řidiče stálo napravo od osy vozu, takže mohl odbavovat cestující, kteří kolem něj procházeli do oddílu. Částečnou ochranu před povětrnostmi mu poskytovala pravá boční stěna oddílu, prodloužená na úroveň čela sedadla, ve které bylo umístěno obdélné okno.

Do oddílu se vcházelo jednokřídlymi dveřmi, které se otevíraly dovnitř. Vedle nich (za řidičem) se nacházelo jedno okno. Na každém boku měl čtyři shodná obdélná okna. První z nich na levém boku chránily zevnitř vodorovné tyče. Bočnice pod okny byly prohnuté, v horní části konvexně, ve spodní konkávně. Přechod mezi oběma křivkami kryla vodorovná lišta. Zadní čelo bylo nad její úrovní rovné, pod ní konkávně projmuté. Prolamovala jej dvě symetrická okna s obloukovým zakončením, jejichž skla byla svisle rozdělena na poloviny.

Plochá, jen mírně vyklenutá střecha kryla celý vůz. Po stranách krytu kontroléru ji podepíraly dvě prohnuté tyče, z nichž pravá nesla trubkovou oporu kabelového přívodu od sběracího vozíčku. Nad místem pro řidiče a prvními okny oddílu byl umístěn na bocích zaoblený větrací příčný nástřešek, doplněný v prostoru nad dalšími třemi dvojicemi bočních oken oddílu podélným nástřeškem se šesti dvojicemi vyklápěcích ventiláčků.

Skříň byla zevně oplechována, střechu kryla impregnovaná tkanina. Nátěr byl proveden v kombinaci hnědá (podokenní část bočnice po krycí lištu, projmutá část bočnice pod lištou v části vozu pod příčným nástřeškem, kryt kontroléru, kola) – žlutá (okenní partie, zbylá část projmuté partie bočnice, střecha). Pod třetími okny na bocích byly umístěny městské znaky. První trolejbus neměl pravděpodobně zpočátku evidenční číslo, po dodávce druhého (1911) nesly oba čísla 1 a 2. Vzhled levého boku nezachycuje žádná známá fotografie (celkem se podařilo dosud najít čtyři), podle obdobných vozů používaných ve Vídni lze usuzovat, že kromě městského znaku zde byl umístěn vlastnický nápis a evidenční číslo.

Podlaha vozu byla provedena z dřevěných rohoží. Vnitřní obložení oddílu bylo dřevěné, mořené a lakované. Celkový počet přepravovaných osob činil 24, z toho 14 sedících a 10 stojících. Vzhledem k délce trati a finančním možnostem provozovatele šlo zřejmě o jeden nedělený oddíl s laťovými sedadly, osvětlený žárovkami, nevytápěný. Celková vlastní hmotnost trolejbusu činila 2 800 kg.

Jako sběrač proudu sloužil podle patentu Stoll vozíček, tažený pomocí lana za trolejbusem po vrchním vedení. Automatický naviják umožňoval vychýlení od osy trolejí na obě strany až o 10 m. Vlastní vozíček se skládal z rámu tvaru „H“ postaveného příčně k ose trolejí. Na koncích obou příčníků byla umístěna bronzová sběrací kolečka s hlubokými žlábkami. Vypadnutí z trolejí bránily menší háčky vysunuté pod každým kolečkem na jeho vnější straně a větší vysunuté zevnitř. Z osy podélníku sestupoval tyčový nosič závaží, které sloužilo jako kladka udržující pomocí vlečného lana vozíček ve svislé poloze bez ohledu na vychýlení trolejbusu od troleje. Lano neslo napájecí kabel, v horní části opatřený smyčkou, která rovněž napomáhala stabilitě vozíčku. Vzhledem ke komplikovanému nasazování vozíčku na troleje nelze vyloučit, že zůstával trvale na trati i v době, kdy byl trolejbus odtážen do vozovny (např. upevněn pomocí nosného lana k trakčnímu sloupu).

V prvních týdnech provozu trolejbus z vozovny vytažovali (doslova) koně povoznického závodu Antonína Faruse. V únoru 1910 byl do provozu schválen přívěsný tramvajový vůz pro jeho přepravu, dne 24. 11. 1914 proběhla zkouška přepravy tahem na tyči za tramvaj (motorový vůz 1 a trolejbus 2: dosud jediný přímý doklad o evidenčních

číslech trolejbusů). Důvodem pro toto opatření byla snaha o úsporu pracovníků a zjednodušení přesunu. Při tažení byl trolejbus obsazen řidičem a světelným kabelem spojen s motorovým vozem tak, aby mohl být po celou dobu přepravy osvětlen. Žádost o povolení byla podána těsně před vypuknutím války (10. 7. 1914). Jak dlouho (a zda vůbec) se tento způsob přepravy pravidelně používal, nevíme. Trolejbusový provoz, již jednou zastavený při červencové mobilisaci, „nepřežil“ konec roku 1914. Bezprostředním důvodem zastavení provozu byla kromě dlouhodobě neutěšené ekonomické situace rekvisice pryžových obručí koncem roku 1914. Údaje o zabavení obou trolejbusů pro armádu a jejich přestavbě na autobusy (která by musela být vzhledem k původní koncepci pohonu poměrně náročná: nešlo jen o náhradu motoru, zastavěny by musely být veškeré převody) nepotvrzují hodnověrné prameny. Naopak účetní výkazy je oba zachycují v majetku podniku ještě roku 1923<sup>8</sup>.

Kromě rekvisice pryžových obručí je o rok později doloženo odevzdání „*Automobilschläuchen*“, zřejmě přípojných kabelů ke sběracím vozíčkům (možná i vozíčků samotných). Nejistý je osud ostatní elektrické výzbroje: nebyla-li rovněž zrekvírována, lze předpokládat, že při válečné nouzi o měď byla „kanibalisována“ pro potřeby tramvají.

---

<sup>8</sup> Údaj pamětníka o tom, že viděl vrak jednoho z nich na frontě u Lvova (viz pramen (8)), se zřejmě týká jiného vozu (např. z autobusové linky České Budějovice – Lišov – Třeboň).

**Vozový park tramvají a „hřbitovních“ trolejbusů**  
**Motorové vozy osobní dopravy**

poř. č. skříně	poř. č. M/V	typ	evidenční číslo	rok výroby	rok zařazení	rok vyřazení	poznámka
1	1	CB	1	1908	1909	1950	do Mostu M 31/I (1950–52), SM 31/I (1952–55?)
2	2	CB	2	1908	1909	1950	do Mostu M 32/I (1950–52)
3	3	CB	3	1908	1909	1949	do Mostu M 33/I (1949–52)
4	4	CB	4	1908	1909	1950	do Mostu M 34/I (1950–52)
5	5	CB	5	1908	1909	1949	do Mostu M 35/I (1949–52)
6	6	CB	6	1908	1909	1950	do Mostu M 36/I (1950–52)
7	7	CB	7	1908	1909	1950	do Mostu M 37/I (1950–52)
8	8	CB	8	1908	1909	1945	

**Vlečné vozy osobní dopravy**

9+10	1+2	cb	21+22	1910	1910	1950	
11	3	t-d	23	1900	1946	1950	z Koblenze M/V 34–48 (1900–40), Teplic V 28/I (1940–46)

**Služební vlečný vůz**

určení	rok			poznámka
	výroby	zařazení	vyřazení	
vůz na přepravu trolejbusů	1909	1909	1915?	bez označení, další využití pro služební přepravy nedoloženo

**„Hřbitovní“ trolejbusy**

poř. č. trolejbusu	typ	ev. číslo	rok			poznámka
			výroby	zařazení	vyřazení	
1	CB-T	1	1909	1909	192?	číslo 1911?, v majetku VEAG ještě roku 1923
2	CB-T	2	1911	1911	192?	v majetku VEAG ještě roku 1923

**Technické parametry tramvajových vozidel a „hřbitovních“ trolejbusů**

**Motorové vozy osobní dopravy**

typ	rok výroby	výrobce	rozměry skříně (mm)			rozvor (mm)	výrobce el. výstroje	motory			druh brzdy	sběrač proudu
			délka	šířka	výška			typ	počet	výkon (kW)		
CB	1908	Ringhoffer	8 250	2 150	3 250	2 500	AEG	U 104	2	2 × 25,7	E, R	lyrový

**Vlečné vozy osobní dopravy**

typ	rok výroby	výrobce	rozměry skříně (mm)			rozvor (mm)	druh brzdy	poznámka
			délka	šířka	výška			
cb	1909	Ringhoffer	6 990	2 150	2 740	2 500	So, R	
t-d	1900	Weyer	7 000 ?	2 000	3 100	2 000	So, R	

**Služební vlečný vůz**

typ	rok výroby	výrobce	rozměry skříně (mm)			rozvor (mm)	vlastní hmotnost (kg)	ložná hmotnost (kg)	druh brzdy	poznámka
			délka	šířka	výška					
cb-t	1909	Budějovice	5 030	2 050	1 600	2 000	1 200	2 900	R	délka bez „spráhla“

**„Hřbitovní“ trolejbusy**

typ	rok výroby	výrobce	rozměry skříně (mm)			rozvor (mm)	výrobce el. výstroje	motory		druh brzdy	sběrač proudu
			délka	šířka	výška			podvozku	počet		
CB-T	1909–11	Daimler Lohner	5 500	2 200	2 950	3 600	Daimler	2	2 × 15	E, M, H	Stoll

všechny rozměry trolejbusů kromě rozvoru odhadnuty

Brzdy: E = elektrodynamická, R = ruční, So = solenoidová, M = mechanická, H = horská

## **Linkové vedení**

### **linka P**

- 15. 6. 1909 Nádraží – Včela – Dělostřelecká kasárna (Pražské předměstí), interval 15 minut
- 1. 6. 1911 interval 12 minut
- 24. 8. 1936 rozdělení na úseky Nádraží – Včela a Krajinská třída – Zastávka Staré město konečná stanice (zastavení provozu přes Masarykovo náměstí)
- 7. 9. 1936 zastaven provoz

### **linka L**

- 16. 4. 1910 Nádraží – Včela – Divadlo/Most – Linecké předměstí (Linecká zastávka), interval 15 minut, mezi zastávkami Divadlo a Most pěší přechod
- 1. 6. 1911 interval 12 minut
- srpen 1914 zkrácení: Včela – Divadlo/Most – ..., režim provozu nezměněn, přestup na linku P
- 15. 6. 1916 prodloužení: Nádraží – Včela – ..., průběžná doprava na celé lince
- 24. 6. 1936 zkrácení: ... – Včela – provisorní zastávka křižovatka Linecká/Heydukova
- 24. 8. 1936 rozdělení na úseky Nádraží – Včela a Divadelní – Linecká/Heydukova (zastavení provozu přes Masarykovo náměstí)
- 7. 9. 1936 zastaven provoz

### **linka Pražské předměstí – Hřbitov svaté Otýlie („hřbitovní“ trolejbus)**

- 27. 10. 1909 Pražské předměstí – Ústřední hřbitov (svaté Otýlie)
- 12. 1914 zastaven provoz

### **provoz na konci roku 1936**

- 8. 9. – 31. 12. linky Zastávka Staré Město – Masarykovo náměstí – Linecké předměstí (Erbenova ulice), interval 1936 12 minut, tři vozy a Hlavní nádraží – U tří lvů – Masarykovo náměstí, interval 6 minut, dva vozy. Obě linky zřejmě bez označení.

### **linka I**

- 1. 1. 1937 Zastávka Staré Město – Masarykovo náměstí – Linecké předměstí, interval 12 minut (večer 18), provoz jen v tomto směru  
Hlavní nádraží – U tří lvů – Masarykovo náměstí, interval 12 minut, přípoje ke spojům směr Linecké předměstí a zpět
- 1945 změna názvu Lineckého předměstí na Krumlovské
- 6. 8. 1949 zkrácení přípojných linek: U tří lvů – Masarykovo náměstí
- 27. 10. 1949 zastaven provoz

### **linka III**

- 1. 1. 1937 Linecké předměstí – Masarykovo náměstí – Zastávka Staré Město, interval 12 minut (večer 18), provoz jen v tomto směru  
Hlavní nádraží – U tří lvů – Masarykovo náměstí, interval 12 minut, přípoje ke spojům směr Pražské předměstí a zpět
- 1945 změna názvu Lineckého předměstí na Krumlovské
- 6. 8. 1949 zkrácení přípojných linek: U tří lvů – Masarykovo náměstí
- 27. 10. 1949 zastaven provoz

### **linka Pražské předměstí – Masarykovo náměstí**

- 28. 10. 1949 Pražské předměstí (zastávka Staré Město) – Masarykovo náměstí, interval 12 minut, rozsah provozu ?
- 28. 2./2. 3. 1950 zastaven provoz

Dosud není znám žádný doklad o rozsahu a četnosti provozu „hřbitovního“ trolejbusu. Z článku v časopisu *Allgemeinen Automobil – Zeitung* (21. 11. 1909), který firma Daimler používala ve svých propagačních materiálech, vyplývá že při svých prvních „dušičkách“ (1. 11.) přepravil trolejbus téměř 2000 cestujících. To při kapacitě 24 osob, která jistě nebyla zásadně překračována (srovnej kapacitu samotného motorového tramvajového vozu, vleky tehdy v Budějovicích ještě nebyly) a výkyvech frekvence znamená, že muselo být uskutečněno nejméně 25 – 30 párů spojů, tedy zřejmě se doprava provozovala v návaznosti na všechny dopolední a odpolední tramvajové spoje (interval 15 minut). Četnost v běžných pracovních dnech byla zřejmě řidší (interval 60 minut?). Ani provoz v intervalu 15 minut by bezprostředně nevyžadoval nasazení dvou vozů (jízdní dobu lze odhadovat cca na 6 minut), nákup druhého vozu byl však nezbytný pro interval 12 minut a udržení spolehlivosti dopravy.

Tramvajové vleky se až do II. světové války používaly zřídka („dušičková“ doprava mezi náměstím a Pražským předměstím, nedělní návštěvy v nemocnici: viz dále).

Dne 30. 4. 1911 zanikla noční doprava.

V průběhu I. světové války docházelo vzhledem k nedostatku uhlí k restrikci dopravy. Například od 31. 1. 1917 odjížděl poslední spoj (díky modré cloně na zadním reflektoru zvaný obecně „letzte Blaue“) již ve 21.00 (před tím ve 21.54).

Dokončení přestavby Masarykova náměstí nevedlo k okamžité úpravě linkového vedení. Označení linek symboly I a III oznámily Jihočeské elektrárny městské radě 2. 1. 1937<sup>9</sup>. Interval na obou linkách byl přes den 12 minut (na přípojném úseku Hlavní nádraží – Masarykovo náměstí celkově 6 minut), večer 18 minut (tehdy se trochu složitěji křížovalo na náměstí, interval k nádraží byl shodný, označení „pendlu“ zřejmě libovolné).

V rámci celostátní akce k úspoře elektřiny na přelomu let 1945/46 byl zrušen provoz vlečných vozů o nedělích a svátcích dopoledne. Od jara 1946 zřejmě obsazovaly vleký všechny spoje „dlouhé“ linky mezi Pražským a Krumlovským předměstím v denním období.

Turnusová potřeba činila po úpravách roku 1936 pět motoráků (dva mezi nádražím a náměstím, tři na „dlouhé“ lince), na počátku války šest motoráků (tři + tři: viz dále), po jejím skončení zřejmě zůstala na této úrovni (asi čtyři vozy na „dlouhé“ lince kvůli přeprášení vleků, dva na „krátké“ lince).

V posledních měsících provozu (28. 10. 1949 – 28. 2./2. 3. 1950) sloužila tramvaj jako posila trolejbusové linky ke hřbitovu. Pravděpodobně neměla linkové označení (což nevyklučuje ponechání „budníků“), není jistý rozsah provozu během dne (sedla ?) ani týdne (neděle ?). Zřejmě ji obsazovaly jen motorové vozy.

Zprávy o místním dozoru z počátku války:

- 1. 12. 1939: „*Vozový park se skládá*  
*z 8 motorových vozů, každý má 2 motory (...)*  
*2 vlečných vozů osobních*  
*1 montážního vozu*  
*1 kropícího vozu*  
*1 pracov. vozíku (přívěsné) (...)*

*Elektřina pro dráhu je dodávána z přespolní sítě JČE přes rozvodovou a transform. stanici. Usměrnuje se motorgenerátory na 500 Volt stejnosměr. proudu. Kladný pol je připojen na trolej. Dřívější samostatná elektrárna slouží nyní jen co záloha.“*

25. 1. 1940: „...4. září m. r. v 20 hod. 15 min. jely na lineckém předm. dva vozy za sebou spojené a tažené koňmi. Zadní vůz byl neosvětlený a sesunul se z jízdní dráhy ke kolejím. Kolem prvního vozu projel motorový vůz bez závady. Zadní vůz však narazil na přední čelo motorového vozu a trochu vymáčkl plech čela. K jiným následkům (...) nedošlo, jelikož řidič mot. vozu včas zastavil. Nehoda tato byla zaviněna neosvětlením provozu.“

26. a 27. 11. 1940: „...Pouliční dráha má k zdolání návalů na výpomoc k dispozici jelikož z celkového počtu 8 motor. vozů a 2 vlečáků jsou stále na trati 3 vozy na dlouhé trati /Linecké předměstí – Pražské předměstí/ a 3 vozy na krátké trati /Nádraží – Náměstí A. Hitlera/ a 1 vůz v opravě, jen 1 motorový vůz a 2 vlečné vozy. Vlečné vozy nelze ve všední den k sesílení dobře použít, neboť se musí na konečných stanicích převěšovati a zdržují tím jízdu /o 4 – 5 min./ ačkoli krátkodobé návaly by vyžadovaly obracení rychle.“

*Použity jsou proto jen v neděli neb mimořádné dny dopravy v roce.*

*Denní provoz je uspořádán tak, že ráno od 7 hod. 45 min. do 8 hod vypomáhají na linecké trati /Náměstí A. Hitlera – Linecké předměstí záložní motorový vůz z dílen vozem z krátké trati, ke jeden normálně vždy čeká u nádraží./*

*V poledne po 12 hodině jede jedna dvojice na linecké trati /sesílení vozem z krátké trati/ a*

*večer od 17 do 19 hodin na linecké trati vypomáhá rovněž vůz z krátké trati.*

*V úterý a ve čtvrtek, kdy jsou návštěvní hodiny v nemocnici vypomáhá tento vůz na linecké trati již od 14 hodin.*

*V sobotu odpoledne vypomáhají dle možnosti opět 2 vozy /jako denně ráno/.*

*V neděli jedou od 13 hod. do 21 hod. na dlouhé trati /Linecké až Pražské předměstí/ vždy jen dvojice vozů /2 dvojice motor. vůz – vlečák, 1 dvojice motor. vůz – motor. vůz/.“*

Další revise, provedená 24. – 25. 9. 1942 konstatovala nárůst objemu přepravy cca o jednu třetinu proti srovnatelnému období předchozího roku. Největší počet přepravených osob (16 688 osob za den) byl zaznamenán 18. 8. 1942, kdy do města přijel cirkus. Trvala nedostatečná reserva v počtu vozidel: z osmi motorových vozů jich jezdilo ve všední dny šest, v neděli sedm. Oba vleký jezdily každý den. Značné problémy vyvolávalo napájení tratě na Linecké předměstí, chystal se projekt na zesilovací kabel.

Omezený provoz, odpovídající situaci při rekonstrukci kolejí na hlavním náměstí v roce 1936, si budějovické tramvaje zopakovaly i při státních svátcích (1. května a 28. října) v prvních poválečných letech.

<sup>9</sup> Číslo II bylo podle tohoto dokumentu vyhrazeno pro „dvoudílné vlaky“ (snad následky).

### **Použité zkratky a zvláštní termíny**

DP	dopravní podnik
kuplovat, kuplování	objížďení vleků motorovým vozem na konečných
nadmořská výška	není-li uvedeno jinak, jedná se o výšku nad hladinou Jaderského moře
vlastní těleso	trať vede nezávisle na silnicích či ulicích
zvláštní těleso	trať vede podél silnice (ulice) bez možnosti použití jejího tělesa pro silniční dopravu
zpětná výhybka	jízda do odbočky (proti hrotu) možná pouze proti směru staničení
počet stupňů kontroléru	např. 5 + 4/7 = devět jízdních stupňů (pět sériových + čtyři paralelní)/sedm brzdových stupňů, pro přechod mezi sériovým a paralelním řazením sloužily zpravidla tři další stupně
t. k.	temeno kolejnice
TPZ	technicko – policejní zkouška
TBZ	technicko – bezpečnostní zkouška (1945–90, funkčně odpovídá TPZ)
uspořádání sedadel 2 + 1	sedadla napříč vozem, u jedné bočnice pro dva cestující, u druhé pro jednoho

### **Výrobci**

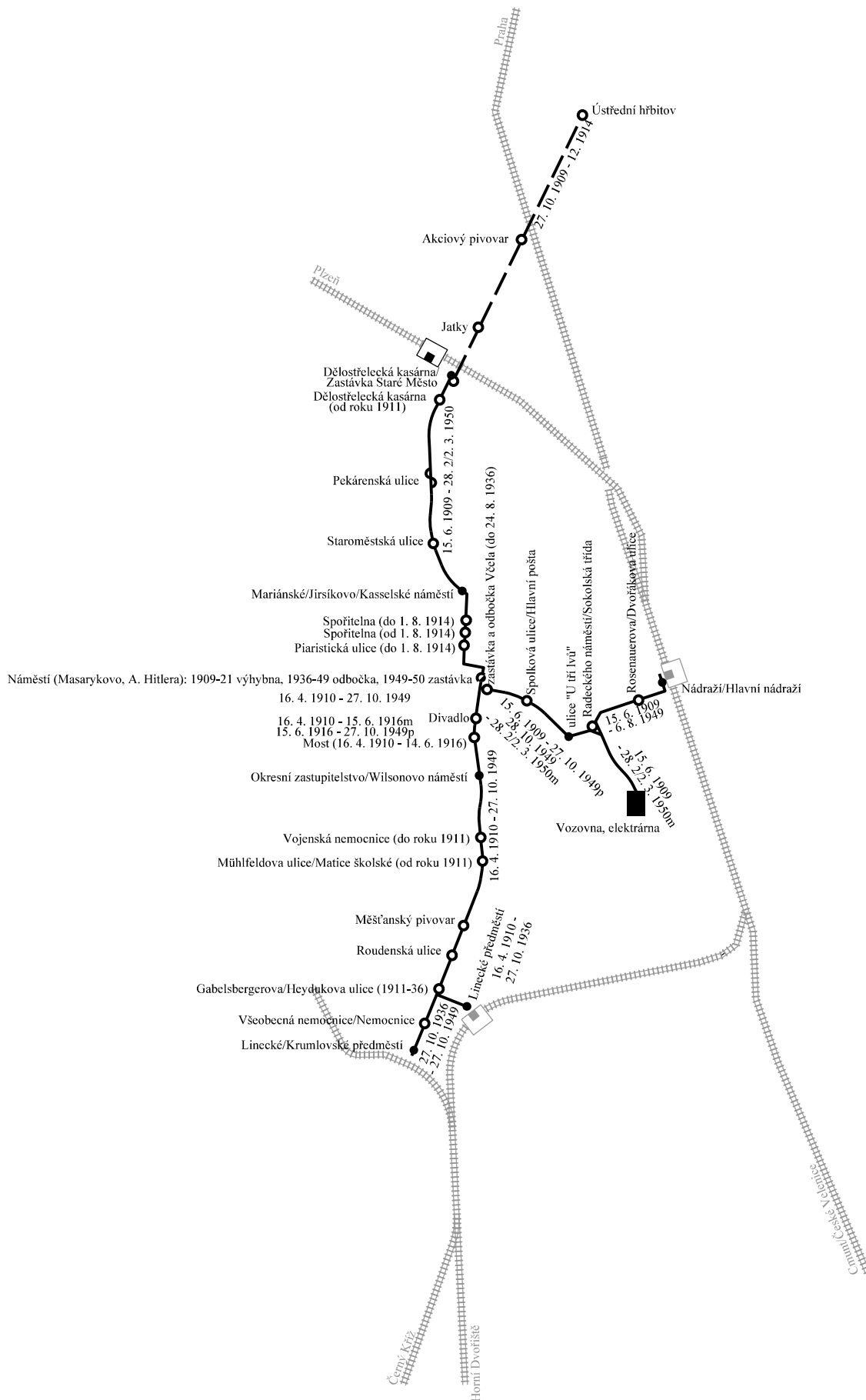
AEG	Allgemeine–Elektrizitäts–Gesellschaft, Berlin
České Budějovice	tramvajové dílny v Českých Budějovicích
Daimler	Oesterreichische Daimler–Motoren–Gesellschaft Wiener Neustadt
Ganz	Waggon– und Maschinenfabrik Ganz, Leobersdorf
Graz	Waggonfabrik Graz, vormalis Johann Weitzer (Vagónka Graz, dříve Johann Weitzer)
Lohner	k. k. Hofwagenfabrik Jakob Lohner & Co. Wien
Ringhoffer	Waggonfabrik Ringhoffer, Prag–Smichow (Vagónka Ringhoffer, Praha–Smíchov)
Weyer	Karl Weyer & Cie., Düsseldorf–Oberbilk

### **Prameny**

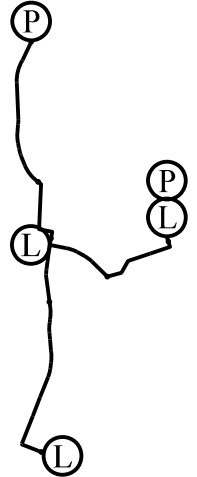
- (1) Atlas tramvají, autoři Ludvík Losos a kolektiv, vydal NADAS Praha, 1981
- (2) Národní archiv Praha, archivní fond Ministerstvo železnic Vídeň
- (3) Národní archiv Praha, archivní fond Generální inspekce železnic Vídeň
- (4) Národní archiv Praha, archivní fond Ministerstvo železnic 1918–45
- (5) Národní archiv Praha, archivní fond Ministerstvo dopravy 1945–51
- (6) Národní archiv Praha, archivní fond Ministerstvo místního hospodářství 1952–58
- (7) Zemský archiv Opava, archivní fond Zemská vláda 1850–1928
- (8) Tramvají po Českých Budějovicích 1909 – 1950, autor Jan Bajer, vydavatelství Wolf Ústí n. L., 1999
- (9) Atlas trolejbusů, autoři Ladislav Holub, Petr Vychodil, Jiří Čermák, vydal NADAS Praha, 1986
- (10) Státní oblastní archiv Třeboň, fond Jihočeský krajský národní výbor 1949–58
- (11) Státní okresní archiv České Budějovice, fond Archiv města České Budějovice 1865–1928 a 1928–45

# České Budějovice - tramvajový provoz a "hřbitovní" trolejbus

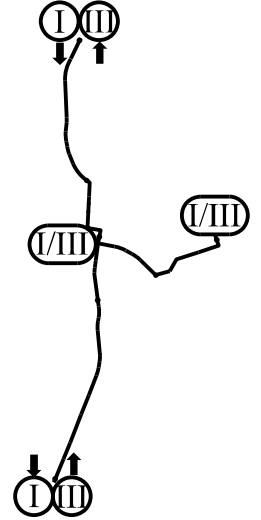
(1909 - 50)



15. 6. 1916 - 24. 8. 1936



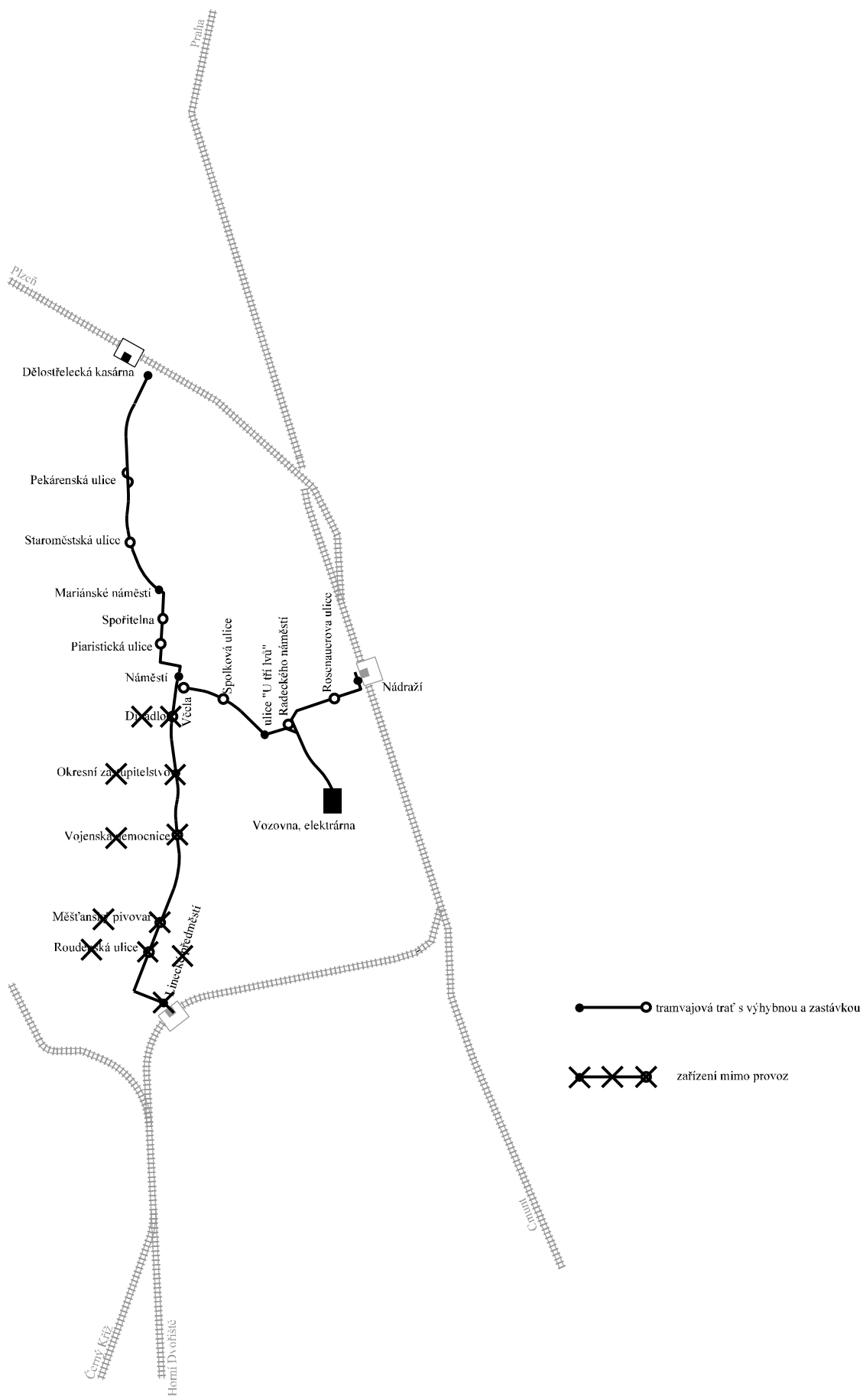
1. 1. 1937 - 6. 8. 1949



tramvajová trať s výhybnou a zastávkou  
 trolejbusová trať se zastávkou

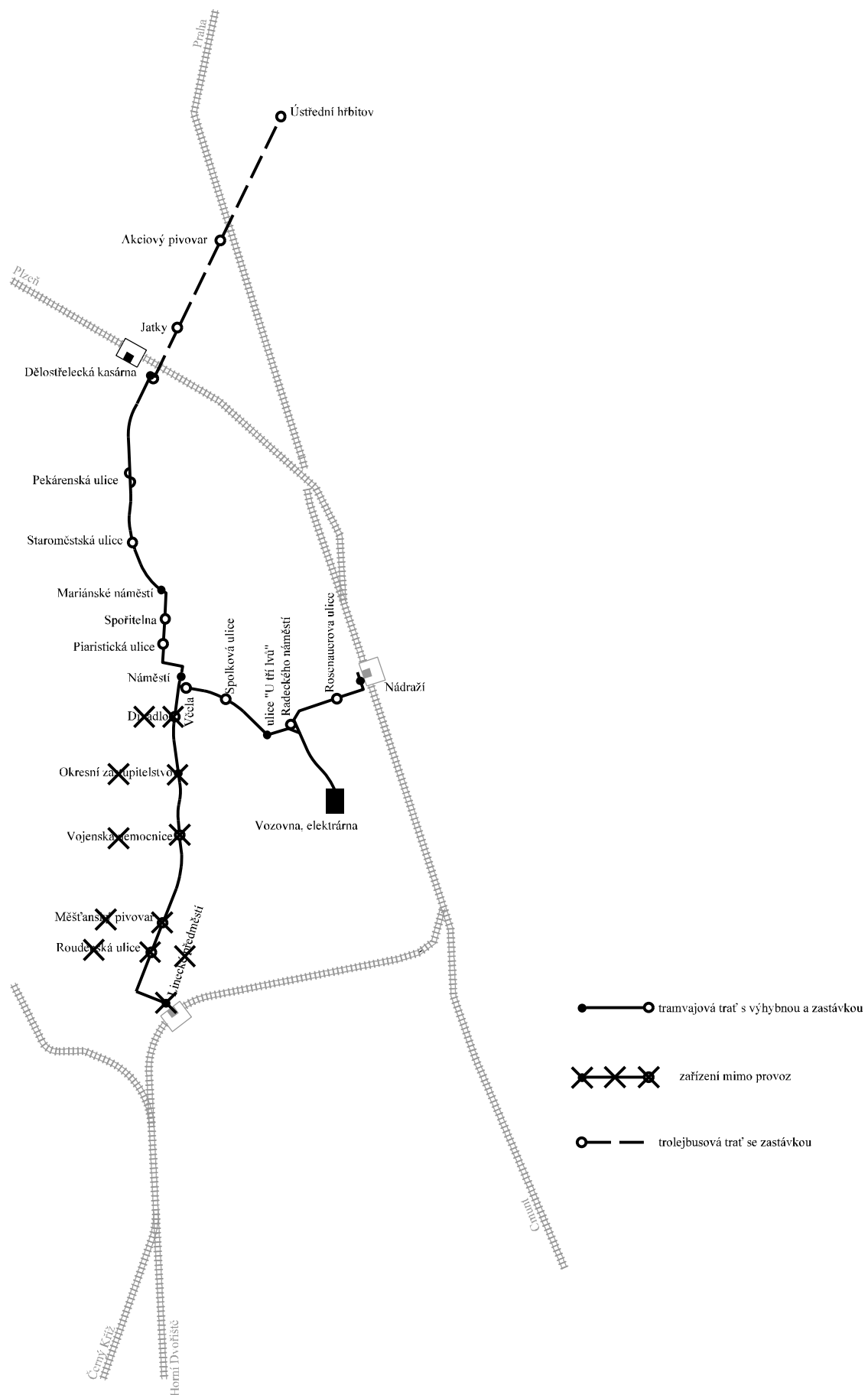


# České Budějovice - tramvajový provoz 15. 6. 1909 - 26. 10. 1909



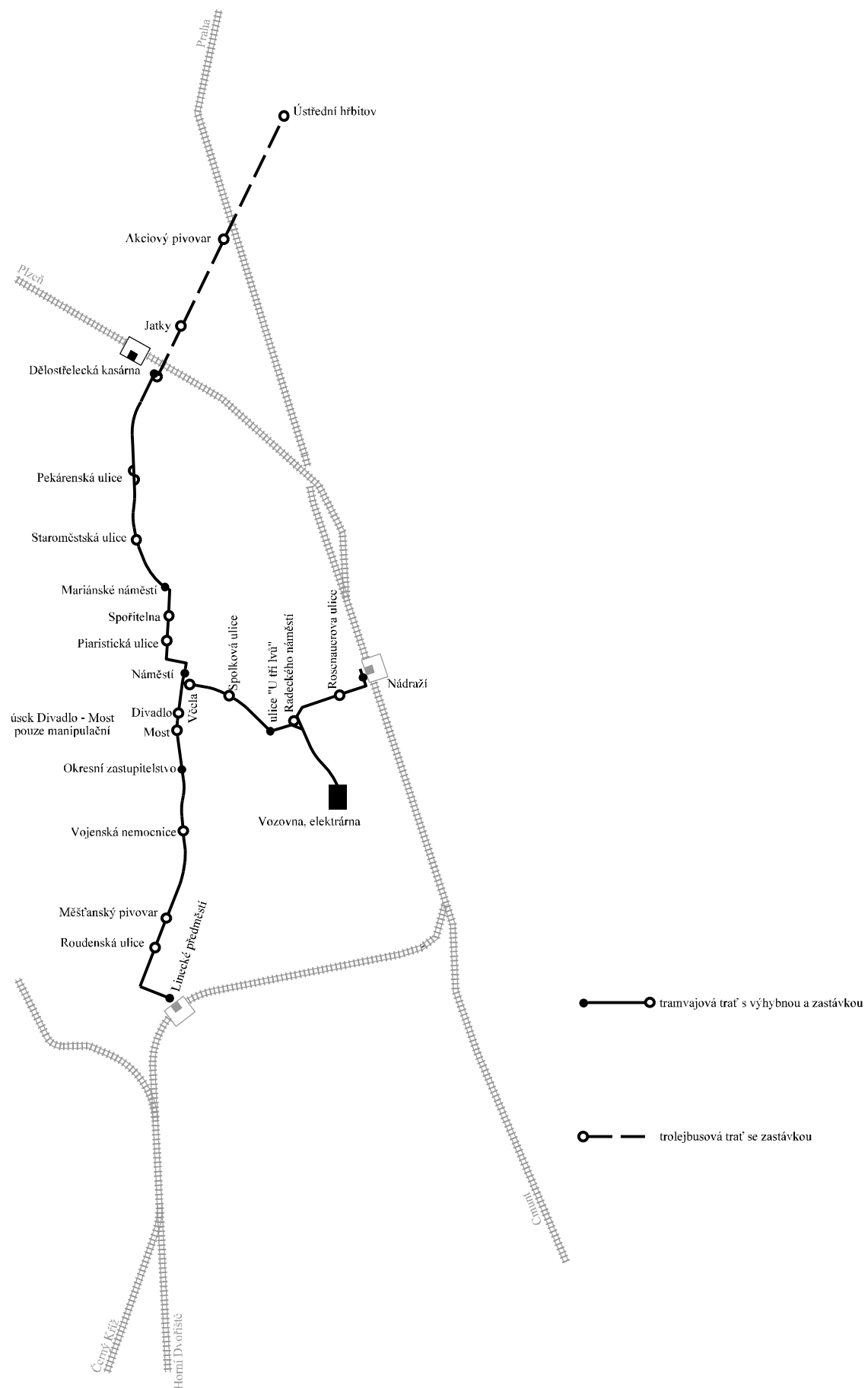
# České Budějovice - tramvajový a trolejbusový provoz

27. 10. 1909 - 15. 4. 1910



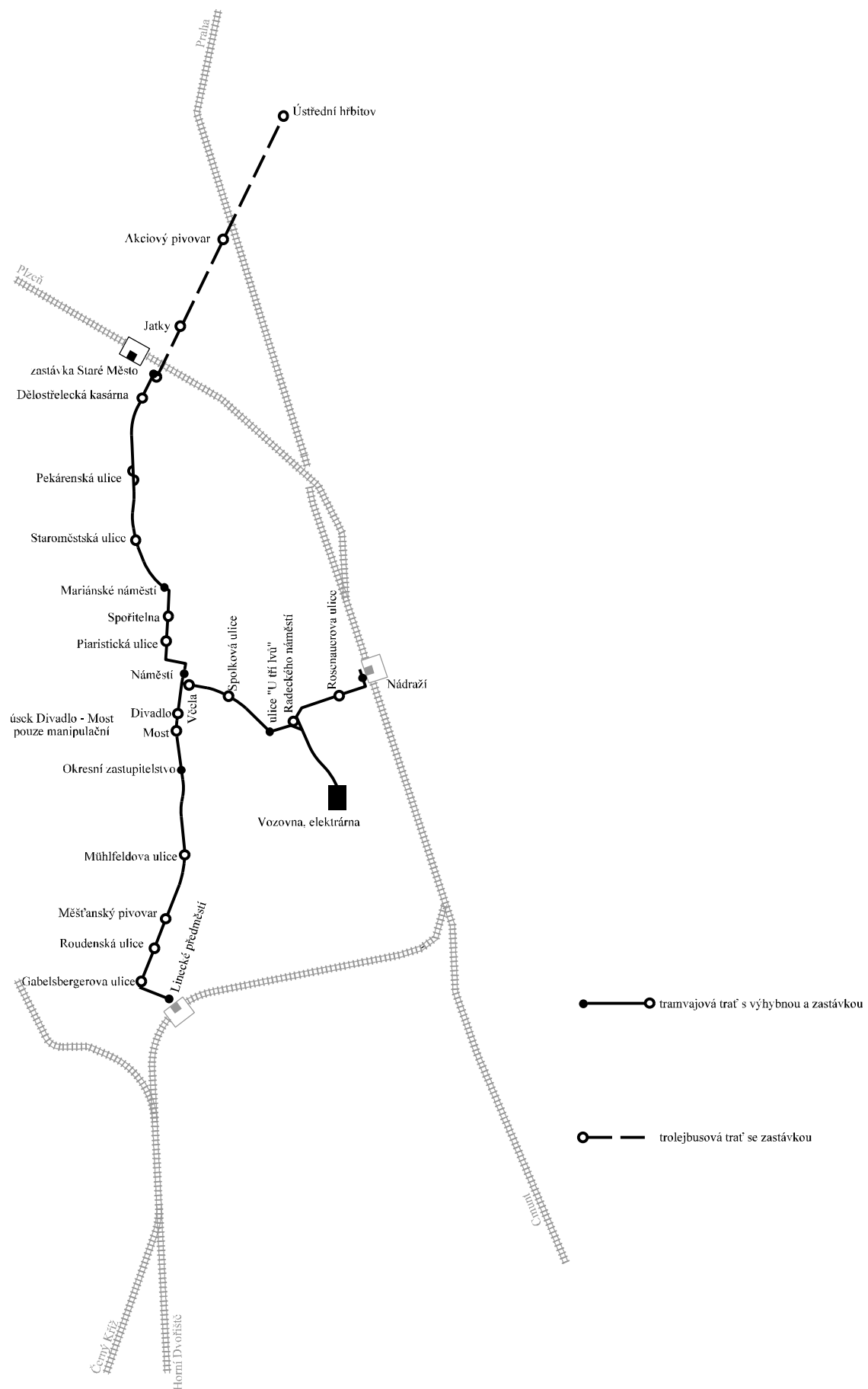
# České Budějovice - tramvajový a trolejbusový provoz

16. 4. 1910 - 1911



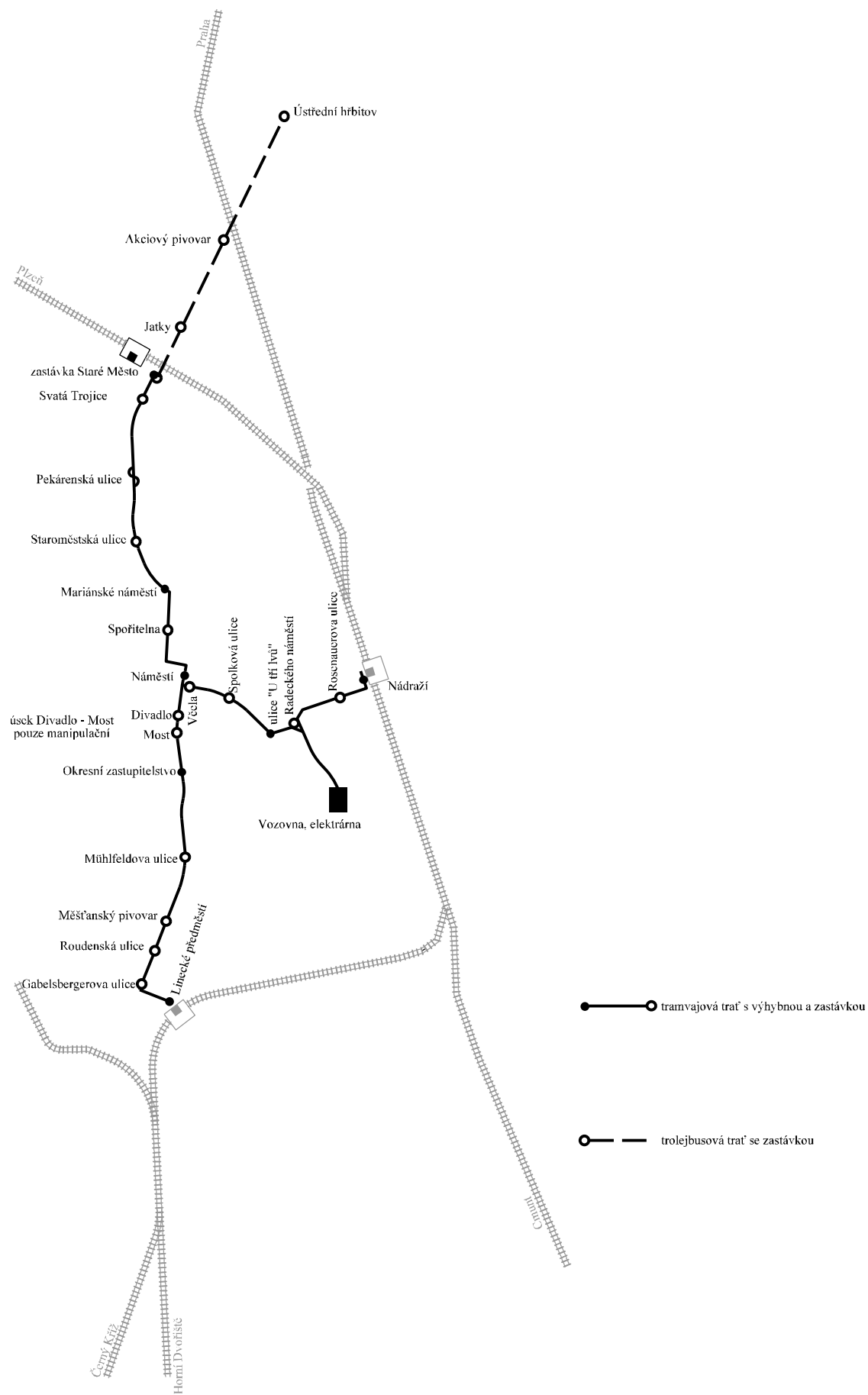
# České Budějovice - tramvajový a trolejbusový provoz

1911 - 1. 8. 1914



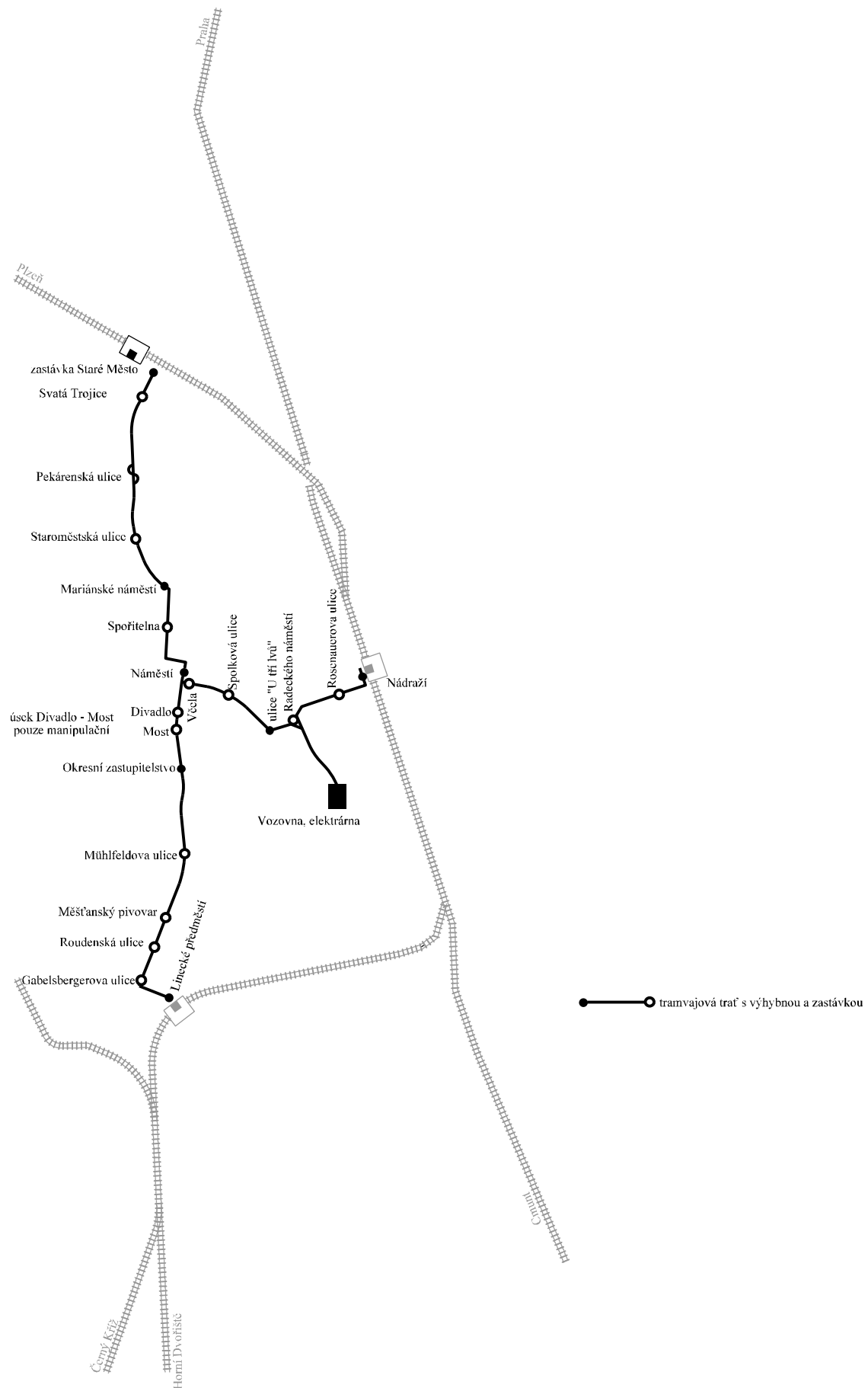
# České Budějovice - tramvajový a trolejbusový provoz

1. 8. - prosinec 1914



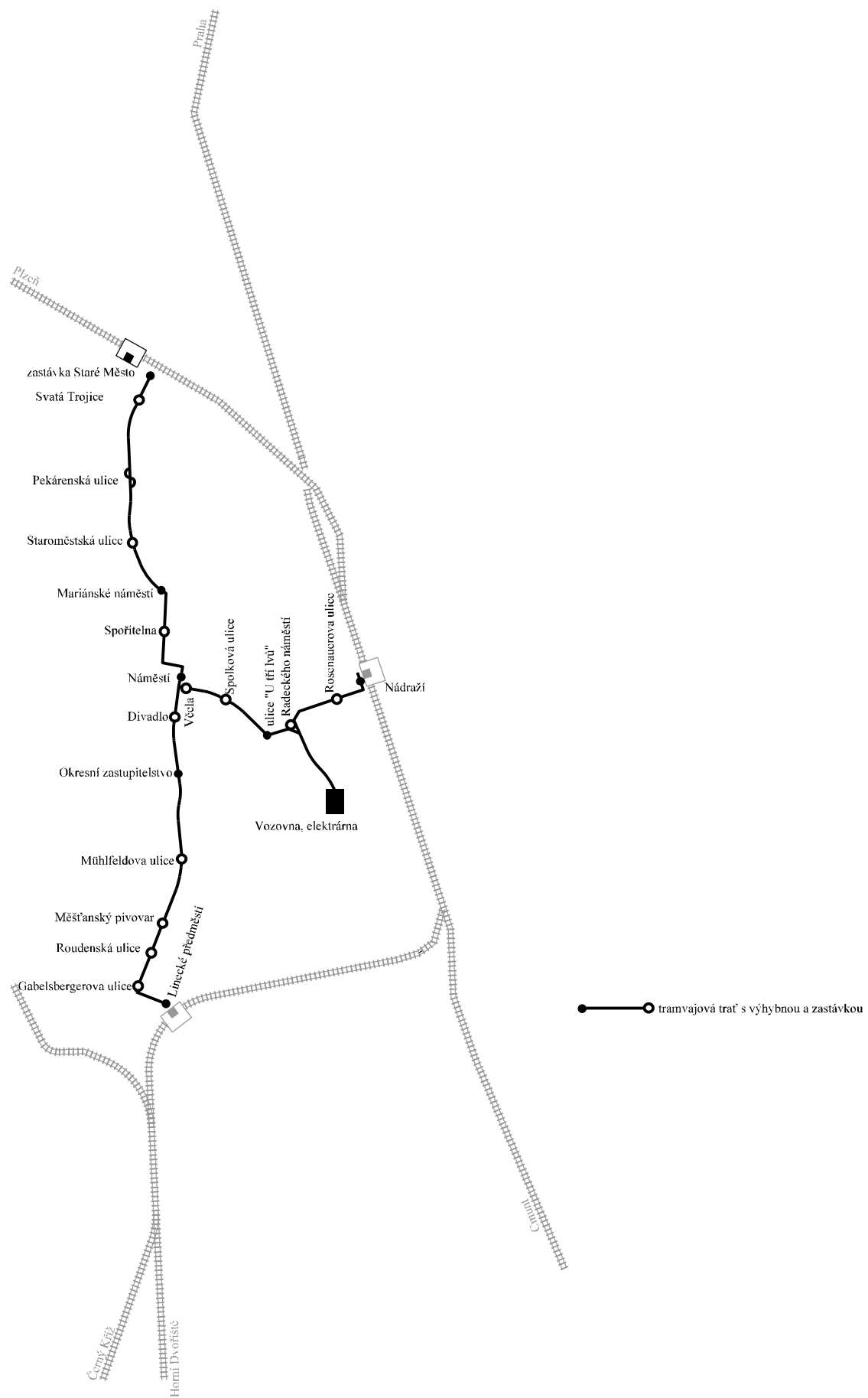
# České Budějovice - tramvajový provoz

prosinec 1914 - 14. 6. 1916



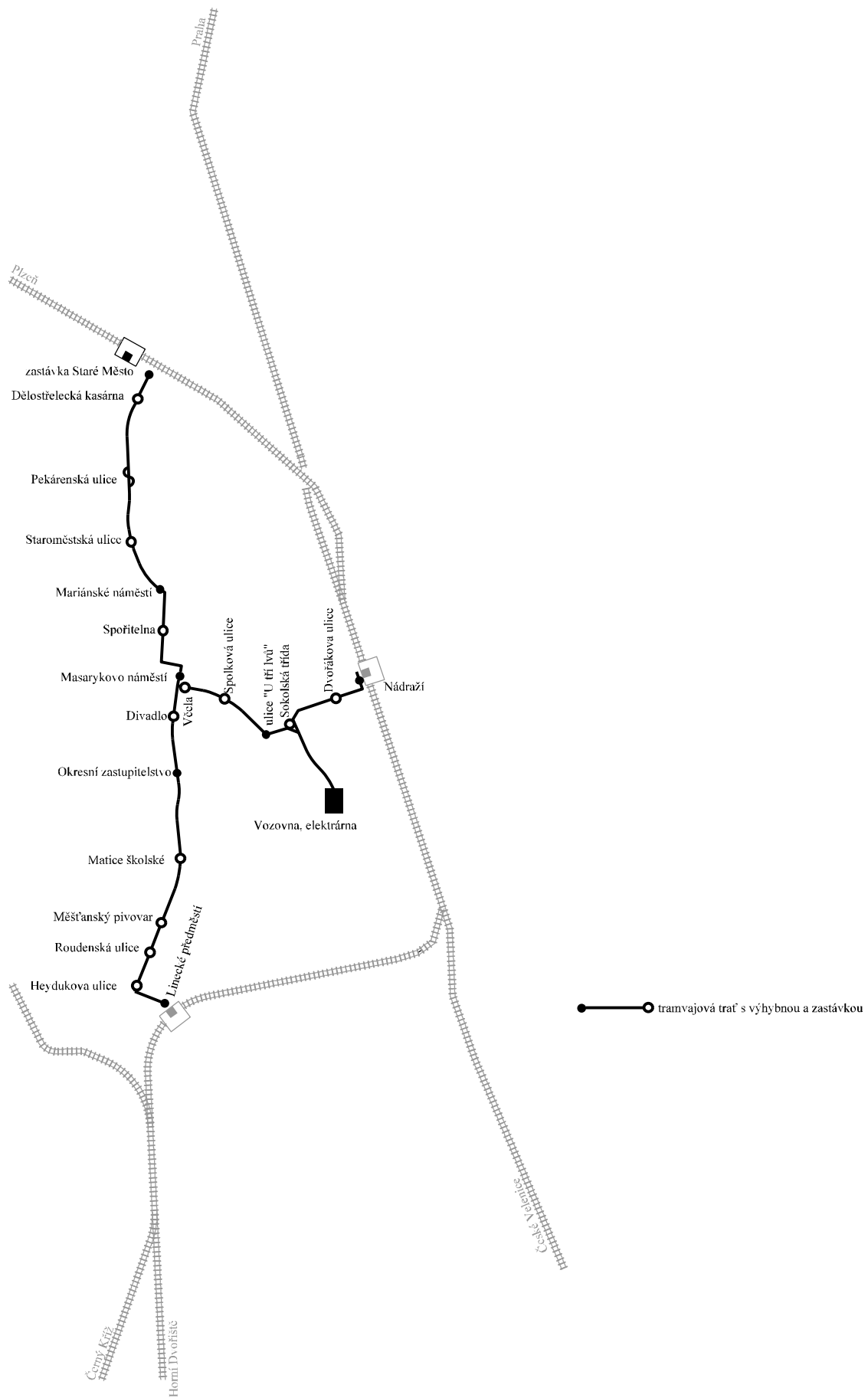
# České Budějovice - tramvajový provoz

15. 6. 1916 - 1918



# České Budějovice - tramvajový provoz

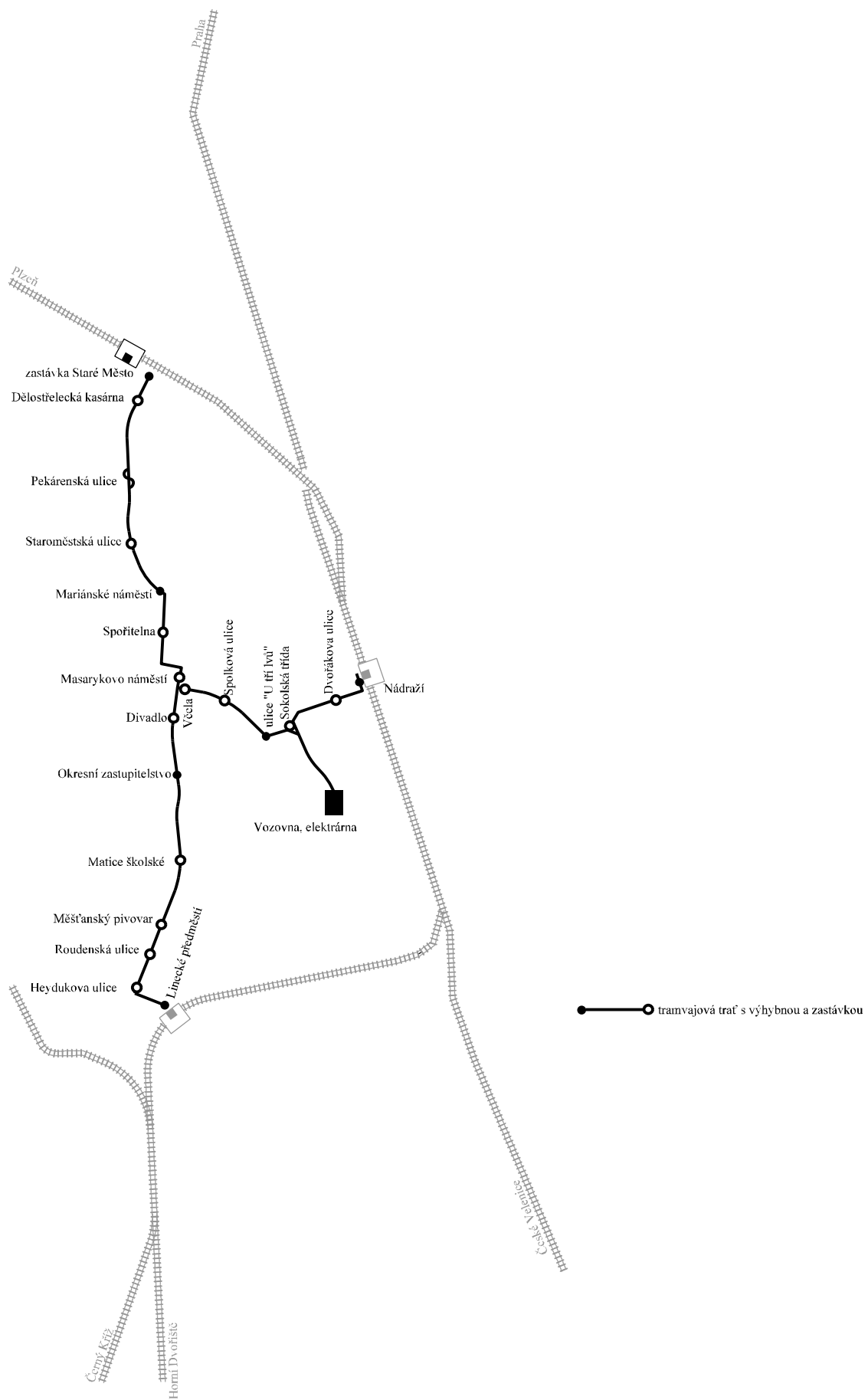
1918 - 21





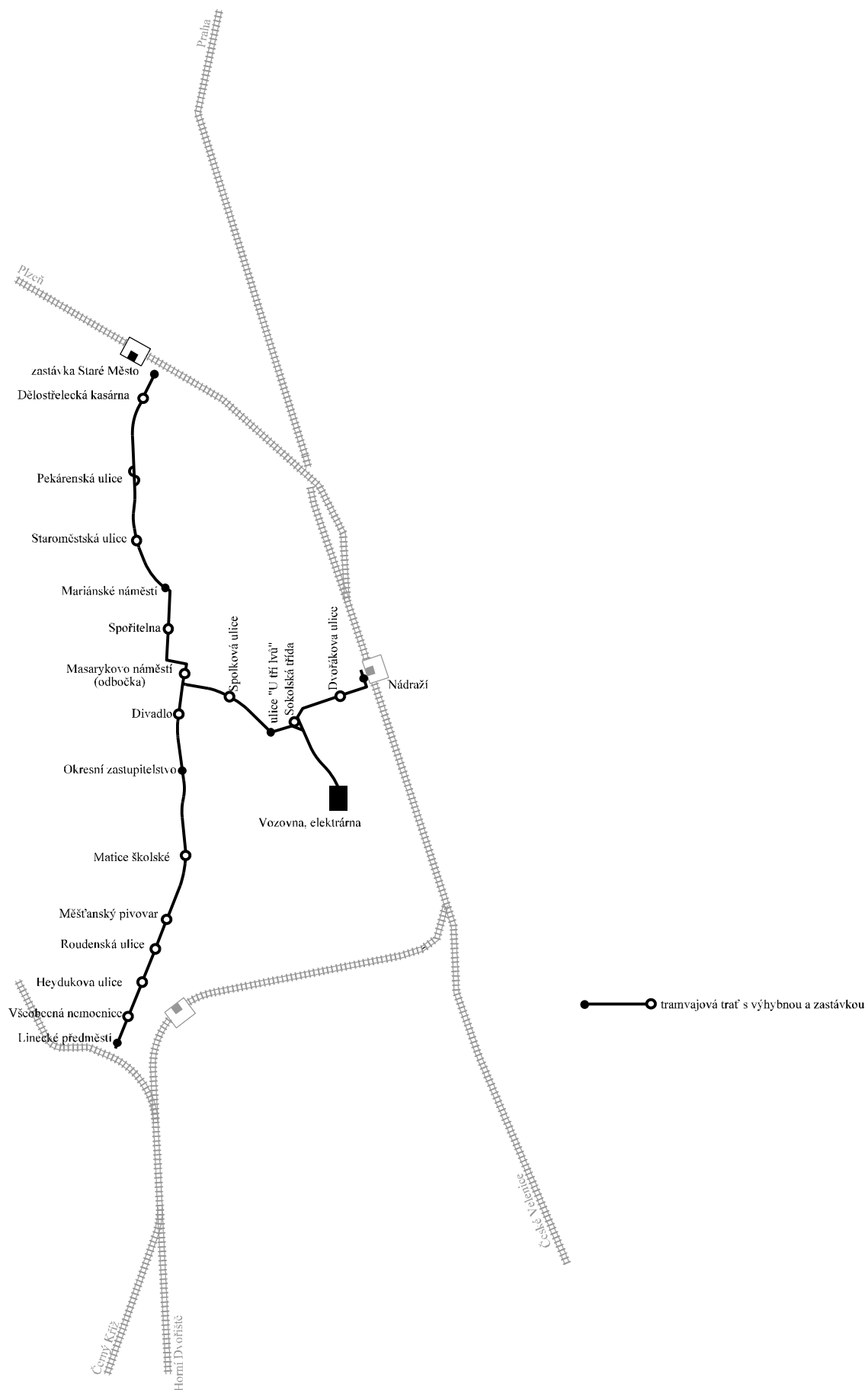
# České Budějovice - tramvajový provoz

1921 - 27. 10. 1936



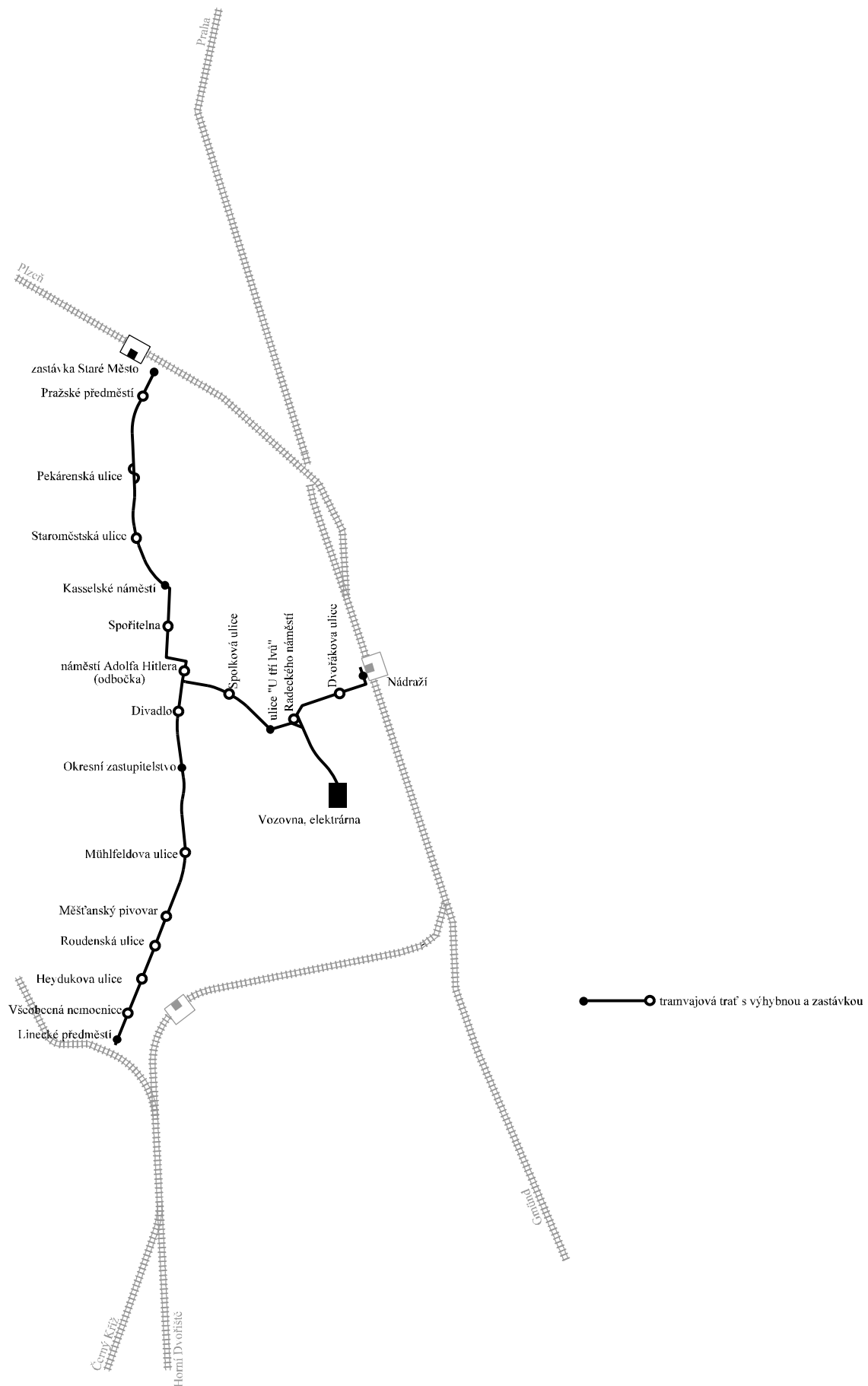
# České Budějovice - tramvajový provoz

27. 10. 1936 - jaro 1939



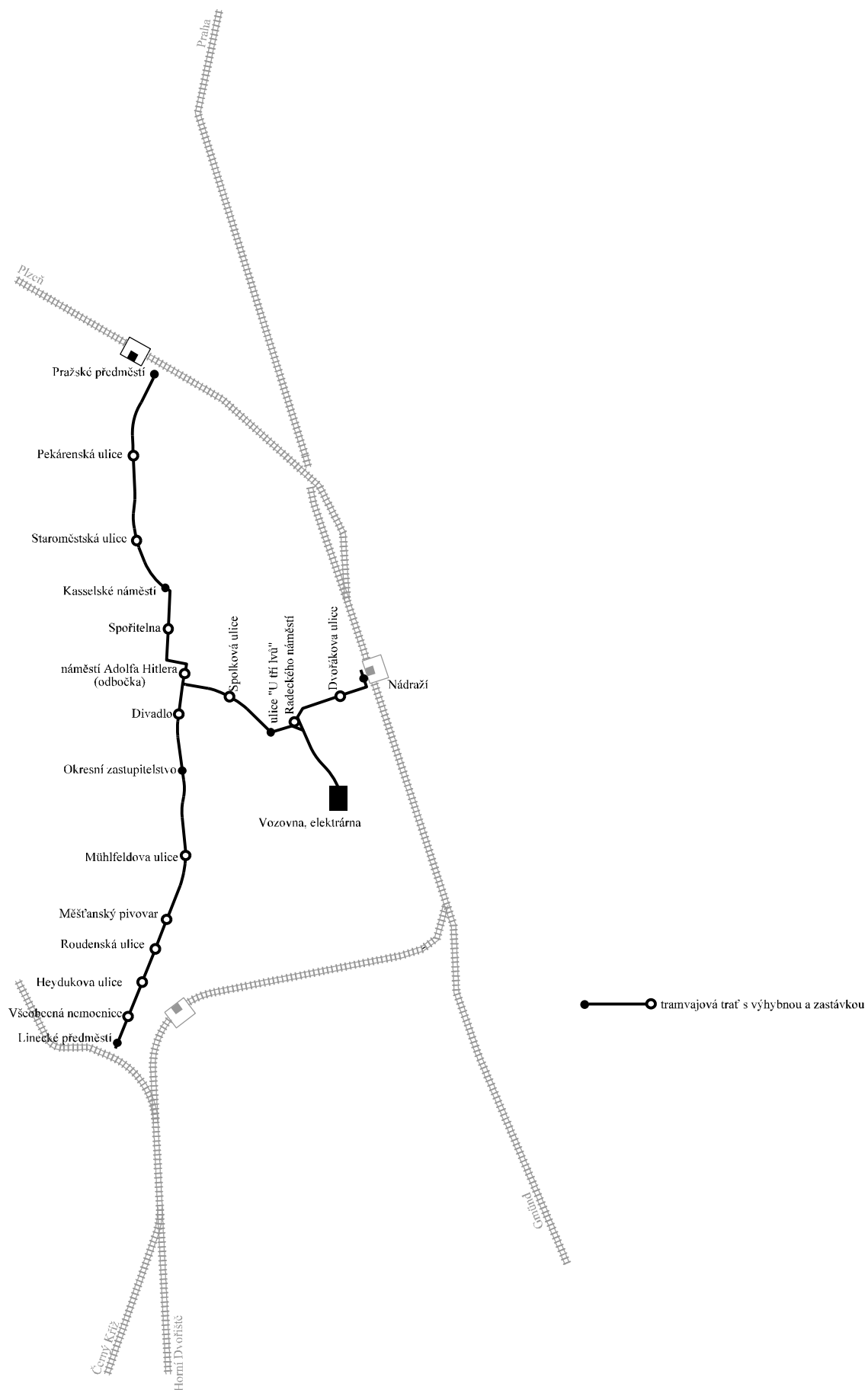
# České Budějovice - tramvajový provoz

jaro 1939 - červen 1943



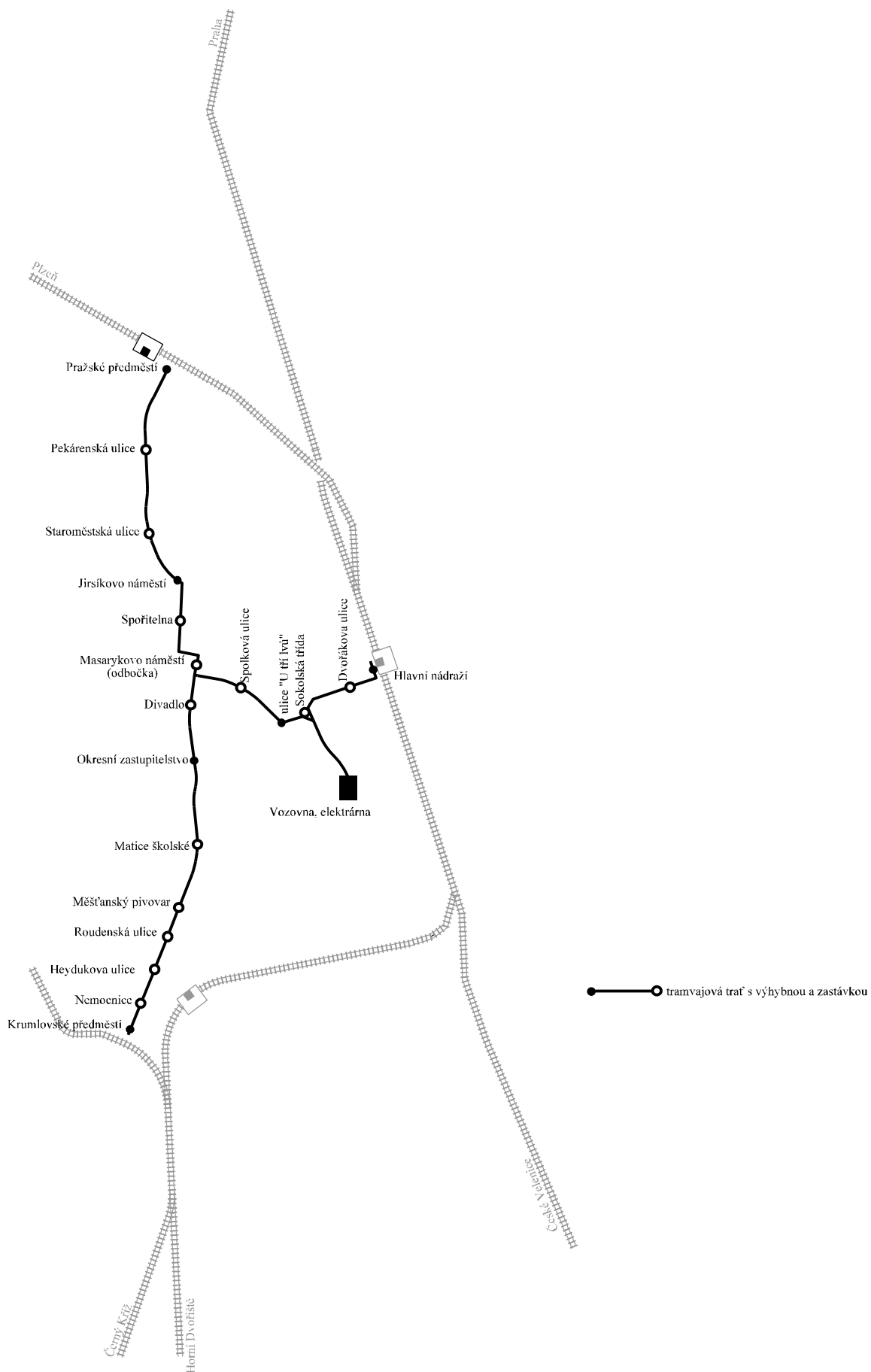
# České Budějovice - tramvajový provoz

červen 1943 - květen 1945



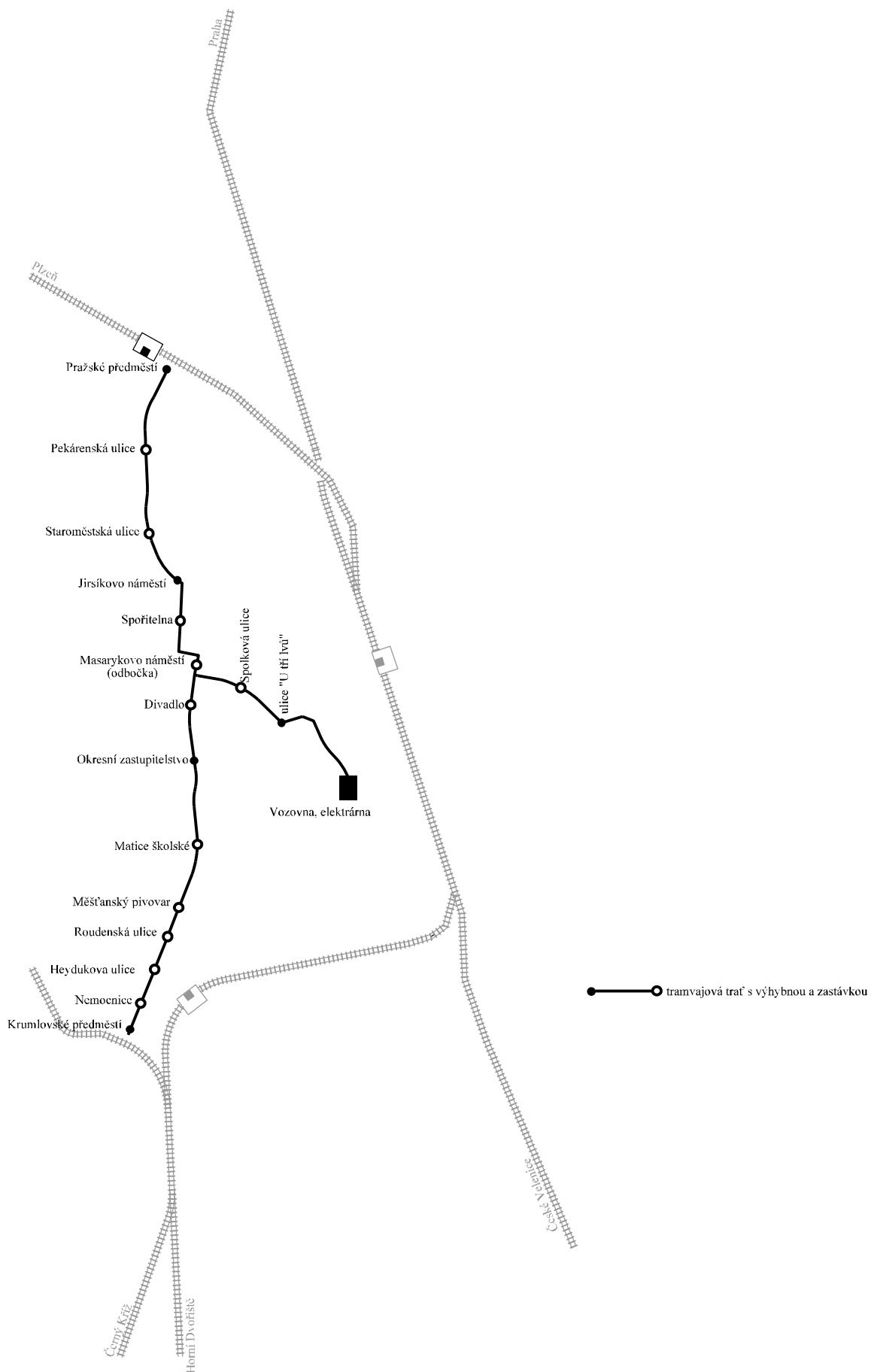
# České Budějovice - tramvajový provoz

květen 1945 - 6. 8. 1949



# České Budějovice - tramvajový provoz

7. 8. - 27. 10. 1949



# České Budějovice - tramvajový provoz

28. 10. 1949 - 28. 2./2. 3. 1950

