

Úsek je 14 km dlouhý a z celé trati Čerčany — Modřany — Dobříš byl stavebně nejobtížnější, zato však je pohledově nejkrásnější.

Ke stavbě byl zadán v lednu roku 1898 firmě Osvalda Žiwotského a J. Hraběte, která jej dokončila na jaře roku 1900, takže veřejný provoz mohl být zahájen 1. května 1900. Tím bylo uskutečněno plynulé železniční spojení z Prahy přes Vrané nad Vltavou do Čerčan a do Dobříše.

Území, kterým je tato železnice vedena, je v sousedství řek Vltavy a Sázavy pro stavbu dráhy velmi nepříznivé (skalnaté) a vyžadovalo v celé stavební délce mnoho velmi nákladných stavebních prací a staveb železničního spodku, jako vysokých náspů, hlubokých skalních zářezů, opěrných zdí, tunelů, velkých mostů a nespočet vodních propustí, tedy staveb nákladných, které se v běžné kilometrů trati střídají v těsném sledu a jsou svědectvím vskutku mistrovské stavební vytríbenosti, účelnosti i dokonalosti, estetického citu i skloubení technických staveb a terénu v harmonický celek. Všechny stavební práce jak na trati samé tak na pomocných zařízeních, jako stanicích, příjezdových komunikacích, vodárenském a telekomunikačním zařízení, byly provedeny v tak krátkém čase, že v nás ještě dnes, v době vyspělé stavební techniky, vzbuzují obdiv a úctu.

Na uvedeném úseku trati byly ve směru od Jílového 1. května 1900 slavnostním vlakem číslo 3351 otevřeny zastávky Luky-Medník (v prvním jízdním řádu byla uvedena jako Luka-Mědník), Pikovice a železniční stanice Davle. Davle měla vybudovány tři koleje, staniční budovu podle typizovaného projektu dvouštitovou přízemní, dřevěné skladiště s 18metrovou boční rampou a vodárenské zařízení. Technické vybavení této stanice přetrvalo ve své podstatě do dnešních dnů. Stanice Davle je umístěna na pravém vltavském břehu asi 150 metrů pod soutokem se Sázavou v obci Sázava, která je dnes součástí Davle, ale Davle leží na levém břehu Vltavy. Spojení bývalo do roku 1905 pomocí přívozu. V roce 1905 postavila obec přes Vltavu ocelový most, který umožnil plně využít železniční dopravu pro potřeby řemeslníků a pro odvoz kameniva z místních lomů. Rovněž davelská cihelna využívala laciné železniční dopravy. Časem však v Davli převládla osobní doprava nad dopravou nákladní. Davle byla a je nástupní a výstupní stanicí nejen pro vlastní obvod, ale stala se přestupní stanicí ze železnice na vodní dopravu, především v letních měsících. Z Davle se jezdilo parníkem do Štěchovic. Cestujících bývalo tolik, že se stěží vešli na nástupiště davelské stanice, zvláště při nedělních návratech do Prahy. Jízdenky v takovém



Vyměřování trati v km 25,8 v roce 1896
Foto archiv M. Berka



Stavba zářezu trati v km 28,8—25,9 v r. 1898
Foto archiv M. Berka.

množství by neprodalo ani deset pokladních, a tak se jízdenky narazítkovaly předem a prodaly se v klobouku či v námořnické čepici vltavským „mořským“ vlkům při jízdě parníku „nahoru“, aby je mohli prodat Pražanům s lodními lístky již při plavbě na parníku, kde bylo trochu času. To bývalo koncem třicátých let a rovněž tak po druhé světové válce, kdy Prahu koncem týdne odvážela ven právě ta posázavská lokálka. Tehdy ji „trampský národ“ překřtil na Posázavský pacifik a tento název přetrval dodnes. Dobu výstavby a ocenění přínosu železnice Davli a okolí vyjádřil i davelský kronikář slovy: „... Pravým dobrodiním pro náš kraj se stala železnice z Čerčan do Prahy. Do těch dob se chodívalo do Prahy i jinam pěšky nebo se využívala voda. Tak starý Fábera dělal doma košťata a do Prahy na trh je vozil na trakaři. To by mohli staří vyprávět . . . na stavbě trati pracovali i italští dělníci, kteří v podvečerních hodinách usedali na skalnatých stráních nad řekou a údolím se nesly sladké melodie italských písní. I do českých dívek se zamilovali. Jednomu Italovi se zalíbila Boženka Hamplová a stala se jeho ženou . . .“ Slova jsou to nevelká, ale vzácná, svědčící o skutečných poměrech před vybudováním této železnice.

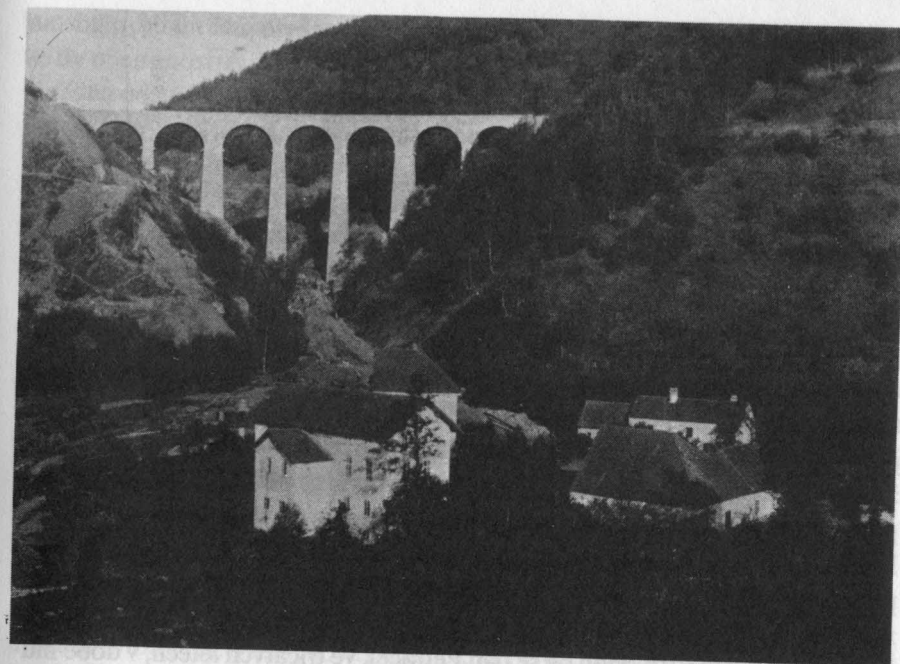
Z Jílového k Davli byly proraženy tři tunely, postaven nádherný klenutý viadukt na Žampachu 41,5 metru vysoký, do těch dob nejvyšší kamenný most vybudovaný na místních drahách v českých zemích. Je v oblouku o poloměru 180 m, což je vůbec stavební rarita. O něm však blíže v části o umělých stavbách. Za Davlí byly proraženy další tři tunely.

Zde by bylo vhodné zmínit se o některých projektech, které sice existovaly, ale z různých důvodů se neuskutečnily. Například z Davle byla projektována železnice do Sedlčan a odtud dále do Mezimostí — Veselí nad Lužnicí. Další varianta této projektované železnice byla z Dobříše do Sedlčan a dále do Mezimostí — Veselí nad Lužnicí. Obdobné projekty přetínaly i železniční trať Čerčany — Světlá nad Sázavou. Ale ani ty se neuskutečnily. Uvažovalo se též o spojení z Českého Brodu přes Mochov a Zruč do Pelhřimova, dále ze Štěpánova (na vlašimské dráze) do Zruče. Význačnou trasou a dlouho zkoumanou byla železniční trať z Prahy přes Jílové u Prahy do Sedlčan na Milevsko a trať z Tábora přes Mladou Vožici do Vlašimi. O vážnosti těchto uváděných projektů svědčí i to, že ještě v roce 1922 se propočítáváním jejich rentability zabývalo nákladní a tarifní oddělení ředitelství státních drah Praha-jih. Prudký rozvoj silniční automobilové dopravy však byl příčinou jejich umrtvení.

Zastávka Luka-Mědník byla později přejmenována na Luka pod Medníkem, vybudována byla další kolej, takže sloužila jako výhybna. Po druhé světové válce, při stavbě slapské přehrady (1954 — 1955), byla využívána jako vykládková stanice stavebního materiálu. Byla rozšířena o další kolej. Budovy sloužící jako stavební zařízení byly po dostavbě přehrady ponechány a upraveny jako přijímací budova a skladiště, protože zaujímaly centrální polohu při prodloužení kolejiště ve směru na Jílové.

Z Luk pod Medníkem vedla do Třebenic (ke slapské přehradě) nákladní lanovka, již se dopravoval stavební materiál, zvláště šterkopísek, kámen a cement. „... s Bobem jsme tenkrát pracovali na mýcení lesa pro lanovku z Luk pod Medníkem do Třebenic a taky potom při odlesňování oblasti, kterou měly vody přehrady po dokončení stavby zaplavit. Bob pak v Lukách pracoval při vykládce materiálu . . .“ vzpomínal později věrný druh Boba Hurikána pan Vladimír Mühlbach. Byly to krásné chvíle vzpomínek, jež jsem v Mühlbachově srubu v Teletíně koncem sedmdesátých let strávil. Krb hořel, stránky kronik obce Krňan i těch starých trampských mluvily. Uchovány zůstaly i dopisy psané Bobem na březové kůře. V té době byl Vladimír Mühlbach výtečným a v celém okolí uznávaným kronikářem. Mnoho znal i v životě prožil, dovedl vyprávět a krásně ilustrovat. Snad není jediná jím psaná stránka kronik bez ilustrace.

Luka pod Medníkem byla a jsou stále centrem turistiky na dolním toku Sázavy právě tak jako někdejší zastávka Pikovice. Od šedesátých let jsou Pikovice přejmenovány na Petrov u Prahy. V důsledku rozvoje rekreace byly ve třicátých letech zřízeny ještě zastávky Chlomek, dnes Petrov-Chlomek, a zastávka Libřice, řečená ve slangovém podání Librajda. Od roku 1975 je pro veřejnou dopravu uzavřena v důsledku opravy povltavských tunelů. I ona patří k rekreační a zvláště trampské dopravě. V jejím údolí při Zahořanském potoce je nějakých starých osad a novodobých rekreačních sídel! Zastávka Libřice byla doslova vtěsnána mezi tunel Davelský a Libřický. U delších vlakových souprav (o šestnácti vozech) se z prvního a posledního vozu nutně vystupovalo v tunelu. Proto bývalo na nástupních nádražích v Praze-Vršovicích a v Braníku hlášeno místními rozhlas, aby cestující do zastávky Libřice nenastupovali do prvního a posledního vozu. Byla to tzv. TOO (technicko-organizační opatření) železnice k zabránění úrazů cestujících. V praxi to ale význam nemělo, neboť se nastupovalo kam to šlo. Když zastavily dveře vozu přímo proti vám, byli jste do vozu vyneseni a vtlačeni hrnoucím se davem, když byl vůz proti vám středem, pak jste ty „šťastné“ vytlačovali vy a byli jste rádi, když jste se do vozu vešli. Vždyť na takovou „rekreační soupravu“, sestavenou z vozů Bi nebo Biz, často pro nedostatek vozů doplněnou nákladními vozy Z (krytými), naplněnou již ve stanici Praha-Vršovice, čekávalo v Braníku i tisíc cestujících. Strojvedoucí byl proto často nucen zastavit již na vjezdovém zhlaví Braníka, protože kolejiště bylo plné cestujících! Potom teprve vlak za neustálého houkání a volání průvodčích „ustupte“! pomalu vjížděl do stanice. Pak to začalo. Ti, co se „nechtyli“ při vjíždění, začali „bojovat o flek“, jak se říkávalo. Obsadili všechno. Služební vůz i kdejaké místečko v soupravě. Záchody, žebříky na střechy vozů i střechy samé. Střechy vozů byla místa zvláště vyhledávaná „divokými trampy“. Patřivalo to zřejmě k vrcholným zážitkům jejich nedělní rekreace. Vlakvedoucí v takových „hezkých dnech“ jezdil zpravidla na lokomotivě. Zavazadla se prostě nepřijímala; a tak si každý co potřeboval bral sebou do vagónu, větší předměty obyčejně „koukaly“ z okén nebo visely podél vlaku. Od prken přes kouřovody, batohy a jiné nutné rekvizity letní rekreace zdobily Posázavský pacifik. Odjezd takového přeplněného vlaku se nedával výpravkou po předešlém pískání, nýbrž slovně takto: „Máte volno, odjeďte! Trvale pískejte a pomalu zabírejte, jinak neodjedete. Kdo se chytí, pojede“. Na zastávce Jarov před tunelem se pravidelně stálo déle, neboť bylo třeba sehnat trampy se střech. „Tak hoši dolů s těch střech, aby někdo vysoký neztratil hlavu!“ To ovšem trampové dobře znali, slezli trochu níže na žebříčky a pobízeli ty na stupátkách, aby zatlačili, aby se vlak vůbec roz-



Most Žampach po dostavbě v roce 1899. Po levém úbočí stráně vedla k mostu dvoukolejná svážnice pro dopravu stavebního materiálu
Foto archiv M. Berka

jel. Trať tam má stoupání 15 promile. Říkávalo se, že teprve na Jarově se pozná, kdo má jakou vozovou třídu zaplacenou. Ta „třetí“ že prý musí tlačit. Ale vláčky to bývaly roztomilé! Vtipy a písně přehlušily nadávky těch nespokojených a všelijak ve vozech „utlačovaných“. A o tom, jak vypadal nedělní návrat do Prahy, je lépe pomlčet. Uzlobení, unavení (a ti z venku od vlaku ušpinění více než když z „umouněné“ Prahy vyjžděli), vraceli se rekreanti do Prahy. Přestálé útrapy však rychle zapomínali a doma jistě usínali s myšlenkou, že to příští neděli podstoupí znovu! „... Vlak byl tehdy všechno. To bylo volání dalek, to byly cizí kraje, vlak byly vejlety a dva měsíce prázdnin pro pražský kluky, který dovez do lesů, k vodě a blíž ke sluníčku. . . . Takže když mně bylo dvanáct a jel jsem prvně na tramp, tak to byla tenkrát zkouška dospělosti. To jsem nevěděl, jestli jedu z Prahy kvůli přírodě, nebo kvůli tomu vlaku. Hergot to bylo krásný.

Už jen to čekání na ten vlak bylo vohromný. Tohle nebylo jistě nikde, nikde na světě. A jestli byli takovýhle pasažéři na stanicích v Nevadě, Arizoně nebo v Texasu, tak jich tam sice nebylo tolik jako v Braníku, ve Vršovicích nebo na Smíchově. A byla to vodvaha vod těch pár nešťastnejch cestujících, který chtěli v sobotu doopravdy někam ject, jako to byla vodvaha vod ČSD, že tomu, co přijelo, hrdě říkali: mimořádný výletní vlak. A největší vodvaha byla vod železničářů — vyrazit jak s tou soupravou, tak s tím nákladem do divočiny. Ovšem zlatokopové, kovbojové, pistolníci, psanci, šerifové, falešní hráči i jejich Bessy, Mary, Anity a Daisys byli ve svém živlu. A vůbec jim nevadilo, že to, co potom přijelo, mělo s vlakem moc málo společnýho. Člověk, aby se moh sblížit s přírodou, musel se v sobotu a v neděli podobat němý tváři. A vod tý se zase lišil jenom tím, že hodně řval: „Posázavský rychlovlak — šine si to jako drak . . . “. Cestující byl sice naložen do hytláků, jak se říkalo dobytčím vagónům — ale hlavně, že se jelo. A vesele. Tenkrát zkrátka měla dráha všech pět P. To asi znamenalo: plný pražský peróny psanců a pistolníků. Byl by to bejval pro dráhy báječný kšeft, kdyby Eště kdyby byl tak ochotnej někdo platit. Kde by byl našel pan Kabrhel, takto konduktér na týhle divoký trati, otec třech nezavopatřených dítek, kde by našel tu vodvahu, aby požadoval na Bleskovým Petu uhradit jízdný do Pikovic City. Moh by se pan Petráček ve třicátých letech, v době hluboký krize, vodvážit, aby chtěl bůra na Bessy Kořínkové, jíž vlastnil Tříprstý Jack z osady Kansas? Nemoh a taky se nevodvážil. Podíval se na kolty, visící Jackovi hluboko pod normálem a na Bowie knife, zastrčený v kanadce, a pokud se vůbec do vagónu dostal, zaposlouchal se s citem do slov chorálu, že „ . . . pod hlavu mu šutrák dali — a do hrobu navrtali — vosum ventilů! “. Bylo to snad memento mori — ale tím byli tito mužové zachráněni jak svejm trnoucím rodinám, tak „modrý armádě“.

Na to s pohnutím a se slzou v oku vzpomínám, ale protože je to už vo hodně víc než vo dvacet let za námi, a teda promlčený, tak to můžu klidně přiznat. Ba jó. Vozili nás zadarmo a vozili nás rádi. Rádi poslouchali naše písničky, naše kolikrát blbý fóry, ale fakt je, že sme jim zase na voplátku neřezali řemeny vod volkynek, ani sme nekonali potřebu, když stál vlak ve stanici. Kanadské vtipy sme nedělali dráze, ale jeden druhýmu. Tenkrát se ještě hrála fér plej. My sme věděli, že je to jejich krušný živobytí, a voni zase věděli, že pětikoruna za zpáteční lístek do Mníšku je živobytí na jeden den pro celou rodinu. A neříkejte, že byly eště jiný dopravní prostředky. Dostavníky dávno nebyly, koně vlastnilo jen pár movitých majitelů závodních maštalí — a čím měl ject tedy Šilhovej Harry do osady El Paso? Vlakem! Edy Polo, George O'Brien, Jack Holt, Tom Mix i Hoot Gib-

son taky jezdili vlakem. A my mít zlatej prach nebo aspoň koruny, tak sme platili taky.

A tak můžu vyletět kolikrát z kůže, když přijde soudruh průvodčí a eště spíš soudružka průvodčí, a otáže se s pochybovačným úsměvem: „Ste to vy, pane Štercl? A jak to, že jedete vlakem? Já myslela, že vy jezdíte autem!“ Proč autem, když jezdím rád vlakem? Proč bych, soudružko průvodčí, jezdil autákem? Copak bych mohl někdy užít v autu to, co ve vlaku? To vy už nepamatujete a buďte ráda. Byla válka. A víte, co to bylo za štígro — mít chajdu u trati před Jarovským tunelem? Víte, kolikrát bych byl ze soboty na neděli mrznul, kdyby byl topič nevyhodil z tendru pár lopat uhlí, na který už sme pod pešunkem čekali. V lese bylo tenkrát jak zametýno, že dneska není tak čisto ani ve Stromovce, víte vy, s jakou láskou sem vzpomínal na vlak, když sme museli štípat dřevěnej benzin do automobilu? A nebo čuchat dvě stě padesát kilometrů propanbutan, co utíkal vždýcky z bomby. A nebo z votevřenýho vokýnka koukat vedle šoféra na zmrzlou silnici, kde nebylo pro mlhu vidět ani na krok? S jakým dojetím sem vzpomínal na krásnej černej kouř, kterej se hulil z lokomotivy. Na ty krásný kousky mouru, který si člověk vyndával z voka . . . “.

„Prubnul jsem snad všechno, co se na světě nák hejbá. To všechno mám rád, protože to zkracuje vzdálenosti. A mockrát i život. To všechno mám rád — ale železnici miluji. Já vím, že je to silný slovo. Ale to, co jezdilo po šínách a to, co k tomu patřilo, to jsem miloval vod dětskejš bačkůrků. Lokomotivy, hradlaře, brzdaře, průvodčí, výpravčí, vechtry, podjezdy, nadjezdy i přejezdy. Tunely, pešunky i přednosty s nádražíma s pelargoniema v truhlíkách, až k těm záchodkům, který smrděly térem na sto honů. . . . “.

Tak to byly vzpomínky humoristy, herce a trampa Jaroslava Štercla na Posázavský pacifik, na jeho zážitky z cest železnicí. Takový býval Posázavský pacifik ve třicátých letech, takový býval i po druhé světové válce; ale jak to s ním bylo za druhé světové války? Tolik se toho napovídá . . .

„ . . . nó, tunely skochovecký, libřický, davelský, pikovický i jílovský s lukým, to se ví, byly od července 1942 do konce války uzavřeny pro železniční provoz a byly v nich zřízeny dílny Avie Letňany“ — vypovídá pan Bohumil Kufner z Luk na mé otázky a pokračuje: „ . . . opracovávaly i vyráběly se v nich elektronové a jiné součástky německých raket V-1 a V-2. Zaměstnáno v nich bylo kolem 1 200 lidí, většinou Moraváků, mezi nimi asi 30 učitelů, nó — bylo to, to se ví, v době tzv. „totálního“ nasazení. Všichni zde byli cizí lidé, nikdo ze zdejších, jen já. Dopravoval jsem, jako železničář, na kolejových vozíčkách materiál apod. Ředitelem zde byl nějaký Rakušák, inženýr Fischer. Ubytovny pro



Lokomotiva T 435.057 s osobním vlakem ve Skochovicích v období počátku motorizace
Březen 1968
Foto O. Řepka

pracovníky byly postaveny nad nádražím v Lukách a v libříckém údolí u těch dolních tunelů. Na vlak se chodilo do Jílového směrem k Čerčanům a do Trnové Měchenice směrem na Prahu. Z Jílového do Vraného zdejší dráha vůbec nejezdila až do konce války. Tunely měly speciální betonové dveře, takový betonový otočný půlválec pro zamezení vniku střel a vzdušných torpéd. Vytápění tunelových dílen bylo teplovzdušné, izolace klenby vodotěsná z hmoty podobné korku, stroje byly připevněny do podlahy spočívající na betonových základech podél kolejí a samozřejmě na hlavách kolejí, které byly v tunelech ponechány ... “ pak se pan Kufner zamyslel a dodal: „ ... ještě dlouho po válce mi Moraváci psali. Rozvážel jsem jim i svačiny, k nám chodili na kozí mlíko. Dlouho a v dobrém na nás vzpomínali“.

Všechny potřebný materiál se do tunelů dopravoval z Jílového nebo z Davle motorovými kolejovými vozíky, případně i auty. Těsně po válce shořel u jílovského tunelu vagón elektronu. Žárem z hořícího kovu se roztavily i nápravy vagonu.

Železniční provoz pro veřejnost mezi stanicemi Jílové u Prahy a Davle byl znovu zahájen již 10. srpna 1945.

Květnové dny roku 1945 byly i zde poznamenány bojovými akcemi. Čtvrtého května 1945 přiletěl nad řekou od západu hloubkový letec. Přelétl Týnec nad Sázavou a na Svárově prostřel vlakovou lokomotivu osobního vlaku 3613. Byl to stroj řady 423.0, inventární číslo 154.

Za zmínku stojí připomenout, že zastávka Prosečnice byla v těch dnech určena za nástupní místo při odsunu Němců soustředěných v prostorách bývalého vojenského cvičiště Neveklovská.

Ale ani poválečná léta nebyla na zdejší trati jednoduchá. Nárůst dopravních i přepravních požadavků byl značný. Železniční svršek byl málo únosný. Nebylo možné nasadit těžké stroje, množství oblouků o malých poloměrech nedovolovalo mnohde nasadit „pětikoláky“, a tak veškeré břímě nákladní i osobní dopravy bylo na lokomotivách řady 423.0 a 434.0 a 434.1 a 434.2. Ty poslední, zvané zkráceně „dvojky“, ty „dojížděly“ éru parních lokomotiv na zdejším Posázavském pacifiku. V šedesátých letech byla zahájena přestavba Posázavského pacifiku a současně byla zahájena i dlouho očekávaná a diskutovaná přestavba pražského uzlu. Tak se totiž stavebně provozní změny pražských nádraží a jejich nová propojení odborně nazývaly. Zasáhly i trať Praha-Vršovice – Modřany – Vrané nad Vltavou a Čerčany. Především brzy po druhé světové válce přestaly „naše“ vlaky jezdit z pražského hlavního nádraží. Byla zrušena zastávka Královské Vinohrady, vlaky z Čerčan a Dobříše končily v Praze-Vršovicích a odtud také vycházely.

Nastal však problém, jak dál v rekreační dopravě? Pro nově dodávané motorové lokomotivy řady T 478.1 bylo nutné položit nový železniční svršek. S tím se začalo již v roce 1967 a pokračovalo v letech následujících, což umožnilo nasazení motorových lokomotiv zvaných „zamračené“ (řady T 478.1). Již dříve dodané poschodové vozy výroby NDR však na nově položené trati začaly „vypadávat“ – vykolejovat. Proto byly ze zdejší trati staženy a nahrazovány soupravami z vozů řady Be a Bi, lidově nazývané „dřeváky“, a to do doby, než byly dodány rekonstruované nové poschodové vozy NDR řady Bap. To bylo v době, kdy se na „vranskou“ trať, jak se také Posázavskému pacifiku říkalo, jezdilo každý týden rekreovat jen ze stanice Praha-Braník průměrně 34 000 cestujících. Právě tolik jako z moderního nádraží Praha-Smíchov na Berounku. Na horní posázavskou trať Čerčany – Ledečko – Zruč nad Sázavou jezdilo koncem každého týdne cca 28 000 cestujících. Nastával neřešitelný problém: jak v rekreační dopravě zachovat jakýs takýs cestovní standard při tehdy všude vyhlášené kultuře cestování. Řešení umožnil prudký rozvoj automobilové dopravy, a to jak autobusové tak individuální. Cestujících začalo ubývat a zdá

se, že ubýval i zájem v odborných kruzích o řešení technického vybavení Posázavského pacifiku, neboť stav zabezpečovacího zařízení a organizace řídicí provozní práce nejen nepokročily, ale v mnoha směrech se zhoršily. Dlouhé jízdní doby některých vlaků, příliš dlouhé časy při „dobírání“ vody v Davli v topném období, zrušení vodárenského zařízení ve stanici Jílové u Prahy, předlouhé křižovací intervaly, nařízené pomalé jízdy trvalého charakteru na téměř všech lesních a polních přejezdech atd. Příčiny toho všeho jsou známe, ale co bude s jejich odstraňováním? — Trať číslo 210 oslavila již své jednadevadesátiny. Nadále zůstává prvním „rekreačním tahem“ z hlavního města republiky, zůstane však současně i tratí lokálního významu. Proto se do ní v minulosti dostatečně neinvestovalo. Proto je tato trať vlastně jakousi udržovanou muzejní ukázkou ve své původní podobě i funkci. Však barrandovští filmaři si libují. Takový technický exteriér, jakým je Posázavský pacifik, ten se jen tak nenajde, že? Vždyť železniční trať Praha-Vršovice—Týnec nad Sázavou a Čerčany je prakticky v technickém stavu z let 1897—1900. A jaká je dnes na ní doprava? Nové motorové lokomotivy, které nahradily ty parní, trati vlastně nepomohly, protože se i nadále jezdí velmi pomalu. Štěstím je, že se jedná o trať rekreační, takže většina cestujících do svých osad a na rybolov příliš nespěchá. Jsou to lidé trpěliví, pokorní a snášenliví. Poklidné cestování využívají k rekreování zraku pohledem z okének. Horší to mají ti, kteří touto železnicí musí denně jezdit do zaměstnání. Pak je čas drahý. V mnohých však lokálka dlouholetým tréninkem vypestovala absolutní apatii ke všemu kolem ní, ti citlivější jsou na tom hůř . . . Hodně „vlakářů“ využívá cestu k nácvičku spánku za všech okolností a ve všech polohách s přihlédnutím k druhu právě užitě vlakové soupravy. Mají velký výběr. Soupravy jsou tvořeny buď z vozů poschodových, z přívěsných vozů k motorům nebo z klasických vozů staré stavby — dřeváků. Některé vlaky jsou však tvořeny jen z vozů motorových, a to sólo! Takové vlaky je možno a bez obav nazvat Ex-presy. Od slova pře-plněný. Takoví ti vytrvalí spáči jsou znamenitými znalci všech druhů topení a vědí, že například v soupravě z Be vozů (dřeváků) je za mrazů nejlépe v předních vozech, v soupravě z přívěsných motorových vozů (Balm) tam, kde je vlaková četa, a u „patráků“ jsou nejteplejší kouty u dveří. Tento druh cestujících se občas střetává s tzv. řečníky či žvanily. To jsou ti, kteří od nástupu do vlaku na své štací nezavřou ústa třeba až do Modřan či do Braníka. Jinými slovy, s kočujícími dobrovolnými zpravodajskými agenturami. V lehkém polospánku jste vystaveni jejich zcela bezplatnému vysílání a téměř nepřetržitému toku informací ze všech sfér lidské činnosti i nečinnosti. Zprávy k vám doléhají v různé hlasové intenzitě. Zvláště dobré pro tuto bezplat-



Luka pod Medníkem v létě roku 1972
Foto O. Řepka

nou službu jsou poschodové vozy, především dolní salónové části. Můžete vyslechnout vše: od případů kriminálních přes zprávy o autonehodách, nejružnějších mordech (které jaksi unikly redaktorům černých kronik), názory na divadelní hry, televizní inscenace a seriály předešlých večerů. Nechybějí ani zprávy sportovní a informace o knižních novinkách. K tomu se občas přidruží zprávy o zlevněném zboží i o tom, kdo, kdy a na co nebo nad koho byl povýšen, či zásluhou a podobně. Posázavský pacifik nám tak nahrazuje těžké ztráty informací z kadeřnických a holičských provozoven, které z časové tísně již jaksi nezvládneme navštívit. Zkrátka jsme vlakaři. Kdepák — říkají zase jiní — na naši lokálku si jen tak nikdo nepříjde. Ani s novinkami! Například neustálé výzvy k šetření palivy a energií — těch si vůbec nevšímá. Jezdí stále pomaleji a ještě podle předpisu dává přednost na polních a lesních cestách všemu, co se na nich objeví. Předjezdů s nařízenou rychlostí 10 a 15 km/h je z Čerčan do Prahy dost. Denně před nimi každý vláček pěkně přibrzdí až téměř zastaví, a pak se zase s notnou dávkou plynu draze rozjíždí třeba do stoupání pětadvaceti promilí. Hektolitry nafty se vylévají pánubohu a lidem kolem trati do oken. Má to však i své výhody. Pomalé jízdy na přejezdech využívají mnozí k naskakování a hlavně k vyskakování za svými zavazadly v místech blízkých chatám a domovům. Pohmoždí-li si trochu tělo, pak v klidu bílých pokojů přemýšlejí o tom, zda ještě platí vyhláška o silničním provozu ve stati o přednostech kolejových vozidel při úrovnovém křížení komunikací nebo vyhláška o zákazu jízdy soukromých vozidel do polí a lesů. Po takové duševní námaze se dobře usíná. Člověka probudí až opětovně a dlouhé zahoukání dalšího vlaku. Ale i to má svůj klad. Ušetříme za budík. Stačí koupit si za korunu jízdní řád.

Jak vidíte, my na Sázavě, my se máme. Máme dobré nervy, zdravý vzduch a naši lokálku. Ani za nic bychom ji nevyměnili.

Ale nesmíme být k lokálce příliš krutí. Začalo se s generální opravou tunelů, aby jednou i na ní mohla být zavedena elektrizace. Začalo se tam, kde to bylo nejvíce potřebné, na povltavských tunelech. Věřím pevně, že lepších časů v dopravě se dočkáme i my na Posázavském pacifiku.