

NAŠE NOVINY

1. září 2001 - Zvláštní vydání



Nezávislý třebaňský občasník

Jaký význam má trať? ptaly se NN starostů

Podbrdsko - V souvislosti s oslavami 100. výročí založení lokálky Zadní Třebeň - Lochovice položily Naše noviny několik otázek starostům obcí, které na této trati leží.

- 1) Jaký význam má pro vaši obec lokálka?
- 2) Připojíte se k oslavám stého výročí od založení trati mezi Zadní Třebaně a Lochovicemi?
- 3) Kdy naposledy jste jel lokálkou?

Lubomír SCHNEIDER, starosta Zadní Třebaně:

1) Lokálka má hlavně význam dopravního prostředku, jenž umožňuje spojení lidem, kteří jsou málo hlavní vlakové či autobusové spoje. Je škoda, že kvůli nedostatku peněz se omezují vlaky i autobusy a podpořuje se tak automobilová doprava.

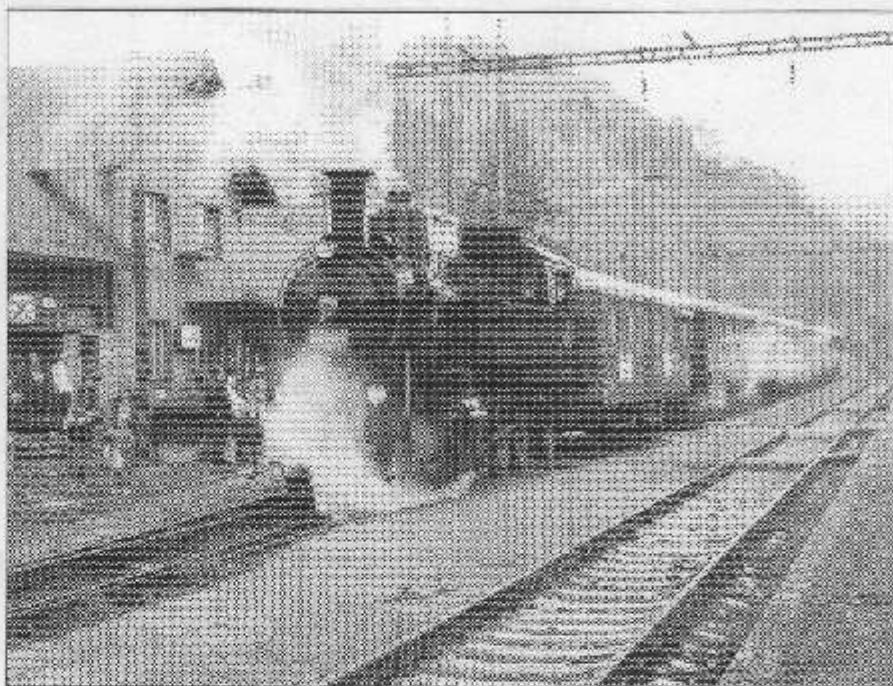
2) Na programu oslav se budou podílet místní spolky - Klub českých turistů i Naše noviny a dle zájmu školky. Já jako představitel obce se k oslavám samozřejmě připojím také.

3) Bude to téměř rok, lokálkou jsme se vrátili se zadotřebeňskými turisty z jednoho pochodu.

Zdeněk MANDÍK, starosta Lochovic:

1) Lokálka je historická věc, je to něco, co sem neodmyslitelně patří. Proto má několik přezdivek. Místní jí říkájí třeba podbrdský pacifik. Pro zdejší krajinu je to kolárni, ale počte mě by měla být modernější. Chápu ovšem, že drahy nemají peníze.

3) Až jsem z Lochovic, lokálkou jsem jel naposled asi před sedmi lety. (Pokračování na str. 8) (pu, pš)



SLAVNOSTNÍ VLAK Historický parní vlak dnes jezdí na poště svých naražených lokálek mezi Zadní Třebaně a Lochovicemi. Na snímku je spouštěn na třebaňském nádraží při oslavách 95. výročí trati v roce 1996. Foto R. TLASKAL

Lokálce už je sto let!

KOLEJE PRY PŮVODNĚ MĚLY VĚST ZE ZADNÍ TŘEBANĚ DO SVINĚŘ

Podbrdsko - V roce 1901 zažili obyvatelé podbrdského údolí mimořádně důležitou událost: 1. září byl oficiálně zahájen provoz železniční jednokolejové trati ze Zadní Třebaně přes Litň, Všeradice, Osov a Hostomic do Lochovic.

Stavba byla zahájena v roce 1900 a zásluhou u její uskutečnění má Český sněm a koncesionáři, především liteňský velko-staťkář J. S. Daubek, velko-staťkář Greif z Hostomic a kníže Schwarzenburg z Osova. Dále okresy Hořovice, Beroun a některé obce při trati. Stavba byla zadána firmě J. Kubíček v Praze a vedl ji ing. Krček. Náklad na stavbu činil půldruhého milionu rakouských korun, z nichž

75% bylo uhrazeno ze zemského rozpočtu, zbytek zaplatili koncesionáři.

Trat železnice musela být vyměřována dvakrát, protože proti původně navržené se postavili koncesionáři, kteří chtěli ušetřit své nejlepší pozemky. Průto se také i trať nestala průjezdnou stanicí, ale stanicí čtrnáctou, kam vlaky od Zadní Třebaně i Lochovic vyjíždějí a po „přesítbování“ lokomotivy zase najíždějí. Na stavbě pracovali většinou zlatí dělníci, mezi nimi mnoho cizinců, dokonce tři muži z Mandušky - otec s dvěma syny.

Výsavná trať byla rozdělena do tří úseků: ze Zadní Třebaně do Litně, z Litně do Hostomic a z Hostomic do Lochovic. Snad jako každá nová trať vyřídala si i tato krvavou daň. Tři zvědavá děvčata z Hostomic přišla na staveniště, odhrnula zde stojící ruční vozík, nasedla a rozjela se k Lochovicům. Kolej končila pod zastávkou Kadouš a vozík se piekolil. Dvě z dívek zaplatily vyjížděku životem.

Po středě 24. 8. 1901, kdy projel Litní první vlak, který rozvažel nabytek do stanic, byla trať ve čtvrtek 1. září 1901 slavnostně předána veřejnosti. Železnice přinesla nový život do celého kraje. Rozšířila se přeprava osob i zboží. Do té doby naselí lidé cestovat dostavíkem z Litně do Revnic či Karlšpna, aby se dostali na hlavní trať Praha-Plzeň, postavenou v letech 1860-62 a zboží ke dráze dopravovali fermani.

Původně měl trať vést ze Zadní Třebaně do Sviněř a dále kolem Hodyně, mezi Hutě a Leč, pod Skuhrovem a na nynější trasu. To ale bylo nepřijatelné pro J. S. Daubka. Pochopitelně železnice je relativně levnou dopravou a zvláště pro jeho cíle - v Leči byla ten největší výluka. Zlat tomu tak skutečně bylo a jak v tom případě prosadil Daubek změnu trasy, není známo.

Josef KOZAK

Jede pára

Jaroslav MATOUŠEK, 1. 9. 2001

Dnes je pro nás slavný den, splnil se nám dávný sen. Volá Karlik, křičí Jára: „Do Lochovic jede pára!“

Na kolejkách je dnes živo, tulkové už piji pivo. Starosta si projev chystá, bude sláva dozajista.

Slavnostní už přijel vlak, všichni naspínáme zrak. A již svou rukou kyne nám: Vivat, vivat císař pán!

Císař František Josef ochotničí v Revnicích

Zadní Třebeň, Revnice - „To mě těší, milí Češi,“ brousil češtinu na dnešní slávu císař František Josef I. Na oslavách 100. výročí lokálky bude jednoho z historicky nejslavnějších rakouských císařů představovat známý ochotnický herec Vladimír Křivánek z Revnic.

Stoletou lokálku přijíždí dnes pozdravit předposlední rakouský císař. Přestrojí se za něj divadelní ochotník Vladimír Křivánek. Na svůj velký den se připravil dokonale - vlastnoručně si vyrobil černé kalhoty s lampasy, speciální uniformu a praporek monarchistickou čepici. Jen šavli si musel panovník vypůjčit. (Pokračování na straně 3)

V Litni a Osově byly spory o směr trati

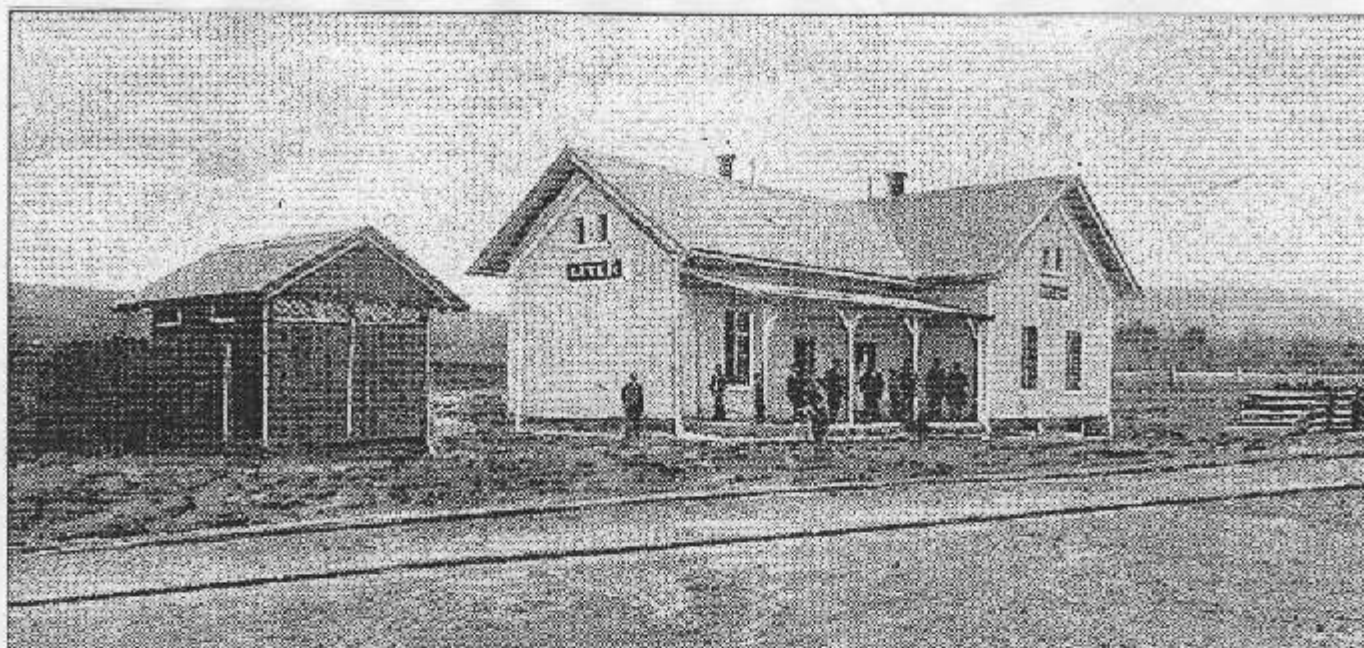
Podbrdsko - Takto se o podbrdském pacifiku píše v třetím dílu Monografie Hořovicka a Berounska 1918 - 1928:

„Záštody o uskutečnění této dráhy má sněm český, dále koncesionáři Jos. Sebastian Doubek, velk. ustaťkář v Litni a Vleňicích, město Hostomic, okres hořovický a berounský a některé obce při trati.

V některých obcích, jako v Litni a Osově, byly spory o směr trati. Byly vyvinuty při druhém, někdy až při třetím měření. Za záh vyvolaných pozemků bylo placeno průměrně 1 KUS h.

Dráha je 26,6 km dlouhá a stála 1. 500.000 K; 75 % bylo uhrazeno zemí, zbývajících 25 % upsalí koncesionáři a osoby mající zájem o dráhu.

Stavěti se začalo v září 1900; 24. 8. 1901 jel po dráze první vlak. Dráha vede úrodnou, zdravou a pěstovnou krajinnou, v níž je přes 10.000 obyvatel. Jezdí po ní denně 5 osobních vlaků oběma směry.



LITENSKÉ NADRAŽÍ. Takhle to na začátku 20. století vypadalo na nádraží v Litni.

Foto ARCHIV

Hostomice zastavily i radnici

SPOJENÍ NEJROZVINUTĚJŠÍHO SÍDLA PODBRDSKÉHO REGIONU S OKOLNÍM SVĚTEM BYLO ZOUFALÉ

Hostomice - Podbrdská krajina vynikala v poslední třetině 19. století vyspělým zemědělstvím, luhovcím řepářstvím, mýstí i hramborářstvím a obilnářstvím. Cukrová řepa se vozila ke zpracování do cukrovaru v Osově. Ten v roce 1886 zkrachoval v důsledku drahé formanské dopravy. Zemědělci tak byli nuceni vozit řepu do vzdáleného zlídkého nebo berounského cukrovaru, což značně zatěžovalo zemědělskou výrobu.

Pozici nejrozvinutějšího sídla zdejší krajiny drželo město Hostomice s 2135 obyvateli v roce 1890. Patřilo mezi nejbohatší na Hořovicku; v 70. letech 19. století usilovalo o ustavení samostatného politického a v 90. letech pak alespoň soudního okresu.

Spojení s okolním světem měli však Hostomičtí zoufalé. Přestože nejsou známy počátky myšlenky vybudování zdejší lokálky, je pravděpodobné, že vznikla právě na hostomické radnici.

Hostomice se spojily s litenskými velkostatkáři Josefem Šebestiánem Danbkem (1842 - 1922), který působil v Okresním výboru v Boroně a v letech 1892-1901 byl zemským poslancem. S ním založily družstvo pro postavení místní dráhy Zadní Třebaně - Hostomice. Neat přesně známo, kdy družstvo vzniklo,

ale již v roce 1892 mělo údajně polromalé potřebné prostředky pro přípravné práce. Hostomice v družstvu zastupoval zdejší statkář a člen městské rady Emanuel Greif (1839-1910). Dlouho se nic nedělo, řečalo se na udělení zemské garance. Zadařel se dočkali v roce 1894; 27. 10. 1894 předložili projekt dráhy ministerstvu obchodu.

Koncem roku 1894 schválilo zastupitelstvo Hostomice pořízení první půjčky ve výši 40 000 zlatých na zakoupení kmenových akcí dráhy. Byl to základ, k němuž 40 000 zlatých přidal Daubek, 30 000 osovský Schwarzenberg, hořovský samosprávný okres 10 000 zlatých a berounský okres 6500 zlatých.

Problémy nastaly při vyměřování trati, kdy došlo ke sporné zásadní koncepci. Protokol z 18. 12. 1894 počítal jen s částečnou, tzv. hostomickou variantou, která znamenala postavení vlepe koleje ze Zadní Třebaně do Hostomice v délce 20,8 km. Z Hostomice by se vlaky pomocí točny vpravily do Zadní Třebaně. Stavební náklady by činily jen 872 000 zlatých oproti plánovaným 1 190 400 zlatých na úplnou trať Zadní Třebaně - Lochovice.

Zemský výbor podporoval zkrácenou hostomickou trať. Další varianta předpokládala zřízení dvou

pubičných slepých tratí Lochovice - Hostomice a Zadní Třebaně - Litet. Počátkem ledna 1895 zastalo 17 zainteresovaných obel českému sněmu petici, v níž žádalo o zřízení trati Zadní Třebaně - Lochovice. Toto úsilí mělo úspěch; v roce 1897 byla hostomická varianta zavržena. Velkým problémem se ukázalo umístění stanice v Litni, který koncesionáři vyřešili vratnou úpravou stanice, jak ji známe dosud.

Stavbu trati schválila Říšská sněmovna 5. 6. 1896. Spory o vedení trati však způsobilily, že koncesi udělilo ministerstvo železnic až 31. 3. 1900. Podle ní museli koncesionáři započít stavbu do dvou let a složit kauci 20 000 korun v cenových papírech. Hostomice, které se v té době dostaly do finanční tísně, sháněly sumu s požičením a v říjnu 1900, kdy byly nuceny vyplácet garantované akcie dráhy, dokonce město zastavilo veškeré své pozemky i radnici.

Družstvo pro stavbu dráhy požádalo Zemskou banku o půjčku 2 045 000 korun; 1. 6. 1900 ji obdrželo na 4% úrok s dobou splatnosti 75 let. Z výběrového řízení na stavbu dráhy vyšel vítězně stavitel J. Kubicek z Vlnohrad. Stavěl se začal na několika měsících najednou v září 1900; v srpnu 1901 projel po dráze první vlak.

(Dokončení na straně 3)

Vláček mně přivezl tatínka z války

JAK NA LOKÁLKU VZPOMÍNÁ NEJSTARŠÍ GENERACE NAŠEHO REGIONU

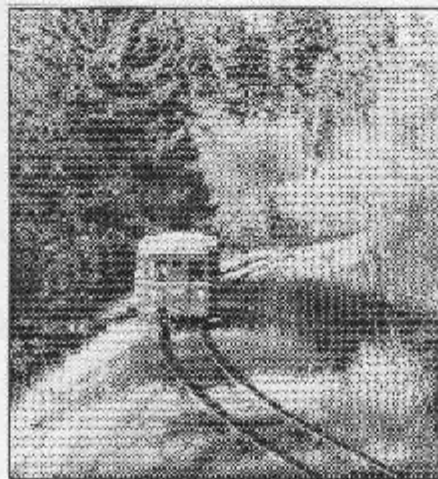
Podbrdsko - Jak na lokálku vzpomíná nejstarší generace podbrdského regionu? Naše noviny se poptaly několika pamětníků.

Marie BISKUPOVÁ, Osovec (90 let):

Mý jsme chodili do lesa a trať jsme nijak nevyužívali. Ale vzpomínám si, že stanice na Vítězně kdysi nebyvala - muselo se chodit do Všeradic nebo do Osova. A pak se za to vzali chlapi z Vítězný, z Osvyky a taky z Nových Dvorů. Hlavně jich totiž jezdilo vlakem do práce, a tak udělali zastávku ve

Vítězně. Ale v kterém roce to bylo, už nevím.

A taky si pamatuju, když tady natáčeli film. Jela to



MOTORÁK. Motoráček M 181 svaný Hurvínek na náspu u Bělče.

Foto ARCHIV

okálka a od lesa šly děti i dospělí a mávali. Na jezdilo nás Osvytkem měli postavenou jako zastávku. Vlak tam zastavil, oni všichni nastoupili a vykláněli se z oken a mávali. V Osově na nádraží měli hostinu, a tam se hrálo a zpívalo. Jak se ten film jmenoval, nevím, ale bylo to ještě když jsem chodila do lesa a já jsem od roku 1974 v důchodu.

Josef KOZAK, Svinava (86 let):

Ten vláček přivezl mého tatínka z války. Já byl tenkrát malý kluk a hrál jsem si na písku před vrátky. Když odjela mašina, tak za chvíli koukám, jak u ní jde voják v ředivém kabátu; vojenské čepičky a s batohem. Uříkal jsem domů za maminkou, ta vyběhla hned na zápraží a mezi dvěma se rozplakala radostí. A pak běžela ke vojákům a padla tomu vojákovi do náruče a já jsem uříkal za ní a tloukl ho pěstičkami a křičel: „Nech ji být, nech ji být. To je moje maminka!“

Tak to je moje nejkrásnější vzpomínka na lokálku.

Josef FÜRST, Leč (69 let):

Mnohokrát se mi stalo, že mi lokálka tluče ve čtvrt na pět ujele. Ale protože se v Litni křižovala s párou, která jela od Třebaně, vzal jsem to přes les a doběhl jsem do Litně. Stihl jsem to krásně.

Josef KOZAK

NAŠE NOVINY - zvláštní vydání nezávislého třeboňského občanského sdružení strana věnovaná lokální trati Zadní Třebaně - Lochovice. Sestavil M. Frydl, spolupráce P. Švédová, J. Kozák, V. Kolomický. Ředí redakční rada: Ing. A. Tuček - čestný předseda a memoriam, M. Kloučková - čestná členka; P. Švédová, P. Němcová, L. Kravica, I. Malý, V. Šedivý (vyřizuje memo): 252 30 Rovnice, Fibichova 771, tel.-fax: 02/5772 0848), rediguje M. Frydl (Třeboňsko 95 767 29 Zadní Třebaně), Laryková lekterka E. Mniš, tisk UTAX Praha. Registrováno Ministerstvem kultury ČR (MK ČR E 10532). Uživatelská čísla 31, strana 200.

Naše noviny jsou k dostání v Zadní Třebaně, Hlilské Třebaně, Revnicích, Svinavě, Lečech, Dobřichovicích, Karlštině, Litni a občas i jinde. E-mail: nase-noviny @ post. cz.

Panovník ochotničí v Řevnicích

DOKONČENÍ ZE STRANY 1

„Vše jsem zpracoval podle fotky Jeho Veličenstva z vídeňského Hofburgu.“ říká představitel císaře. Jen zdánlivě nenají oba muži nic společného. Pěťasedmdesátiletého Vladimíra Křivánka ale provází »Starej Procházka« (auto přezdívkou dostal císař po vytištění své fotky s pupskou Procházka na Karlově mostě) celý život. Už od rodičů často slyšel: „Jo, za France Josefa, to bylo vše lepší!“ Rodiče Křivánkovi u monarchii často vyprávěli, zbytek vědomostí vyčelil v knížkách.

„Ta jeho doba byla taková kliččotučká a Josef se snažil za každou cenu udržet mír. Povořilo se mu to ovšem pouze na dvacet let,“ vypočítává panovníkovy klady jeho velký obdivovatel. Moc toho prý o mocnáři neví, ovšem vzápětí prozrazuje některé klíčové okamžiky z Habsburkova života. „Zastříl se mu bratr a jeho manželka Sissi proběhl Turek pitulíkem. V době, kdy vznikla lokálka ze Zadní Třebaně do Lochovic, už František Josef na politiku příliš nemyslel. Stáhnul se do ústraní.“

Na místa, kde pobýval jeho dávný idol, do Vídně, se Vladimír Křivánek vydal v roce 1968. Prusel si Schoenhornu a samozřejmě Hofburg.

„Jen na Frater nevzpomínám rád, pak se na moji cestu o mnoho let později ptali esebáci,“ tvrdí.

Na výlety lokálkou ovšem na rozdíl od Křivánka císař pravděpodobně nejezdil. Řevnický ochotník spolu se svou manželkou Marií však na výlety směrem Lochovice jezdí rádi – hlavně na houby a kvůli krásnému výhledu na Zadní Třebaně.



PANOVNÍK. Císař František Josef I. na dobové německé fotografii.

Foto ARCHIV

Už téměř půlstoletí ztvárňuje Křivánek na pódiu řevnického Lesního divadla nejtržnější postavy. Letos si vyzkoušel etce Vevarka v Podskalákově a doktora Purgona ve Zdravém nemocném. Dnes se

ovšem proměnil v císaře. „Jsem na to patřičně hrdy.“ dme se pýchou řevnický František Josef I. „ale doufám, že za sto let to bude ještě velkolepější oslava.“
Lucie KIROVÁ

Kvítky z vlasti luhů

Prof. Dr. M. KOVÁR

Vínek veršů k 50. výročí nastoupení na trůn Jeho Veličenstva císaře a krále Františka Josefa I.

*Dvě velká skvělá písmena F. J.
Co skupina ta znamená?*

*Aj hie!
Tu vedle římské jedničky.
Proč zvědavost tvá nevědká,
bych děl kdo to?*

Ty vš a znáš, že vzrušený to císař náš?

Hostomice musely zastavit radnici

DOKONČENÍ ZE STRANY 2

Dráha měří 26,5 km. Stavba železničního spojení pozemních staveb a zařízení přišla na 903 116 Kč. Celková částka na stavbu byla 2 786 400 Kč.

Traf tušila v době zahájení provozu čtyři stanice - Zadní Třebaně, Litň, Osov, Hostomice, čtyři zastávky - Běleč, Skuhrov, Všerádice, Neumětely, pět hlídečských domků - dvě stádky s vodními jerábky

(Zadní Třebaně, Osov) sto sedmácti propustků v náspu trati k odliuku povrchové vody, devadesát šest přejezdů a přeclada přes dráhu. Ze Zadní Třebaně překonává dráha převýšení 162 metrů. Družstvo po postavení dráhy se k 24. 11. 1901 transformovalo na akciovou společnost. Zprvu se zdálo, že dráha bude hospodářsky úspěš-

ná, ale brzo začala být ztrátová. Od roku 1906 se začal objevovat schodek, který v roce 1921 dosáhl částky přes milion korun - tento propad zavinito hlavně zdražování provozních nákladů.

V roce 1925 převzal stát zvláštním zákonem provoz 48 místních drah včetně dráhy Zadní Třebaně - Lochovice do vlastní režie.

Stavba trati začala v září 1900 a během necelého roku byla ukončena. Úředně byla otevřena 24. srpna 1901, což s ohledem na tehdejší technické možnosti je skutečně ohromivý výkon.

První vlak vyjel dle Lenkvikovy kroniky dne 28. 8. 1901 z Lochovic v 5.30 hodin ráno úplně prázdný, nikdo ve stanicích nenastoupil. Ze Zadní Třebaně vyjel zase prázdný, až v Litni nastoupila společnost, která přijela do Hostomice v 8.45 hodin a přivezla s sebou hojnost jídla a pití - dar rytíře Danbka z Litně. V čekárně v Hostomicích se poříkala hostina, na níž byl přítomen rytíř Danbek Emanuel Greif, starosta Dr. Josef Hradecký a hostomický přednosta Alois Lafera. Po hostině vlak pokračoval do Lochovic bez pasažerů. Do rozjížděcího se vlaku naskočil Leopold Levínský z Hostomic čp. 143 - byl to ve skutečnosti první černý pasažer na této trati - naskočil bez lístku a také hned platil pokutu. V 15.30 vyjel vlak z Lochovic do Zadní Třebaně a ze Třebaně se vracel tak, že v Hostomicích byl v 19.30. Od tohoto dne jezdil ve výše uvedené době denně a až na malé změny jezdil vlastně dosud. V roce 1905 byla otevřena zastávka Radouš, v roce 1917 zastávka Nesvačily. Ve stanici Hostomice obdržel první zásilku Leopold Cemý z čp. 163, který také jako první přidal ve stanici k přípravě první zásilku.
Václav ŠOS, kronikář Hostomice

To bývaly stavební lhůty!

JAK SE O HISTORII LOKÁLKY PSALO V NAŠICH NOVINÁCH

Zadní Třebaně - Takto se o historii podbrněnské lokální trati v průběhu let psalo v zadnotřebaněských našich novinách.

...V roce 1927 projíždělo denně po lokálce, kterou v roce 1897 pochopit komise doporučila ke stavbě, deset vlaků. Měl o ni zájem hlavně linešský šlechtic, majitel velkostatku, rytíř Danbek. Stavbu započali v roce 1900, a to včetně nového nádraží už na dnešním místě, které - jako budova obytná - dostalo číslo popisné 35.

První vlak po lokálce projel 1. září 1901, a to lokomotiva, jeden vagon osobní a jeden nákladní. To byly stavební lhůty! A přitom se stavělo jen hůlným rukama pomocí lopat, krumpáčů a kladívek bez jakékoliv mechanizace, zato s velkým množstvím chudých, pracovitých lidí.

Je zajímavé, že stoupání ze Třebaně do Litně je tak velké, že se tu ještě ve 30. letech testovaly výkony nových typů lokomotiv...

Arnošt TUČEK (INV 27. 3. a 10. 4. 1991)

Dnem 21. 1. 1940 se zadnotřebaněská železniční stanice stala skutečnou stanicí. Do té doby byla jen zastávkou pro lokální dráhu Zadní Třebaně - Lochovice. Pro trať Praha-Plzeň byla jen zastávkou s možností nakládky a vykládky. Od tohoto dne tu byl skutečným přednostou Viktor Kůrka, vrchní adjuant.
Arnošt TUČEK (INV 7. 2. 1995)

...Dne 21. 8. 1944 položili prý partyzáni na koleje lokální dráhy pod Bělčí dynamitovou nálož, která v 8.45 ráno shodila z kolejí i z pětadvacet metrů vysokého náspu lokomotivu a nákladní vagon. Strojvedce Václav Klíma byl těžce opálen a zraněn, zemřel v nemocnici druhý den. Topič František Lhotáček byl zabit při dopadu stroje a zamáčknut do potoka. Bylo štěstí, že lokomotiva a první vagon se utrhly od ostatní části vlaku, který byl plně obsazen. Jinak by bylo mrtvých daleko více. Touto akcí byla vyražena z provozu trať Zadní Třebaně - Lochovice...
Arnošt TUČEK (INV 22. 8. 1995)

Dřív jezdil Nazdárek, teď Skleník

ČÍM BYLY CHARAKTERISTICKÉ MAŠINY PROVOZOVANÉ NA PODBRDSKÉ TRATI

Podbrdsko - Na zadnotřebanško-lochovické lokální dráze se v průběhu času vysvířovalo několik charakteristických lokomotiv a motorových vozů. Jak a čím prosluly?

310 - KAFEMLEJNEK (NAZDÁREK)

V době zahájení provozu královala trati parní lokomotiva zvaná Kafemlejnek nebo také Nazdárek. Představovala typickou lokomotivu pro místní dráhy. Vyráběna byla ve Vídeňském Novém Městě, ve Floridsdorfu v Líněi a také v Praze Líbni. První stroj vyrobený na našem území byl slavnostně vyzdoben a nesl tabulku s pořadovým číslem 1 a nápisem »Na zdar!«, proto se jí začalo lidově říkat také Nazdárek.

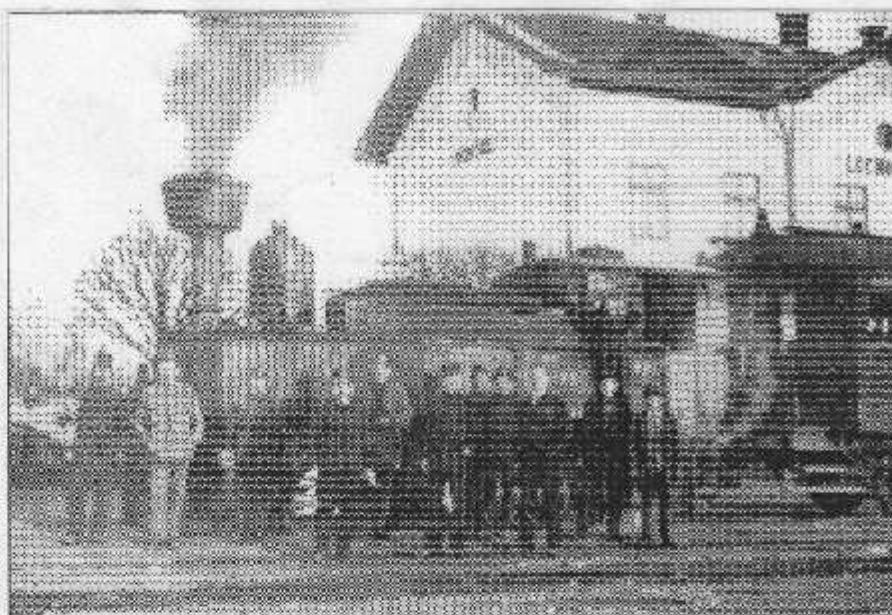
Nově vzniklé ČSD přeznačily všech 133 strojů z původní rakouské řady 97 na řadu 310.0, proto se jí říkalo i »Třicetáctky«.

Jejich charakteristickým znakem byl banány koumín, který mimií šel jisker, takže nebyly svěmá okolí tolik nebezpečné. Maximální rychlost byla 40 km/h. Lokomotivy se na místních dráhách velmi osvědčily, a to i na kopcovitých tratích. O jejich kvalitě svědčí téměř sedmdesát let jejich provozu. Poslední dokončila provoz v roce 1968 na posunu v lokomotivním depu v Bratřislavě hl. n.

MOTOROVÝ VŮZ M 120

Kopřivnická vozovka přichází v roce 1926 s originálním řešením - stanoviště vysouřá nad střechu uprostřed vozidla - vzniká tak zvané věžové stanoviště. V roce 1930, na základě objednávky Ministerstva železnic, staví Kopřivnice prototypy nového motorového vozu M120.401 a M120.402, který následně dosáhl počtu 89 vyrobených kusů. Strojvednou jednoduchost řešení oceňovali a motorové vozy byly v provozu oblíbené.

Po druhé světové válce a nástupu motorizace v podobě masové produkce M131.1, byly tyto zajímavé motorové vozy postupně udstavovány mimo provoz. Doba si prostě žádala jednotnou, jakákoli



KAFEMLEJNEK. Parní lokomotiva řady 310 přezdívaná Nazdárek či Kafemlejnek na lochovickém nádraží před první světovou válkou.
Foto ARCHIV

vyjimečnost byla na škoda, byl by se i musela rozjíždět nová výroba.

M 131

Jeden z nejslavnějších a nejznámějších motorových vozů. Přezdívalo se mu Hurvínek, Splašená kama, Splašený kama či Kredenc.

Vozy vyráběla vagónka Studenka v letech 1948 až 1977. Na místní trati jezdily tyto charakteristické

červené »lokálky« až do osmdesátých let, kdy byly postupně nahrazeny modernějšími motorovými vozy.

Jednou z typických vlastností vagónů byla klasická náspurná kama, kde se v zimě topilo uhlím. Průvodčí se s plným uhlíkem prodlal mezi pasažéry a přikládal.

MOTOROVÝ VLAK 810

Lokomotiva, která na trati mezi Třebaní a Lochovicemi jezdí nyní. Přezdívá se jí Akvárko, Skleník - sponza oken či Lokálus - podle nasazování na lokálních tratích, Spocný Plech, Spousta oken a špatně větrání způsobuje pocení. Josef KOZÁK

Jaký význam má trať? ptaly se NN starostů

Podbrdsko - V souvislosti s oslavami 100. výročí založení lokálky Zadní Třebaní - Lochovice položily Naše noviny několik otázek starostům obcí, které na této trati leží.

- 1) Jaký význam má pro vaši obec lokálka?
- 2) Připojíte se k oslavám stého výročí od založení trati mezi Zadní Třebaní a Lochovicemi?
- 3) Kdy naposledy jste jel lokálkou?

Josef POJÁČEK, starosta Lítně:

1) Lokálka má pro naši obec zásadní význam, neboť doplnje autobusové spojení na Zadní Třebaní a směrem na Lochovice je v podstatě jediným spojením. Rozhodně je pro nás důležitá.

2) Chtěli bychom slavnostně vyzdobit nádraží a samozřejmě se k oslavám připojit. Jak konkrétně, ještě není rozhodnuto.

3) Lokálkou jsem jel naposledy před 14 dny, když jsem měl cestu do Prahy.

Alena PRÍVOROVÁ, starostka Hostonic:

1) Díky lokalce máme z Hostonic dobré spojení do Prahy. Jezdí tam sice taky autobus, ale myslím, že místní dávají přednost vlaku. Navíc se s ním mohu dostat přes Lochovice až do Plzně. Jeden čas hrozilo, že naši lokálku zruší, tehdy jsme měli velké obavy. Hodně traf ze Třebaně do Lochovic využívají turisté i sběrači borůvek. Nedovedu si vůbec představit, že by lokálka nejezdila.

2) Žádné oslavy nás úřad nechystal. Pouze jsme o historii lokálky a jízdě parního vlaku informovali v místních novinách. Vlastně jsme ani nevěděli, že vlak bude doprovázet hudební skupina Třebaně a tanečníci.

3) V současnosti ji už moc nepoužívám. Když jedu do Bercova, tak většinou autobusem nebo autem. Jeden čas jsem lokálkou jezdila často, ale naposledy jsem v ní seděla asi před pěti lety. (př. pn)

Program oslav lokálky

A JÍZDNÍ ŘÁD HISTORICKÉHO PARNÍHO VLAKU

Zadní Třebaní, Podbrdsko - Bohatý program je na dnešní oslavy nachystán hlavně v Zadní Třebaní a Lochovicích. Historický parní vlak pojedí dvakrát ve směru Zadní Třebaní - Lochovice, jednou směrem opačným.

RANNÍ PROGRAM, nádraží Zadní Třebaní:

- 7.30 - Vystoupení kapely Třebaněk
- 8.00 - Přijezd císaře Františka Josefa
 - Rakouská národní hymna
 - Slavnostní uvítání panovníka
 - Proslav starosty obce
 - Písňé pěveckého sboru
 - Požehnaní lokálce farářem
 - Staropražské písničky, hraje Třebaněk

9.10 - Odjezd historického vlaku slavnobránou ze Zadní Třebaně

Učinkují: Třebaněk, členové KČT Zadní Třebaní, děti z místní mateřské školy, Spolek Staronulců Zadní Třebaní, pěvecký sbor V. Klimenta a další.

Parní vlak do dalších stanic postupně přijíždí:

- Bělč 9.20
- Lítně 9.25 (odjezd 10.25)
- Skuhrov 10.36
- Nesvačily 10.44
- Všeradice 10.50
- Vížina 10.56
- Osov 11.06
- Hostonice 11.12 (odjezd 11.29)
- Radouš 11.36
- Neumětely 11.41
- Lochovice 11.50

V Lochovicích je nachystána výstava lokomotiv, hašičské techniky a dobových dokumentů. V provozu bude modelové kolejistié i dréziny.

Z Lochovic ve směru na Zadní Třebaní parní vlak

odjíždí ve 13.05, do dalších stanic přijíždí:

- Neumětely 13.15
- Radouš 13.20
- Hostonice 13.26 (odjezd 13.36)
- Osov 13.46
- Vížina 13.53
- Všeradice 13.58
- Nesvačily 14.03
- Skuhrov 14.10
- Lítně 14.16 (odjezd 14.40)
- Bělč 14.46
- Zadní Třebaní 14.53

ODPOLEDNÍ PROGRAM, nádraží Z. Třebaní:

- 14.53 - Přijezd císaře Františka Josefa
 - Rakouská národní hymna
 - Slavnostní uvítání panovníka
 - Proslav starosty obce
 - Písňé pěveckého sboru
 - Staropražské písničky, hraje Třebaněk
- 15.55 - Odjezd historického vlaku slavnobránou

Parní vlak do dalších stanic postupně přijíždí:

- Bělč 16.08 (odjezd 16.28)
- Lítně 16.08 (odjezd 16.28)
- Skuhrov - vlak nestaví
- Nesvačily - vlak nestaví
- Všeradice - vlak nestaví
- Vížina - vlak nestaví
- Osov 16.54
- Hostonice 17.00 (odjezd 17.05)
- Radouš - vlak nestaví
- Neumětely - vlak nestaví
- Lochovice 17.20

Jízdné: dospělí 50, děti od šesti let 30, úsekové (2 zastávky) 20 Kč, příplatek na 1. třídu 20 Kč, cestující v historických kostýmech zdarma.