



# 3 historie železnic

Projíždíme-li jí, nestačíme se podívat překrásným přírodním scénériím sázavského povodí, jež si nás cele podmaní. S pochvalou se však musíme vyjádřit i o velkém železničním stavitelském díle, jež vzniklo v tak kopcovitém a skalnatém území, jakým je v celé své délce povodí Sázavy, před více než 50 lety. Celá

v Peceradech. Druhý stavební úsek Požáry - Jílové, 4 km dlouhý, byl zadán ke stavbě podnikatelství stavební inž. Kuděje a Fanty na jaře r. 1897 a dne 22. září téhož roku odevzdán veřejnému provozu. Provoz na třetím úseku Modřany - Dobříš, 40 km dlouhým, byl zahájen 22. září 1897. Konečně čtvrtý a stavebně nejobtížnější

Sázavou, kde se připojuje na hlavní trať Kolín - Jihlava - Znojmo. Bylo zde zbudováno několik mostů a čtyři tunely. Stavba trvala od března 1902 do září 1903, tudíž pouhých 18 měsíců. Veřejná doprava byla zahájena dne 24. září 1903 a obstarávána ředitelstvem státních drah v Praze.

## POSÁZAVSKÁ DRÁHA

M. BERKA

trať z Prahy přes Vrané nad Vltavou a Čerčany do Světlé nad Sázavou měří celkem 148 km. Od samého počátku v letech 1897—1903 byla trati s převahou přepravy osob nad přepravou nákladů. (Dnes stojí mnoho úsilí rekreační dopravu zvládnout.)

Nejstarší částí je úsek Praha-Vršovice — Modřany, vystavěný v roce 1882 Českou obchodní komorou jako příslušná cesta k modřanskému cukrovaru. V Modřanech trať končila. Po deset let rozvoj železnice v tomto kraji stál. Teprve na podkladě zákona č. 8 z 18. prosince 1892 o státní podpoře a zvelebování železnic nižšího řádu nastal čilý stavební ruch místních drah, který organizoval tzv. Zemský výbor. Zemský výbor vypracoval a dne 13. prosince 1893 předložil první návrh projektu místní dráhy Modřany - Čerčany s odbočkou Skochovice - Dobříš, dne 26. prosince 1894 projekt místní dráhy Kolín - Čerčany s odbočkou Rataje - Kácov a od 11. února 1895 do r. 1896 pracoval na projektu trati Světlá nad Sázavou - Ledeč-Kácov, který uzavíral souvislý komunikační pás Posázavské dráhy. Všechny nově vypracované projekty byly postupně říšským sněmem přijaty a všem zaručena státní podpora. Projekt prvního úseku Modřany - Vrané - Čerčany navazoval bezprostředně na jednu variantu c. s. a. státní dráhy Vídeň - Praha, která měla vést z Benešova mračským údolím a z Čerčan podél Sázavy přes Jílové a Davlí do Prahy. Od této varianty však bylo pro příliš těžký terén upuštěno a státní dráha vedena z Čerčan do Prahy přes Říčany.

Původní snahou železničního stavebního družstva bylo zapojení železnice Čerčany - Praha z Modřan mostem přes Vltavu do Chuchle na tehdejší západní státní dráhu. Ale pro finanční obtíže byl projekt omezen na stavbu Čerčany - Modřany s odbočkou do Dobříše. Část Čerčany - Požáry, (dnešní Prosečnice) v délce 16 km, byla ke stavbě zadána v červenci 1895 podnikatelství stavební J. a V. Kovaříků a dokončena za patnáct měsíců. Uskutečněný projekt byl proti původní variantě státní dráhy Vídeň - Praha na nátlak zástupce Kopanišského panství v Poříčí n. Sáz. odkloněn od řeky a veden sklonově velmi nepříznivým terénem přes Svárov a Pecerady do Týnce n. Sázavou, aby bylo dosaženo vedení trati těsně kolem kamenolomů na Svárově a

úsek Skochovice - Davle - Jílové v délce 14 km byl zadán jako předchozí ke stavbě v lednu 1898 firmě Osv. Žiwotského a J. Hraběte, která ji dokončila na jaře r. 1900. Veřejný provoz byl zahájen dne 1. května 1900, čímž bylo uskutečněno plynulé železniční spojení z Prahy do Dobříše a do Čerčan s připojením na státní dráhu Vídeň - Praha v Čerčanech.

Úchvatné jsou pohledy do sázavského kaňonu s prudkým tokem řeky na jeho dně, jakým se může honosit jen málokterá naše trať, i na stavební objekty, jako vysoké násypy, opěrné zdi, tunely a mosty, největší a nejobtížnější díla do těch dob. Za zvláštní zmínku stojí Zampach, kamenný klenutý viadukt. V úseku Čerčany - Modřany je sedm tunelů.

Koncese druhého projektu Posázavské dráhy Čerčany - Ledeč - Kácov byla udělena 10. května 1899 tajnému c. s. radovi hraběti Leopoldovi ze Šternberka. Projekt této trati vypracovali inž. Josef Svatoš a Max Pícha z Prahy. Trať se v celé své délce těsně přimyká k Sázavě, a to z Čerčan do Rataj po levém břehu a z Rataj do Kácova po pravém břehu řeky. Stavba celé trati (Kolín) - Čerčany - Kácov byla ke stavbě zadána firmě Osv. Žiwotského dne 30. srpna 1899 a za dvacet čtyři měsíce odevzdána veřejnosti. S provozem bylo započato dne 6. srpna 1901. Sázava v tomto úseku tvoří četné meandry a omývá strmá ostrohořivá skaliska hradů Zlenice, Stará Dubá, Rataje n. Sáz. a Český Šternberk, jakož i svatoprokopského kláštera v Sázavě nad S. Rovněž tento úsek byl stavebně velmi obtížný, neboť terén je obdobný jako v úseku Čerčany - Modřany. Dokumentují to četná sanační díla na strmých stránkách a zbudování pěti tunelů, jakož i jednoho velkého ocelového mostu přes Sázavu. Úsek Čerčany - Sázava - Černé Budy je lemován hustými lesy a je turisty a výletníky velmi vyhledáván. Při jízdě z Ledečka do Rataj nás okouzlí malebný pohled na sázavský meandr u Rataj, jehož skalnatým ostrohem proniká trať tunelem. Při výjezdu z tunelu se otvírá kouzelný pohled na městečko Rataje n. Sáz. se starobylým hradem a do klidného zalesněného a skalnatého údolí proti proudu Sázavy směrem k Českému Šternberku.

Třetí a poslední úsek, doplňující Posázavskou dráhu, jde z Kácova přes Zruč a Ledeč do Světlé nad

Zbyvá nyní připomenout si lidi, kteří vykonávali vlastní stavební práce, jakými prostředky a jakou odměnou za svoji práci dostali a jak vůbec žili. Byli to dělníci verbovaní stavebními firmami v celém Rakousku-Uhersku a nechyběli mezi nimi ani dělníci italsí. Italové byli zkušení pracovníci v těžkých zemních pracích, především v pracích tunelářských a ve stavbě kamenných mostů. Protože vcelku šlo o dělníky takřka všech evropských zemí, byli všichni nazýváni společným názvem „bratránci“. Byla to přezdívkou velmi přiléhavá a jejich společný život plně vystihující. Pracovním nářadím byly: krumpáče, lopaty, motyky, ruční kolečka, ocelové sochory, animální polní drážky a trhaviny. Tudíž nářadí velmi prosté. Mechanizace žádná. Všechnu těžkou práci museli vykonat téměř holýma rukama. Výdělek nebyl valný. Pracovníci na stavbě drah v terénu dostávali 20 krejcarů, při úkolové práci si vydělali maximálně 30 krejcarů denně. Pracoval-li dělník přímo ve skále, vydělal si nejvýše 50 krejcarů denně. K porovnání: bochník chleba stál tehdy 12 krejc., máz piva 6 krejc. Peče o dělníky ze strany stavební společnosti nebyla téměř žádná. Dělník na stavbě neměl kde spát, ani kde se slušně najíst. Stavbyvedoucí, tzv. „partafrové“, si v blízkosti stavebního místa zřizovali jakési kantýny, v nichž se prodávala především kořalka, chléb a vuřty. Nejlépe vystihl život železničních stavebních dělníků Jan Neruda ve svém románu „Trhaní“.

Výstavba této místní dráhy oživila celé Posázaví a pomohla rozvoji průmyslu v tomto kraji. Tak například v obvodu dráhy Čerčany - Dobříš a v okolí Kácova bylo umožněno pěstování cukrové řepy, protože byl zajištěn její laciný odvoz do cukrovarů. Obchod dřevem, kterého se v sázavských lesích hojně těžilo, doznal po otevření provozu na této dráze značného rozmachu, čímž postupně bylo ze Sázavy vytlačeno vorařství, o jehož koncích píše ve svých románech Jan Morávek. Hromadně byly otvírány nové lomy, vápenky a cihelny. Rovněž sázavské sklárny uvítaly dráhu jako výhodný prostředek rychlé dopravy.

Vcelku však můžeme říci, že největší oblibu si trať získala u pracujících Velké Prahy svým rekreačním charakterem, divokou i něžnou krásou nejbližšího okolí. Tato obliba byla také jednou z příčin, proč se dopravou na ní zabývaly nejvyšší stranické a vládní orgány, které rozhodly, aby úsek Praha - Vrané - Čerčany byl do roku 1968 elektrizován. Mají se tedy všichni, kdož jí rádi jezdí, nač těšit.

305

Kalypis, Kalazmiev, 6M, XI. 1959