



Uvítání vlaku v Týnci n. S. 18. ledna 1897

Posázavský pacifik

Lidé ji říkají všelijak — „Posázavský pacifik“, „Rychlík Paříž — Dobříš“ nebo „Sázavský expres“; železničáři mluví o Modřance nebo též o „Hrbaté“, pro její velké stoupání a spády. Všechny tyto názvy, výstižné a malíčko i posměvače, svědčí o její oblibě. Kdo z Pražáků by koneckonců neznal železniční trať vedoucí z Prahy podél Vltavy a Sázavy přes Vrané, Davli, Píkovice a Týnec do Čerčan? U mnohých vyvolá mnoha krásných vzpomínek na svěží, bezstarostné mládí, trampske osady a potlachy, babičku Méry s koláky za pasem i na prázdninové úniky do divukrásné přírody. Do těchto vzpomínek pochopitelně patří i funkci lokálka. Bez ní si dnes Posázaví ani dost dobré neumí představit.

Mimochodem — když v ní jedeme a z okna obdivujeme překrásnou přírodní scénérii, ani si vlastně neuvedomujeme, že zde naši předkové před osmdesáti lety odvedli odvážné a dokonalé inženýrské dílo. Nurano; je to už opravdu osmdesát roků, co začal jezdit Posázavský pacifik. Projekt trati Čerčany — Modřany s odbočkou z Měchenic do Dobříše byl schválen v roce 1894. S pracemi na prvním úseku z Čerčan do Požár (dnešní Prosečnice), dlouhém 16 kilometrů, se začalo v červenci 1895. A 18. ledna 1897 byla trať slavnostně předána do provozu, i když nejobjitnější etapa Jílové — Vrané če-

Kronikář sí o něco později pojmenoval: „... přes všechny těžkosti a potíže přece jen přinesla mnoho nového a

Kamenný viadukt Žampach u Jilového s podélnou obloukovou osou

potřebného jak lidem, tak celému Posázaví. Nastěhoval se k nám průmysl, bylo umožněno i pěstování cukrové řepy, když byl po dráze zajištěn její rychlý a laciný odvoz do cukrovaru v Modřanech. Také těžba dřeva v posázavských lesích se zvýšila, neboť jeho doprava nebyla odkázána na voroplavy. A navíc dráha zpřístupnila Posázaví turistickému ruchu, který dával zdejším lidem nový druh obživy."

V roce 1899 jezdila z Prahy až do Měchenic první Křižíkova akumulátorová lokomotiva. O něco později populární parní vůz „Komárek“ a pak „Rychlík Paříž — Dobříš“... Ale v posledních letech vzala několikrát populární tratí zavěrk, k překvapení všech cestujících, i slavná Vindobona. Tak se vlastně uskutečnil plán průkopníka našich železnic dr. Václava Lichnera. Když navrhoval spojení Vídň s Prahou údolím řek Jihlavy, Sázavy a z Davle i Vltavy.

Miroslav Berka

Práce na typelu u Luk pod Medníkem v roce 1898

