NAUČNÁ STEZKA LITEŇ

Nádraží Běleč

Běleč je první zastávkou při cestě vlakem po místní dráze ze Zadní Třebaně do Lochovic. Leží v 3,2 km této trati. Zastávka byla otevřena hned při zahájení provozu na této místní dráze v roce 1901. Původně šlo o zastávku s nákladištěm, na ploše proti čekárně byla postavena druhá manipulační kolej pro odstavení nákladních vozů. Ještě v 60. letech 20. století se zde bylo možno setkat s odstavenými nákladními vozy, např. pro nakládku cukrové řepy pro cukrovar v Berouně. Tato kolej byla později snesena a její existenci dnes připomínají jen provedené terénní úpravy. Zděný hlídačský domek i dřevěná čekárna pro cestující se od zahájení provozu příliš nezměnily.
Zastávka Běleč leží v úseku s poměrně velkým stoupáním a rozjezdy vlaků jedoucích ve směru do Litně zde byly vždy prověrkou schopností vlakové čety a strojů.
Připomeňme si při té příležitosti, s jakými lokomotivami bylo možné se na této trati setkat.
V roce 1918 zahajovaly provoz na této trati, stejně jako na většině místních tratí v té době, malé třínápravové parní lokomotivy, označované v Rakousku-Uhersku jako řada 97. Po roce 1918 byly tyto lokomotivy u ČSD označeny jako řada 310.0, mezi železničáři se o nich mluvilo jako o ,,kafemlejnkách“. Tyto lokomotivy byly spolehlivé a oblíbené, o čemž svědčí i dlouhá doba jejich služby. První lokomotiva ř. 97 byla vyrobena v roce 1878 v lokomotivce ve Vídni. Poslední až v roce 1911 v Linci. Lokomotivy ř. 97 se vyráběly v různých lokomotivkách v monarchii. První normálněrozchodnou lokomotivou vyrobenou v českých zemích byl stroj 97.182, vyrobený v roce 1900 ve firmě První českomoravská továrna na stroje v Praze - Libni (později ČKD). Také první dvě lokomotivy dodané na trať Zadní Třebaň – Lochovice (97.192 a 97.193) byly vyrobeny v Praze. Na posunu v depech a na podnikových vlečkách sloužily některé lokomotivy ř. 310.0 ještě v 60. letech 20. století.

Lokomotiva ř. 97 se stanič ním a vlakovým personálem, 1922

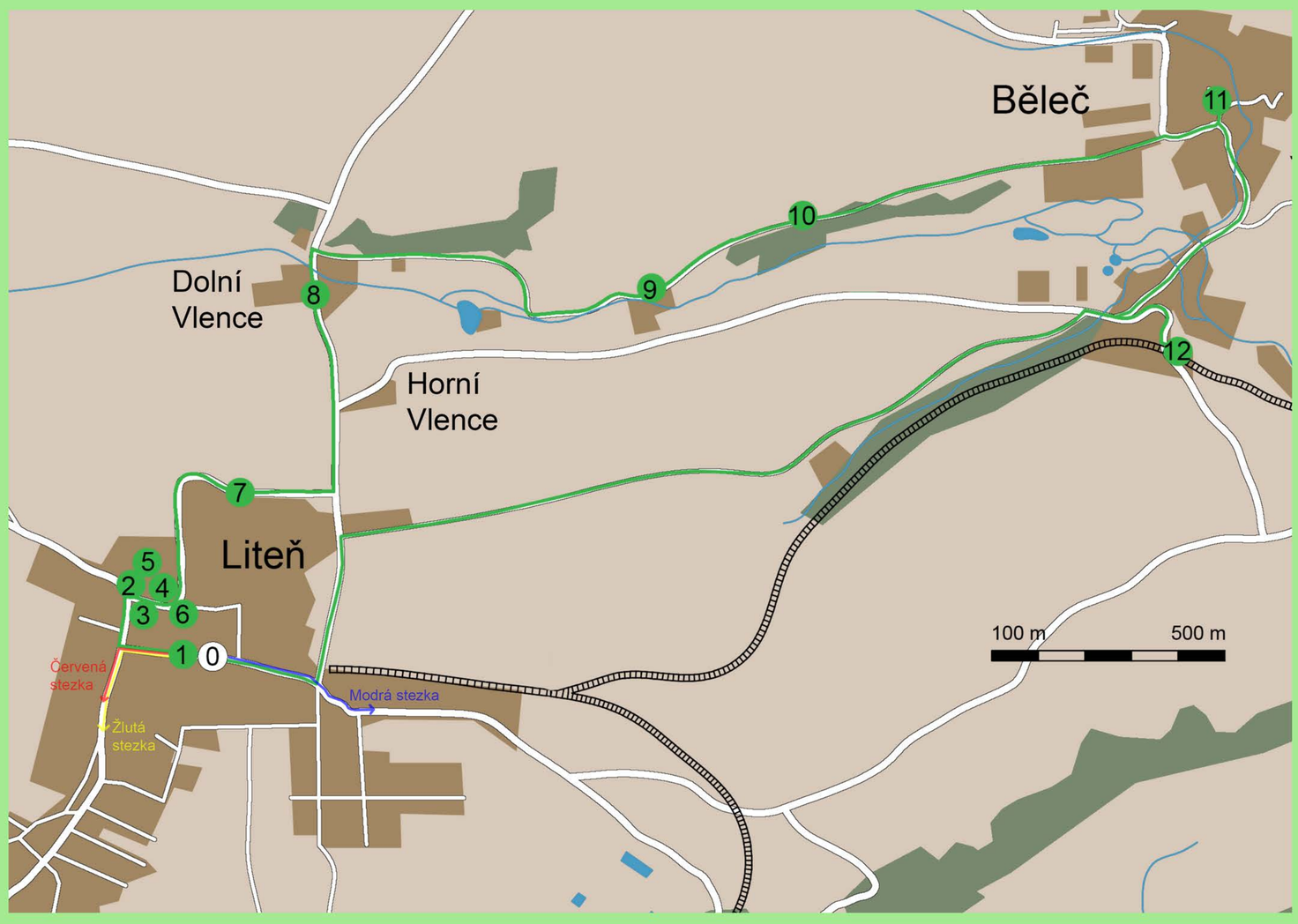
Vlak s lokomotivou T444

Na trati Zadní Třebaň – Lochovice ale byly nahrazeny silnějšími stroji ř. 324.2 již v druhé polovině dvacátých let. Použití lokomotiv ř. 324.2 nebylo na místních drahách obvyklé, šlo o lokomotivy s vlečným tendrem, původně používané pro nákladní vlaky na hlavních tratích. V druhé polovině třicátých let došlo k dalšímu střídání, na trať přišli ,,malí bejčci“ - lokomotivy ř. 422.0. Ty byly v letech 2. světové války vystřídány na místní poměry poměrně mohutnými lokomotivami ř. 354.0, kterým se přezdívalo ,,torpéda“ . Na počátku padesátých let se na trať krátce vrátili ,,malí bejčci“, ale již v roce 1952 je vystřídali ,,velcí bejčci“ – lokomotivy ř. 423.0, které jezdily v poválečném období na většině lokálkách až do ukončení parního provozu. I na liteňské trati to byly poslední pravidelně jezdící parní lokomotivy. Od roku 1967 byly parní lokomotivy nahrazovány motorovými: nejprve ,,karkulkami“ ř. T444.0 a T444.1. Karkulky ř. T444.1 byly poslední lokomotivy, které na této trati vozily i osobní vlaky. Od roku 1973 byly již všechny osobní vlaky vedeny pravidelně pouze motorovými vozy a na lokomotivy zbyly jen nákladní manipulační vlaky. Karkulky byly v osmdesátých letech nahrazeny spolehlivějšími ,,hektory“ – lokomotivami ř. T435.0. V devadesátých letech vozily manipulační vlaky na lokálce lokomotivy ř. T466.0 (,,pilštýky“, nově ř. 735). Vzhledem k jejich vysoké poruchovosti za ně ale stále často musely zaskakovat výrazně starší ,,hektoři“. V čele manipulačního vlaku se bylo možno občas setkat i s lokomotivou ř. 714.
V současnosti vozí manipulační vlaky na této trati lokomotivy ř. 742, kterým někde říkají ,,bangládys“ někde ,,kocouři“. V Bělči dnes nákladní vlak nespatříme, úsek Zadní Třebaň – Liteň je zcela bez nákladní dopravy. Nákladní vozy se na lokálku vozí z Lochovic, nejčastěji jen do Neumětel, občas do Hostomic, výjimečně až do Litně.
V osobní dopravě se začaly na trati již od roku 1928 používat i motorové vozy. Nejprve vozy M120.2 s benzínovým motorem vyráběné v Tatře Kopřivnice, později ve 30. letech ,,věžáky“ ř. M120.3, M120.4 a M130.2, všechny také původem z Tatry Kopřivnice, a také vozy M130.1 ze Škody Plzeň. Koncem čtyřicátých let se na všechny lokálky tehdejších ČSD začaly dodávat motorové vozy M131.1, přezdívané ,,Hurvínek“. Tyto jednoduché a spolehlivé motorové vozy jezdily na trati Zadní Třebaň – Lochovice od roku 1949 až do konce sedmdesátých let. Od roku 1978 byly postupně nahrazovány motorovými vozy ř. M152.0, které ovládají osobní dopravu na trati až do současnosti (nyní jako ř. 810). Od sedmdesátých let až do počátku 3. tisíciletí se bylo na lokálce možno setkat i s velkými motorovými vozy M262.0 a 1.

Jen několik set metrů od bělečské zastávky směrem na Zadní Třebaň bylo možno ještě před několika lety spatřit křížek, připomínající nejtragičtější událost v historii lokálky. V traťovém kilometru 2,4 připomínal událost z rána 24. dubna 1945. Dnes v tomto místě najdeme již jen betonový podstavec. Krátce před koncem 2. světové války podnikly americké bombardéry nálet na železniční stanici v Berouně a těžce ji poškodily. Trať Zdice-Beroun-Praha se v důsledku toho stala neprůjezdnou. Němci v té době ustupovali ze svých pozic, k čemuž v hojné míře používali i železnici. Mezi partyzány, ukrývajícími se v brdských lesích, se rozšířila informace, že vzhledem k neprůjezdnosti stanice Beroun pojede německý vojenský transport směřující od Příbrami na Prahu objízdnou, v té době jedinou průjezdnou trasou přes Hostomice a Liteň. Partyzáni se rozhodli jízdu tohoto transportu zastavit právě mezi stanicemi Běleč a Zadní Třebaň. V km 2.4 umístili pod koleje nálože, které vybuchly při průjezdu lokomotivy prvního ranního vlaku. Tímto vlakem ale nebyl vojenský transport, nýbrž první pravidelný vlak z Lochovic do Zadní Třebaně. Trať v místě výbuchu vede ve svahu vysoko nad Bělečským potokem. Lokomotiva po výbuchu vykolejila, spadla z náspu a skončila ležet na boku dole v potoce hluboko pod tratí. Topič František Lhoták z Lochovic zemřel pod lokomotivou na místě nehody, strojvedoucí Václav Klíma z Lochovic byl opařen unikající parou a zemřel krátce po převozu do nemocnice v Praze Na Slupi. Zbytek vlaku dopadl lépe, první služební vůz zůstal ležet na boku ve svahu a další vozy vlaku již zůstaly stát na trati. Partyzánský útok na vojenský vlak, který po této trati z nějakého důvodu nejel, si tak naštěstí nevyžádal další oběti. Strojvedoucí a topič, kteří se shodou nešťastných náhod stali krátce před koncem války jejími dalšími nevinnými oběťmi, jsou oba pohřbeni na hřbitově v Lochovicích, kolem něhož vlaky lokálky denně projíždějí. Křížek připomínající tuto tragickou událost byl ukraden, dnes tu stojí pouze betonový podstavec.

Motorové vozy M124.0 řídil strojvedoucí z kabiny umístěné na střeše ve středu vozu. Proto se jim v provozu přezdívalo “věžáky”. Jeden z vozů této řady M120.417 se zachoval do dnešních dnů, byl opraven a zprovozněn a je možno se s ním setkat při historických jízdách na tratích ČSD.

Historické fotografie poskytla společnost SAXI (provozovatel Muzea Výtopna Zdice), která o trati Zadní Třebaň – Lochovice vydala dvě publikace při příležitosti 100. a 110. výročí zahájení provozu. V těchto publikacích se můžete o trati dočíst další podrobnosti.



Zastavení naučné stezky

1. Bývalá synagoga, dnešní Hasičský dům
2. Svatopluk Čech, lípa S. Čecha
3. Muzeum - fara, Otomar Novák, profesor Ivo Chlupáč
4. Kostel, pomník padlým v 1. světové válce
5. ZŠ F. J. Řezáče, Liliovník tulipánokvětý
6. Zámek Liteň
7. Učiliště Liteň
8. Zámek Vlence
9. Vodárna - technická památka
10. Pískovna - historie těžby
11. Běleč, pomník padlým, mlýny
12. Nádraží Běleč

Atelier Svatopluk, o. p. s.

KARLŠTEJNSKO
NEJSTARŠÍ TURISTICKÝ REGION

PROGRAM ROZVOJE VENKOVA

Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova: Evropa investuje do venkovských oblastí