

TIP na neděli

POVÍDÁNÍ O SÁZAVSKÉ LOKÁLCE

Motto: Sázavský rychloviak,
šíne si to jako drak,
šíne si to po hrázi,
za měsíc tam dorazí!

To je písnička let dvacátých až třicátých.

Jaroslav Hašek kdysi napsal o rychlosti posázavské dráhy povídku, avšak popularita lokálky přesto stoupala a dosud stoupá. Na jiné trati se snad cestuje rychleji a pohodlněji, ale „jako doma“ se cítí člověk pouze tady.

Dnes zpíváme písničku docela jiné, ale stejně horlivě spácháme na malé Branické nádraží, abychom strávili své volno v malebném Posázaví nebo v hlubokých brdských lesích.

Málokomu je známo, že toto nádraží patří mezi nejfrekventovanější pražská nádraží. Trať je jednokolejná, a tak se čekává na protivlaky. Vzhledem k obtížnému terénu a četným tunelům, nelze trať přestavět na dvoukolejnou, a tak lze očekávat zlepšení dopravy zavedením patrových souprav z NDR, které tu již v roce 1958 zkusmo jezdily. Má to být již brzy.

Posázavská dráha byla budována etapově. Nejstarším úsekem je část Praha – Vršovice – Modřany, která byla vybudována jako příslušná cesta k tamnímu cukrovaru a na niž byl zahájen provoz 1. 3. 1882. Za deset let od vydání zákona o státní podpoře a zvelebování železnic nižšího rádu byl předložen r. 1893 projekt dráhy Modřany – Čerčany s odbočkou ve Skochovicích na Dobříš. O rok později byl projekt místní dráhy Kolin – Čerčany s odbočkou Rataje – Kácov. V roce 1895–6 byla trať Světlá nad Sázavou – Ledeč – Kácov, kterým byl uzavřen souvislý komunikační pás posázavské dráhy. Celá trať z Prahy přes Vrané, Čerčany do Světlé nad Sázavou měří 148 km.

Zajímavé je, že se již tehdy vyskytl plán spojení tratí z Modřan mostem přes Vltavu do Chuchle na tehdejší Západní dráhu. Pro finanční obtíže bylo od projektu upuštěno. Realizuje se teprve nyní. Proti tomu byla v horní části Týnce n. S. – Čerčany vedena neprůzivným terénem přes Svárov a Pecerady do Čerčan na nátlak zástupce konopišťského panství, aby bylo dosaženo spojení kolem panských kamenolomů ve Svárově. Prvá část Čerčany – Požáry (dnešní Prosečnice) v délce 16 km byla zadána ke stavbě v červenci 1895 a dokončena za patnáct měsíců. Druhý úsek Požáry – Jílové, 4 km dlouhý, zadán na jaře 1897 a 22. září téhož roku odevzdán do provozu. Provoz třetího úseku Modřany – Dobříš byl zahájen také 22. 9. 1897. Poslední čtvrtý úsek, stavebně nejobtížnější, Skochovice – Davle – Jílové, 14 km dlouhý, zadán v lednu 1898 a dokončen na jaře 1900. Veřejný provoz byl zahájen 1. května 1900. Území, kterým je trať

vedena, jak v povodí Vltavy, tak i Sázavy, bylo pro stavbu velmi nepříznivé, skalnaté a vyžádalo si nákladné a stavebně obtížné práce: vysoké náspy, skalní zářezy, opěrné a podpěrné zdi, tunely, velké mosty. Např. klenutý viadukt u Jílového byl tehdy nejvyšším kamenným mostem v Čechách. Zato však málo která dráha u nás může poskytnout tolik úchvatných výhledů do romantického říčního kaňonu.

Projekt Čerčany – Ledečko – Kácov, který se po celé délce přimyká těsně k Sázavě a to do Rataj po levém břehu a z Rataj do Kácova po pravém břehu, byl zadán ke stavbě 30. 8. 1899 a za dvacet čtyři měsíce odevzdán veřejnosti. Sázava v tomto úseku tvoří četné meandry, omývá strmá skaliska hradu Zlenice, Stará Dubá, Rataje a Český Šternberk. I tento úsek byl stavebně velmi obtížný. Bylo nutno probourat pět tunelů a přemostit velkým ocelovým mostem řeku. Třetí a poslední úsek jde z Kácova přes Zruč a Ledeč do Světlé nad Sázavou, kde se připojuje na hlavní trať Kolin – Jihlava – Znojmo. I zde bylo nutno zbudovat několik mostů a 4 tunely. Stavba trvala od března 1902 do září 1903, tudíž pouhých 18 měsíců. Veřejná doprava byla zahájena 24. 9. 1903. Trať vybudovali dělnici, verbovaní stavebními firmami z celého Rakouska-Uherska. Byli mezi nimi i Italové, zkušení v těžkých zemních pracích, tuneláři a stavitelé kamenných mostů. Pracovním nářadem byly krumpáče, lopaty, motyky, kolečka, ocelové sochory, malé polní drážky a trhaviny. Výdělky byly nevalné. Dělník dostával 20 krejcarů mzdy, v úkolu pak asi 30 krejcarů denně. Pracovali-li ve skále, vydělávali si nejvýše 50 krejcarů za den. Bochník chleba stál tehdy 12 krejcarů, máz pivka 6 krejcarů. Stavby vedoucí si zřizovali poblíž pracovišť kantýny, v nichž se prodávala především kořalka, chléb a vuřty.

Protože nároky na posázavskou dráhu stále stoupají, rozhodla vláda, že úsek Praha – Vrané – Čerčany bude do roku 1968 elektrifikován.

Náčelník stanice v Týnci n. Sáz. Miroslav Berka má volného času pramálo. A nadto je předsedou MNV! Přesto však si najde občas volnou chvíli pro svou zálibu – pro vlastivědné „bádání“. Jemu děkujeme za informace o historii posázavské dráhy. Má také připravenou obsáhlou práci o historii „Zbořeného Kosatelce a okolí“.

Staniční personál zařídil na stanici pěkné zátiší s knihovnou a z vlastních úspor zakoupil rozhlasový přijímač, který cestujícím zpříjemňuje čekání. Také brigádnicky upravil cesty v okolí nádraží. V květnu uspořádá výstavku obrazů z Posázaví, jejichž autorem je učitel Bučina z týnecké školy.

Tohle vše můžete vidět, na vlastní oči. Stačí jen nasednout v Praze do vlaku... ale to už je vlastně náš další tip na nedělní výlet.



Mr. Berka (vlevo).

Vlakové stanice Týnec

1961