

LOKÁLKA

Občasník železničního spolku Lokálka Group v Rokycanech

Zvláštní vydání

Vychází 1. září 2001

Zdarma

Srdečně Vás vítáme při příležitosti oslav 100 let provozu místní dráhy Zadní Třeboň - Lochovice. Jízdy historických vlaků a další doprovodný program pro Vás připravil železniční spolek Lokálka Group v Rokycanech v úzké spolupráci s Českými drahami a ZV OSŽ železniční stanice Lochovice. Tato finančně náročná akce by se nemohla uskutečnit bez laskavého finančního přispění firem: Lesospráva Karel PIŠKULE Jesenice, Sběrné suroviny Miroslav LORENZ Zdice, Stavebniny JIPO Lochovice, SOME Všeradice, TRAMVAZ Všeradice, KORONA Lochovice-výroba pořadačů, PROTECT Lochovice-ochranné pomůcky, STAVEBNINY Hostomice, Vápenka ČERTOVY SCHODY a TRANSPORTSERVIS Beroun. Na programu se dále podílejí obec Zadní Třeboň, obec Lochovice a množství ochotných skupin i jednotlivců podél dráhy žijících i vzdálených.

Z historie místní dráhy

Kraj podél severních svahů Hřebenů od Řevnic až po Lochovice vynikal koncem devatenáctého století vyspělým zemědělstvím, zejména řepářstvím, obilnářstvím a bramborářstvím.

Přítomnost několika významných panských sídel dala možnost vzniku řadě průmyslových podniků. Liteň, s velkostatkem J. Š. Daubka, měla parostrojní pivovar, lihovar a kruhovou cihelnu. K velkostatku Bachofena z Echtu ve Svinařicích patřila cihelna a vodní mlýn. Ve Skuhrově, jenž byl v držení velkostatku Liteňského, byla parostrojní sladovna. K panství knížete K. Schwarzenberga ve Vosově patřil cukrovar, pivovar a cihelna. V Hostomicích byl značně rozvinutý průmysl cvočkařský a rukavičkářský. Město mělo také pivovar, dvě cihelny a vodní mlýn. Konečně Lochovice s velkostatkem bratří Rennerů a velkou přádelnou založenou podnikatelem Hankem z Prahy, byly také lázeňským a výletním sídlem.

Cukrová řepa vypěstovaná na zdejších polích se svázela ke zpracování do vosovského cukrovaru založeného roku 1858. Ten však v roce 1887 zkrachoval, mimo jiné v důsledku drahé formanské dopravy. Rolníci a statkáři pak museli vozit řepu až do povozů dosti vzdálených cukrovarů v Berouně a Zdicích a ostatní produkty odvážet do neméně vzdálených železničních zastávek České západní dráhy v Řevnicích a Karlštejně nebo do Lochovic a Jinců na dráze Rakovnicko-protivínské. Taková doprava nejenže byla pomalá, ale také značně drahá.

Pozici nejrozvinutějšího sídla si drželo město Hostomice, které patřilo mezi nejbohatší na Hořovicku a dokonce v sedmdesátých letech devatenáctého století usilovalo o ustanovení samostatného politického okresu. Spojení se světem však mělo velmi špatné. Již při projektování Rakovnicko-protivínské dráhy v roce 1873 žádal velkostatek knížete Schwarzenberga o změnu vedení dráhy oproti plánu, a to přes Libomyšl a Vosov - kvůli cukrovaru, odtud do Hostomic a dále podél Hřebenů do Příbrami. Tato tzv. Vosovská varianta byla však vzhledem k terénu a finanční náročnosti nereálná. Ještě v roce 1891 žádali Hostomičtí alespoň zřízení zastávky mezi Běřínem a Jincem na svahu Plešivce. Avšak marně.

Hostomice, zastoupené E. Greifem zdejším statkářem a členem městské rady, se spojily s velkostatkářem Daubkem z Litně a společně založili „Družstvo pro postavení místní dráhy Zadní Třeboň - Hostomice“. To bylo někdy kolem roku 1892, kdy byl přijat zemský zákon č. 8/1892 o podpoře železnic nižšího řádu. Družstvo získalo velmi brzy potřebné prostředky pro přípravné práce v rámci udělené předkonce. V následujících letech bylo nutné čekat na udělení zemské garance. Té se žadatelé dočkali 8.2.1894. Ještě téhož roku, 27.10.1894 předložili ministerstvu obchodu projekt dráhy.

Na nákup kmenových akcií město Hostomice uvolnilo částku 40.000 zl., k tomu přidal Daubek 40.000 zl., Schwarzenberg 30.000 zl., hořovický okres 10.000 zl., berounský okres 6.500 zl. a Bachofen z Echtu 5.000 zl.

Již při původní pochozí komisi konané 18.12.1894 se rozhodl první spor přímo mezi samotnými zakladateli podniku. Projekt totiž počítal jen se zkrácenou tzv. hostomickou variantou, tedy tratí Zadní Třeboň - Hostomice. Tu podporoval jak zemský výbor, tak ministerstvo obchodu. Naproti tomu pražská obchodní komora spolu s dotčenými obcemi a koncesionáři požadovali úplnou variantu až do Lochovic.

Jejich úsilí bylo nakonec korunováno úspěchem v roce 1897, kdy byla hostomická varianta definitivně zavržena. Další spor se odehrál o umístění stanice v Litni. Ta se měla podle projektu nacházet více jak jeden kilometr od městečka, proti čemuž se ihned postavil velkostatkář Daubek i zástupci Litně.

Byla tedy navržena neobvyklá varianta vratné stanice, ležící pouhých padesát metrů od městečka. Délka tratě se sice prodloužila o 1,2 km, na druhé straně však přinesla zlepšení sklonových poměrů. I přes odpor některých úřadů se podařilo v červnu 1899 tento projekt prosadit.

Posledním zásadním problémem bylo napojení na státní dráhu v obou koncových stanicích. Projekt zamýšlené přípojné stanice v Zadní Třebani nepřinesl žádných potíží. V Lochovicích již od roku 1894 docházelo k ostrým sporům. Koncesionáři a zástupci obcí a okresů prosazovali přímé napojení do státní dráhy a jejího využití v délce několika set metrů až do stanice Lochovice. Zemský výbor i ministerstvo železnic argumentovali očekávaným zvýšením provozu na hlavní trati a doporučili výstavbu 600 metrů dlouhé souběžné koleje. O připojení u Lochovic se diskutovalo několik let. Marně koncesionáři poukazovali na zvýšení nákladů na stavbu i na nadnesenost odhadů zvýšení v úseku Zdice - Protivín. Poslední dodatečný pochozí protokol ze dne 24.8.1900, t. j. jen několik týdnů před zahájením stavby, stanovil stavbu souběžné koleje.

Družstvo pro postavení dráhy bezodkladně požádalo Zemskou banku o půjčku ve výši 2.045.000 K a obratem ji 1.6.1900 obdrželo. Také výkup pozemků proběhl bez problémů. Z výběrového řízení vyšel vítězně stavební podnikatel J. Kubiček z Královských Vinohrad s nabídkou provedení stavby za 935.000 K. Projekt dráhy vypracovala technická kancelář ing. J. Kodla a Hammra. Omezníkování budoucí tratě provedl již v lednu J. Škvára z Dobříše pomocí 690 mezníků s písmeny „ZTL“.

Stavět se začalo již v září 1900 na několika místech najednou. Okolí stavby se začalo hemžit „krajánky“ vybavenými jen pevným zdravím a pracovitými rukama. Byli to lidé bez domova, doprovázející každou podobnou stavbu. Většinou to byli cizinci, dokonce zde pracoval muž se dvěma syny pocházející až z Mandžuska. Na podzim, když skončily polní práce, našlo na stavbě uplatnění a vítanou možnost přívýdělku i mnoho místních obyvatel.

Kolaudační protokol konstatoval, že stavba trati je vcelku dle stávajících předpisů odborně, správně a velmi solidně provedena, zejména co se týče staveb pozemních a umělých.

Celkový obnos včetně záložního fondu přípravných prací, výkupu pozemků, vozidel atd. si vyžádal částku 2.786.400 K, z čehož koncesionáři zaplatili 326.800 K.

24.8.1901 projel po trati první pracovní vlak, který rozvážel nábytek do jednotlivých stanic.

V dopise ze dne 19.7.1901 adresovaném Zemskému výboru království Českého žádají koncesionáři zastoupení J. Š. Daubkem a E. Greifem, aby vozba na dráze Zadní Třeboň - Lochovice slavnostním způsobem nezahájila. Sami rovněž od této slavnosti upouštějí z důvodů nepříznivých hospodářských poměrů a celkové finanční vyčerpanosti obcí i jednotlivců spojených s výstavbou dráhy. K malé oslavě přece jen došlo 28.8.1901, kdy se konala zkušební jízda dle navrženého jízdního řádu. Z Lochovic do Zadní Třebaně odjel v ranních hodinách prázdný vlak. Ve stanicích nikdo nenastupoval, až při zpáteční cestě nastoupili v Litni první cestující. Byli to J. Š. Daubek a několik dalších zástupců obce. Když dojel

vlak do Hostomic, konala se v nádražní čekárně malá slavnost, spojená s hostinou. Jídlo a pití daroval J. Š. Daubek. Vlak pokračoval opět prázdný do Lochovic. Do rozjíždějího se vlaku naskočil Leopold Levitus, hostomický občan a stal se tak prvním „černým“ pasažérem na této trati. V odpoledních hodinách projel opět prázdný vlak celou trať ještě jednou.

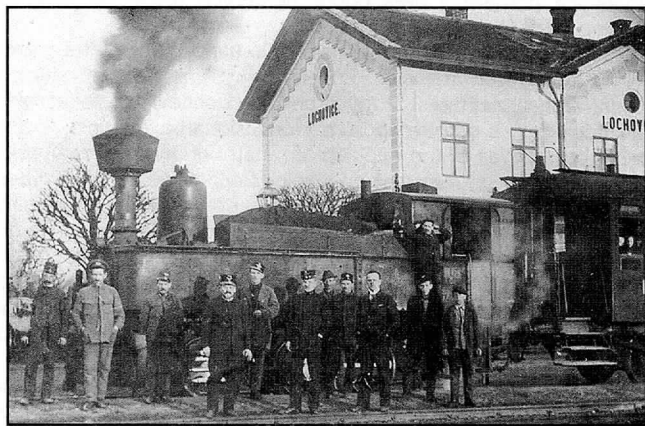
30.8.1901 byl zahájen pravidelný provoz a v platnost vstoupil první jízdní řád se dvěma páry smíšených vlaků.

První rok nasvědčoval tomu, že provoz bude úspěšný. Od zahájení provozu do konce roku, tedy za pouhé čtyři měsíce se přepravilo 11.620 osob a 19.091 tun nákladu, převážně řepy. Brzy se však ukázalo, že koncesionáři sami na udržení provozu nestačí.

Již 6.3.1902 se konala státní kolaudace za účelem převzetí provozu státními drahami a následně pak byla 23.8.1902 podepsána smlouva o jeho převzetí. Nadále tedy zajišťovaly provoz na trati Zadní Třebeň - Lochovice K.K.St.B. na účet vlastníka.

24.3.1904 předložili koncesionáři žádost o zřízení akciové společnosti a současně také návrh stanov. Po několika urgencích 21.6.1906 povolilo c. k. místodržitelství jménem téhož ministerstva zřízení akciové společnosti „Místní dráha Zadní Třebeň - Lochovice“ se sídlem v Praze.

Rok 1906 byl však také rokem, kdy se v účetních knihách začal objevovat schodek, který se v následujících letech stále prohluboval, až v roce 1921 dosáhl rekordní sumy přes jeden milion korun. Příčinu bylo možné hledat v narůstajících cenách provozních hmot (15-20 x), neúnosném nárůstu pracovních sil, zdražování jejich práce a také v poválečné hospodářské krizi.



Pro zajištění provozu byly na místní dráhu Zadní Třebeň - Lochovice dodány dvě tendrové lokomotivy označené 197.92 a 197.93, které vyrobila lokomotivka První českomoravské strojírny v Praze-Libni v roce 1901. Ve službě se vyznačovaly spolehlivostí a ekonomickým provozem a přezdívalo se jim „kafemlejnek“. I když již od 20. let odcházely některé do výslužby na vlečky průmyslových podniků, dosluhovaly poslední u ČSD až v 60. letech, převážně na topírenském posunu. Lokomotivy měly své zázemí ve výtopně v Lochovicích se dvěma stáními s prohlízkou jámou a přilehlou vodárnou a dílnou. Voda se doplňovala přímo v remíze hydrantem napájeným z vodárenské nádrže pomocí lokomotivy a pulsometru. Uhlí se zbrojilo venku před výtopnou pomocí košů z dřevěné rampy. V Zadní Třebani byla kolej pro zbrojení a provozní ošetření stroje bez výtopny, byl zde vodní jeřáb, do kterého se hnala voda opět pomocí lokomotivy a pulsometru ze studny. Uhlí se zbrojilo koši z dřevěné rampy. Již v roce 1902 však bylo nařízeno vybavit stanice Hostomice a Osov proutěnými koši, aby se zde mohlo v případě potřeby doplňovat uhlí.

„Kafemlejny“ nahradily ve druhé polovině 20. let silnější třinápravové lokomotivy řady 324.2. Do lokomotivní historie se zapsaly hlavně tím, že šlo o první lokomotivy, u kterých vynikající rakouský konstruktér Karl Gölsdorf použil sdružený parní stroj využívající dvoustupňovou expanzi páry. Vyráběly se ve stejných lokomotivkách v letech 1893 - 1903 a až do zavedení motorového

provozu zde vozily smíšené vlaky. Další střídání lokomotiv přinesla 2. polovina třicátých let, kdy zde začaly jezdit stroje řady 422.0. Během 2. světové války zasáhly do provozu na zdejší trati také „torpéda“ řady 354.0. Lokomotiva 354.008 měla svůj černý den 21.4.1945 a další neznámého čísla byla o pár dní později 15.1945 těžce poškozena i s vlakem hloubkovými letci u Osova.

V roce 1951 byl parní provoz úředně zrušen a v osobní i nákladní dopravě měly být nasazeny pouze motorové vozy. V jízdním řádu 1952/53 je již ranní vlak veden opět párou.

První pokus o motorizaci byl učiněn ještě před vlastním zahájením provozu. 12.2.1901 žádali koncesionáři jménem velkostatkáře Daubka c.k. ředitelství státních drah o povolení zavedení provozu „Daimlerového“ benzinového kolejového vozu, který jim nabídl Eisenbahnwerkanstalt ve Vídni za roční zápujčné 4.000 korun. Svou žádost odůvodňují tím, že by bylo možné zavést více spojů. K dodání vozidla však nedošlo.

Motorový provoz zde byl přesto zaveden poměrně brzy. Již v dubnu 1928 se konaly zkušební jízdy s vozem M 120.202 a po jejich ukončení byl 15.5.1928 zahájen pravidelný provoz vozem M 120.205. Jednalo se o jeden z prvních typů motorových vozů z Tatro Kopřivnice.

Zavedení motorového provozu přineslo zvýšení spojů o 3 páry vlaků denně a jízdní doba se zkrátila o polovinu. Zatímco smíšený vlak projel ze Zadní Třebaně do Lochovic za 2 hodiny 10 minut, motorový vůz překonal tuto vzdálenost za 1 hodinu. K lochovické výtopně byla v té době přistavena remíza pro dva motorové vozy s prohlízkou jámou. Prováděla se zde provozní údržba, menší opravy a zbrojení. Motorové vozy M 120.2 byly velmi brzy nahrazovány novými „věžáky“ řady M 120.3 Další typ motorového vozu řady M 120.4 měl opět věžové stanoviště řidiče. V roce 1932 začala vyrábět lokomotivka Škoda v Plzni úspěšné motorové vozy řady M 130.1. V několika sériích jich vyrobila 113 kusů. Tyto motoráky se během krátkého času rozšířily do mnoha výtopen ČSD a byly přiděleny i do Zdice a zde nasazovány do oběhů na tratích Zdice - Rakovník a Lochovice - Zadní Třebeň.

Dalším „věžákem“ byla řada M 130.2 z Tatro Kopřivnice. Po válce se těmito vozy na mnoha našich místních tratích obnovoval motorový provoz. Stejně tomu bylo i na zdejší dráze.

Od roku 1948 začaly naše dráhy nasazovat do provozu vynikající motorové vozy řady M 131.1. Během několika let se jich vyrobilo 549 kusů a staly se tak charakteristickými motorovými vozy našich lokálek. Lochovická výtopna měla ve stavu k 30.12.1950 vozy M 131.118, 20 a 53. Tyto motorové vozy, které si časem získaly přezdívku „kufr“ nebo „hurvínek“, zde jezdily se dvěma přívěsnými vozy.

Až v říjnu 1978 je začaly nahrazovat nové motorové vozy M 152.0 (dnes 810). Jednalo se o vozy depa Rakovník personálně obsazované četami z depa Zdice. Protože v té době nebyly ještě dodány nové přívěsné vozy, jezdily stodaapadesátky se starými přívěsy od M 131.1. Stejně jako ostatní motorové vozy i tyto ještě zbrojily pohonné hmoty v Lochovicích.

V případě nedostatku motorových vozů M 131.1 byly již v 70. letech mimořádně nasazovány motorové vozy řady M 262.0 (dnes 830). Stejná situace se opakovala i později při nedostatku vozů M 152.0 a ještě dnes se s nimi můžeme na zdejší trati setkat.....

Kdo chcete vědět více, neváhejte se zakoupením pamětní publikace vydané firmou SAXI.

Pojedte s námi 23. září 2001 !!!

Jízda „Oranžovým expresem“ v čele s parní lokomotivou Vás zavede do romantické přírody Posázavského pacifiku a vůni dýmu umocní country skladby známých skupin.

Praha Braník	odj.	9.45
Dobříš	příj.	12.26
	odj.	15.05
Praha Braník	příj.	16.55

LOKÁLKA - občasník železničního spolku Lokálka Group v Rokycanech

Příprava a sazba: Ing. Jiří Svoboda, tisk VARIO

Adresa: P.O.Box 30, 337 01 Rokycany, tel. 0604 750035, fax 019 277236