

NAUČNÁ STEZKA LITEŇ

Nádraží Liteň

Stavba místní dráhy Zadní Třeboň – Lochovice byla zahájena v září 1900. První oficiální vlak po ní projel dne 30. srpna 1901. Stavební firmě J. Kubíček z Královských Vinohrad, která vyhrála výběrové řízení na její výstavbu, tedy na celou stavbu tratě dlouhé 26,5 km stačil pouhý rok. Výrazně déle trvala snaha podnikatelů z Podbrdská stavbu místní dráhy prosadit a sehnat potřebné finance a garance. „Družstvo pro postavení místní dráhy Zadní Třeboň – Hostomice“ bylo založeno pravděpodobně v roce 1892 především zásluhou velkostatkáře E. Greifa z Hostomic a velkostatkáře Daubka z Litně. Následovalo 8 let snahy o získání potřebné koncese a státní garance k postavení dráhy, shánění financí a sporů o trasu dráhy. Železnice v té době znamenala významné zvýšení konkurenceschopnosti pro podniky a velkostatky nalézající se v její blízkosti. Představovala jediný dostatečně rychlý a kapacitní dopravní prostředek pro dopravu produktů do vzdálenějších míst. Připojení na železniční síť tak výrazně zvýhodňovalo sídla a podniky v její blízkosti oproti konkurenci. Jeden ze sporů o trasování dráhy se týkal i stanice Liteň. Trasa železnice byla původně projektována údolím Bělečského potoka přímo přes Běleč, před Litní se obracela obloukem o 180° a poté následovala stanice Liteň vzdálená od obce více než kilometr.



Původní návrh trasování údolím Bělečského potoka až k Litni

Liteň byla v té době významným průmyslovým i zemědělským centrem v podbrdské oblasti a velkostatkář Daubek patřil k nejvýznamnějším koncesionářům dráhy a byl v oné době i zemským poslancem. V jeho zájmu bylo přivést železnici co nejbližší k Litni a ke svým podnikům. Jeho přičiněním tedy došlo k přepracování projektu a k přivedení železnice do těsné blízkosti liteňského panství.

Vzhledem k terénu to nebylo úplně jednoduché a projektanti proto navrhli stanici Liteň jako úvratňovou. Liteň tak získala nádraží v bezprostřední blízkosti obce a trať Zadní Třeboň – Lochovice neobvykle uspořádanou stanicí, která dodnes poněkud komplikuje provoz. Nutno říci, že z hlediska provozu na trati by byla nejuvhodnější další varianta trasování, kterou navrhoval Bachofen z Echtu, velkostatkář ve Svinařích a to ze Zadní Třeboň podél Svinařského potoka a dále ke Skuhrovu. Tato trasa by byla výhodná z hlediska sklonu tratě, ale Liteň by v podstatě minula. Na současné trati překonávají vlaky v úseku Zadní Třeboň – Lochovice stoupání až 26‰.



Pro klasické vlaky složené z lokomotivy a osobních vozů představovala úvrat' v Litni provozní komplikaci a prodloužení jízdní doby. Poslední takové vlaky jezdily po lokálce naposledy v roce 1973 a v jejich čele byly lokomotivy T444.1, zvané „karkulky“. (foto: sbírka M. Zába)



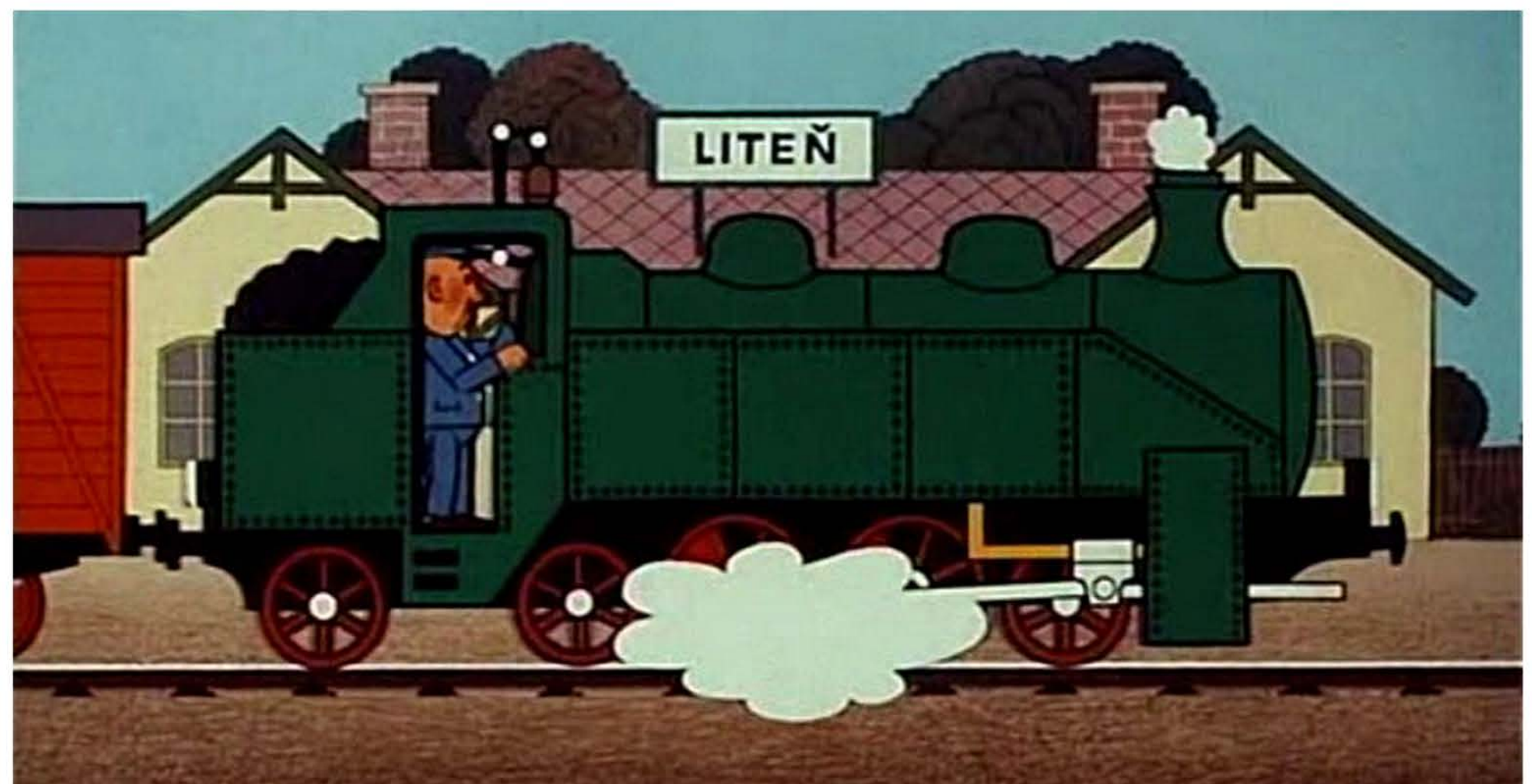
Slavnostní vlak při zahájení provozu na trati Zadní Třeboň - Lochovice s lokomotivou 197.93 v Hostomicích



Stanice Liteň v době obsazení výpravčím

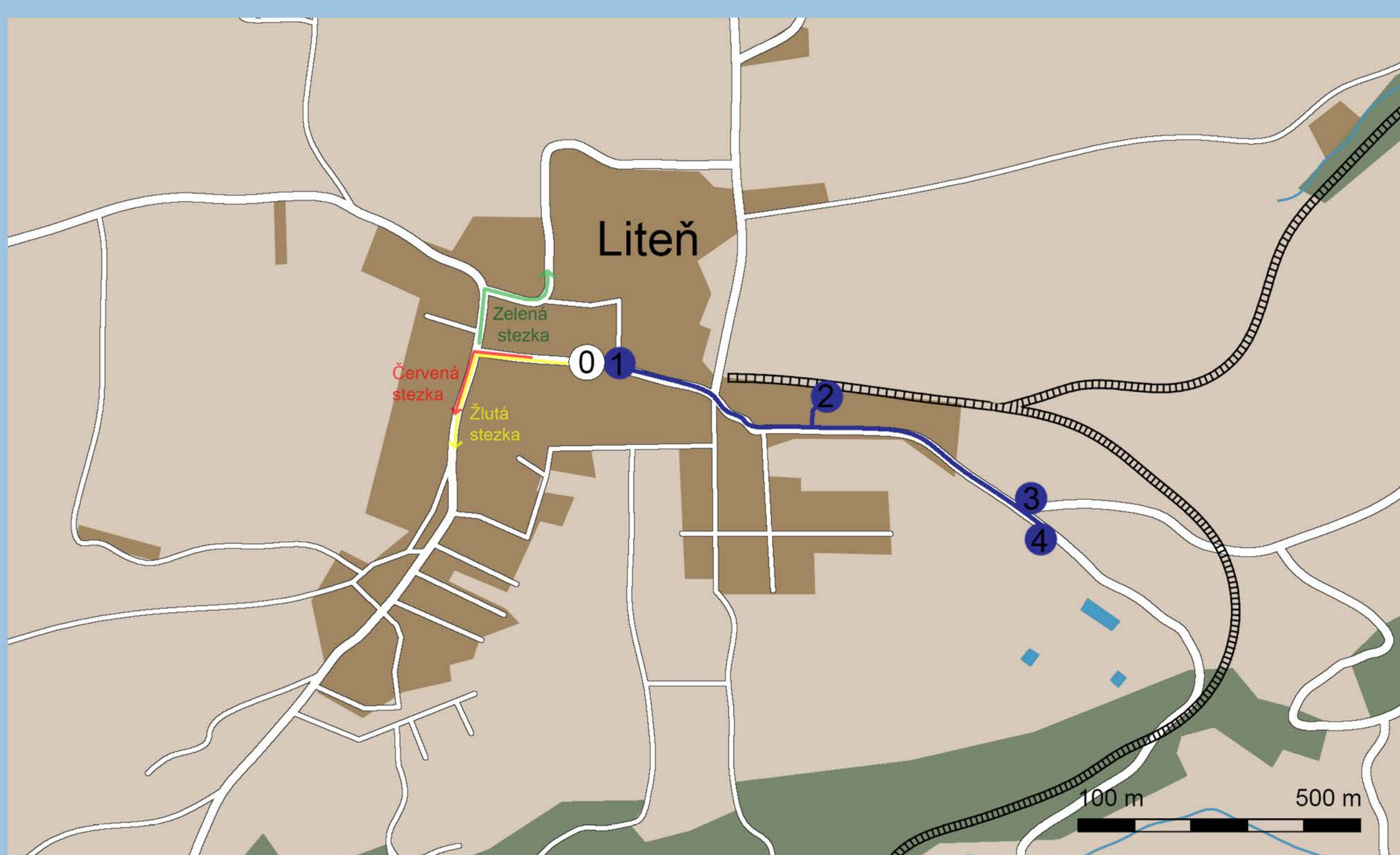
Vraťme se ještě k uspořádání liteňské stanice, protože úvratňových stanic je v české železniční síti jen několik. Úvratňová stanice je stanice, kterou prochází pouze jedna trať, přičemž do obou směrů se odjíždí přes jedno zhlaví (konec) stanice zatímco na druhém zhlaví je stanice ukončena slepou kolejí. Projíždí-li takovou stanicí vlak s lokomotivou, či jedním motorovým vozem a dalšími vagóny, je nutno zde hnací vozidlo odpojit a toto musí po jiné koleji vlak objet, aby mohlo být připojeno na druhý konec vlaku. Objížďení samozřejmě prodlužuje jízdní dobu vlaku a zvyšuje nároky na personál. Dnes jsou proto osobní vlaky na této trati vedeny samotným motorovým vozem a v době zvýšených přeprav (pátky a víkendy) je v provozu souprava vozů s motorovými vozy na obou koncích. Další úvratňové stanice v České republice můžeme na dnes provozovaných tratích najít ve Žlebech, Stupně a Dubí.

Podíváme-li se na nádražní budovu stanice Liteň, spatříme typickou budovu českých místních drah, pro snížení nákladů postavenou podle typového listu LVI/H Zemského výboru Království českého. Stejnou budovu můžeme na naší trati vidět i v Hostomicích pod Brdy a se stejným typem budovy se můžeme setkat i na mnoha jiných místních tratích stavěných ve stejném období. Uspořádání kolejí se v Litni od doby výstavby prakticky nezměnilo. Do roku 1985 byla stanice Liteň obsazena výpravčím, který vykonával i funkci dirigujícího dispečera pro celou trať Zadní Třeboň – Lochovice. Později tuto funkci převzal výpravčí v Lochovicích a v současnosti je provoz na trati řízen dispečerem sídlícím až v Březnici. Snad díky svému neobvyklému uspořádání zaujala stanice Liteň ve 40. letech i Pavla Naumana, když sepisoval své Pohádky o mašinkách. Vzhledem k tomu, že tyto pohádky jsou oblíbené i dnes a v 80. letech byly podle nich vytvořeny animované večerníčky, znají mnohé dnešní děti nádraží Liteň jako místo, kam jela zelená „pětsetčtyřicítka“ ze Smíchovského nádraží pro brambory. Mimo provozu parních lokomotiv (i když lokomotivy řady 524 na této trati nikdy nejezdily) tak tato pohádka připomíná i to, že okolí Litně bylo i významnou bramborářskou oblastí. Spatřit dnes v okolí pole osázené bramborami je asi podobně výjimečné jako spatřit na místní dráze parní lokomotivu.



Zelená „pětsetčtyřicítka“ z Pohádek o mašinkách přijela do Litně pro brambory.

Historické fotografie poskytla společnost SAXI (provozovatel Muzea Výtorna Zdice), která o trati Zadní Třeboň – Lochovice vydala dvě publikace při příležitosti 100. a 110. výročí zahájení provozu



Zastavení naučné stezky

1. Čechovna
2. Nádraží Liteň
3. Kaplička
4. Hrobka Daubků



Atelier Svatopluk, o. p. s.

KARLŠTEJNSKO
NEJSTÁRŠÍ TURISTICKÝ REGION



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



PROGRAM ROZVOJE VENKOVA

