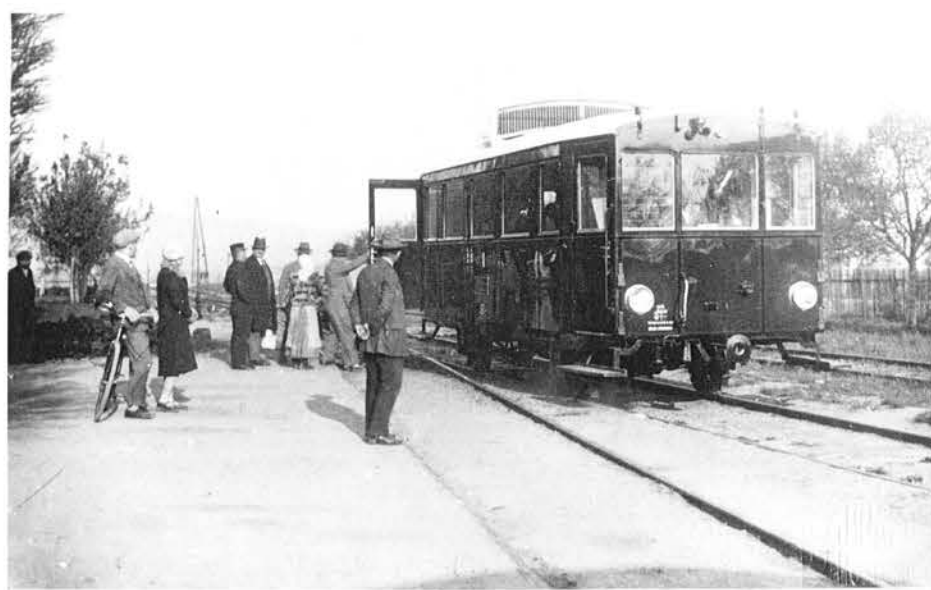


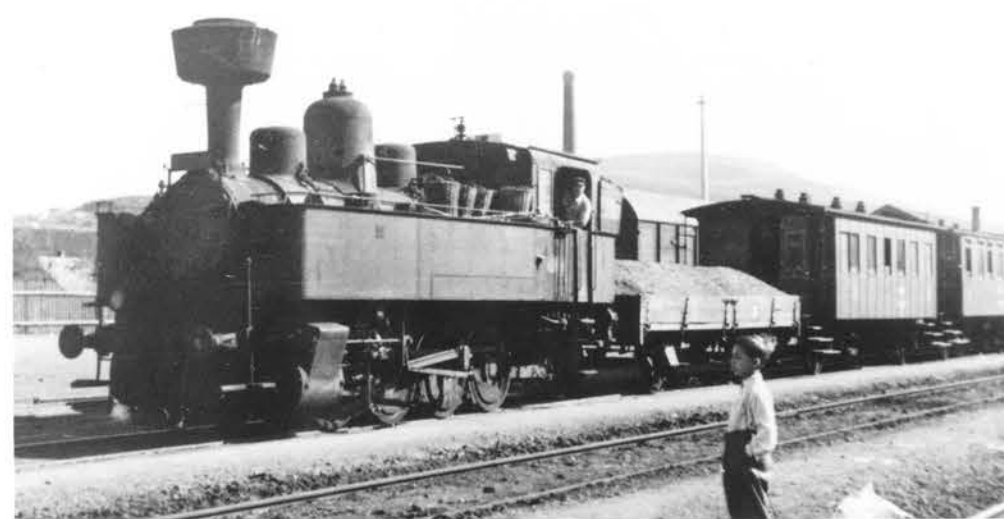
NAUČNÁ STEZKA LITEŇ

Nádraží Skuhrov

Zastávka s nákladištěm Skuhrov pod Brdy slouží cestujícím a přepravě nákladu od roku 1901, kdy byla postavena místní dráha Zadní Třeboň – Lochovice. Z doby zahájení provozu pochází i dřevěná čekárna pro cestující, která se zachovala do dnešních dnů v původní podobě. V dnešní době využívají zastávku především obyvatelé nejbližší Leče, o víkendech turisté, trampové a houbaři mířící na Brdy. Skuhrov, po kterém byla zastávka pojmenována, leží cca 1 km od zastávky pod brdskými hřebeny. Pro nákladní dopravu se zastávka již nevyužívá. Nákladní vlaky jezdí většinou jen v úseku Lochovice-Neumětely (v Neuměteli nakládá firma Lorenz šrot), dále do Hostomic či Litně veze vlak nákladní vozy pouze několikrát do roka. V době vzniku lokálky tomu bylo jinak. Podbrdsko bylo významnou zemědělskou a průmyslovou oblastí. V přepravě zboží na lokálce od začátku převažovaly zemědělské produkty, především cukrová řepa, ale v Podbrdsku sídlily i různé další firmy. Pokud vyrazíme od zastávky směrem na Skuhrov, první budovou, kterou z této obce uvidíme, je mohutná, v současnosti bohužel značně zchátralá budova bývalé parostrojní sladovny, dřívě patřící k liteňskému panství. V Litni byl na přelomu 19. a 20. století parostrojní pivovar, později velká cihelna a lihovar, ve Všeradicích zanikla vápenka, byla zde cihelna, v Osově byl cukrovar, pivovar a cihelna, v Hostomicích dvě cihelny, pivovar, dvě strojní pily, k tomu průmysl cvočkařský a rukavičkářský. Nová dráha a její koncesionáři tedy mohli očekávat zajímavé přepravy. Zpočátku se dráze dařilo, v roce 1902 bylo přepraveno 22 105 tun zboží, v roce 1905 již 38 710 tun. Významnou část představovala cukrová řepa a uhlí, dále se ve větší míře vozil kámen a cihly, rostla ale také přeprava jiného zboží. Koncesionáři na provozování dráhy brzy sami nestačili, a tak již od srpna 1902 převzaly provoz na dráze na účet vlastníka KkStB (rakouské státní dráhy). I přes vzrůstající přepravy zboží se původně ziskové účetnictví dráhy dostalo již v roce 1906 do ztráty. Schodek hospodaření se dále prohluboval, až musela být v roce 1925 dráha převzata státem a provoz nadále zajišťovaly ČSD.



Motorový vůz M120.205, rok 1928



Lokomotiva 422.0 „malý bejček“, 30. léta

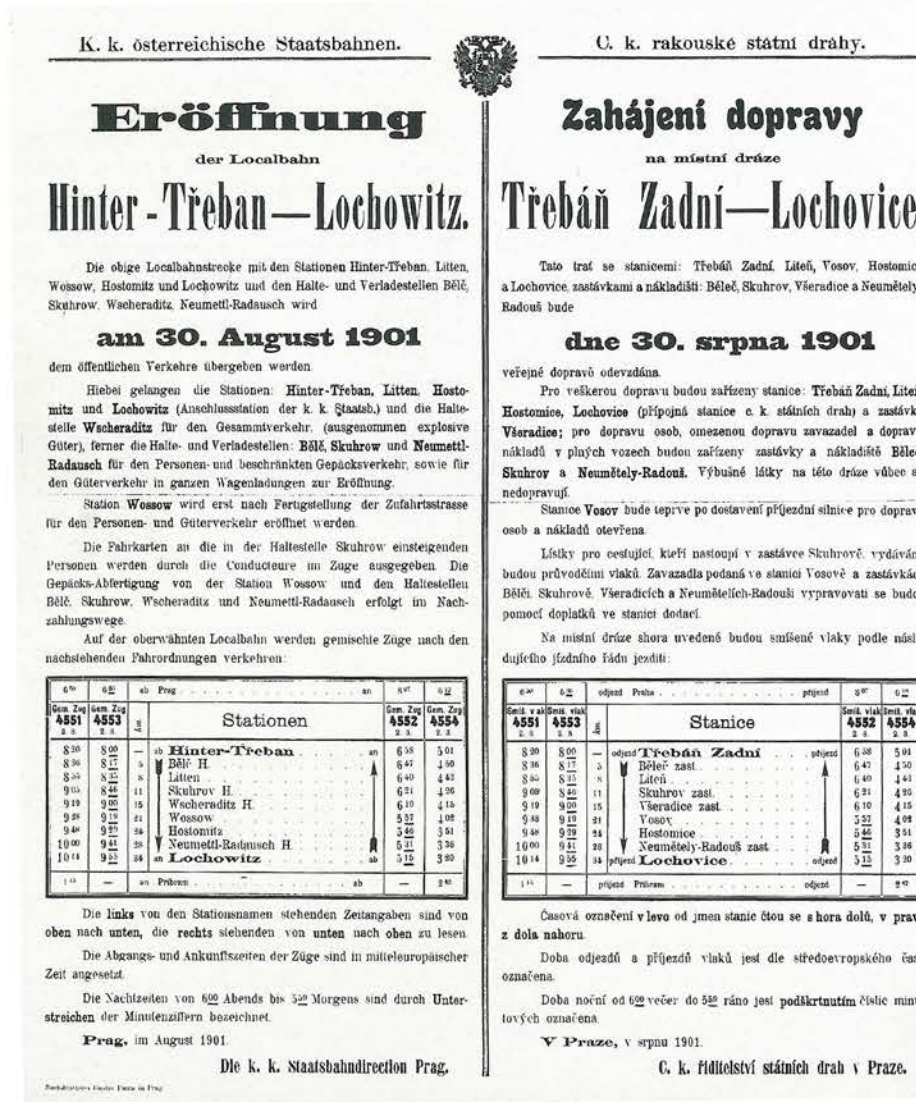
Po zahájení provozu jezdily po trati dva páry smíšených vlaků. Dnes se s tímto typem vlaku již na tratích ČD nesečkáme. Šlo o vlak, který vezl současně nákladní i osobní vagony. Vzhledem k vyšší hmotnosti vlaku a především k tomu, že vlak v jednotlivých stanicích vozy odstavoval a dobíral, šlo pro osobní přepravu o spojení dosti pomalé. Samostatné osobní vlaky na trati až do konce dvacátých let 20. století nejezdily. Malý počet vlaků a nízká rychlost snižovaly zájem o osobní dopravu, přesto bylo například v roce 1905 přepraveno celkem 28 281 cestujících, tedy cca 77 denně. Koncem dvacátých let se pro zrychlení a zlevnění osobní dopravy začaly na místních tratích používat motorové vozy, což umožnilo zavedení většího počtu osobních vlaků. Na „liteňce“ byl již v dubnu roku 1928 zkoušen motorový vůz M120.202 s benzínovým motorem o výkonu 48 kW s mechanickou převodovkou vyrobený v Tatře Kopřivnice. Vůz měl 32 míst k sezení. Následně od 15. května téhož roku byl zahájen pravidelný provoz motorových osobních vlaků, zpočátku byl na trať nasazen motorový vůz M120.205. Motorové vozy různých řad postupně přebíraly osobní dopravu, v roce 1973 vyjel poslední osobní vlak, v jehož čele byla lokomotiva (ř. T444.1), a od té doby již je veškerá osobní doprava na motorových vozech. Dnes (rok 2013) je pravidelná doprava zajišťována výhradně motorovými vozy ř. 810 (dříve M152.0).



Motorák M262.005 a tři nákladní vozy Zaz, 1979



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



a osadám ukrytým v lesích přilehlých svahů Brd má i ona v tramském hnutí svoji úlohu. Koná-li se poblíž tramský potlach, bývají zaplněny všechny tři vozy víkendových vlaků na lokálce, stejně jako když se na Brdech rozrostou houby nebo jsou vhodné podmínky pro běžkaře. Místní brdskou krajinu si oblíbil i tramp, hudebník a kreslíř Marko Čermák - dříve člen skupiny Greenhorns, nyní hrající se svoji skupinou Paběrky. Jeho ilustrace můžeme najít v takřka 50 knížkách, mimo jiné téměř ve všech „Foglarovkách“, na jejichž motivy kreslil komiksy a vytvořil více než 100 stran příběhů Rychlých šípů. V hostinci U Menclů v nedalekých Hatích si můžete prohlédnout jeho obrazy, na nichž ztvárňuje především romantická přírodní zákoutí ze svých cest po české krajině.



odjíždí		příjezd		odjíždí		příjezd	
4201	4231	4234	4203	4204	4236	4202	4232
5:50	8:35	11:35	16:27	19:25		7:35	9:07
6:28	9:13	12:13	17:05	20:03		8:00	9:32
6:50	9:25	12:26	17:18	20:15		8:22	9:54
7:08	9:34	12:48	17:53	20:54	5	8:40	10:12
7:31	9:48	12:59	18:17	21:08	8	9:03	10:35
7:40	9:55	13:06	18:26	21:15	11	9:15	10:47
7:48	10:00	13:12	18:34	21:20	13	9:27	11:00
7:59	10:05	13:17	18:45	21:25	15	9:39	11:12
8:20	10:16	13:27	19:07	21:36	21	9:51	11:24
8:37	10:22	13:34	19:30	21:42	24	10:03	11:36
8:44	10:27	13:40	19:37	21:47	27	10:15	11:48
8:50	10:32	13:45	19:43	21:52	28	10:27	12:00
9:02	10:40	13:53	19:55	22:00	34	10:39	12:12
9:56		14:38		23:23		11:33	13:05

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

Památné stromy v Leči

V nedaleké osadě Leč se nachází dva památné stromy, které jsou součástí naučné stezky Památné stromy Karlštejska.



Zastavení naučné stezky

1. Zvěř v oboře
2. Nádraží Skuhrov (Leč)
3. Rybník
4. Kaplička Leč
5. Obora
6. Zasypaný lom
7. Židovský hřbitov



Atelier Svatopluk, o. p. s.

KARLŠTEJNSKO
NEJSTARŠÍ TURISTICKÝ REGION



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

