POD BLANÍKEM

Ročník XIV. (XXXVI.), číslo 1, 2010
Vlastivědný čtvrtletník Benešovska, Vlašimska, Voticka, Českého Meránu a Dolního Posázaví.

ZMIZELÝ ČERNÝ KOUŘ POSÁZAVSKÉHO PACIFIKU

Snad každý technický přínos – ať už je to železnice, dálnice, vodní cesta nebo letiště – nám vždy něco přinese a něco vezme. Zhruba před 110 lety končilo budování lokálky Dolního Posázaví z Čerčan do Davle, kde se Sázava spojuje s mocnější Vltavou. Úsek z Braníka do Modřan byl uveden do provozu dříve, stejně jako některé úseky vedoucí z čerčanské úvratě (odbočky). Řece vzala vorače, ale v přilehlých lesích ponechala kameníky, dřevaře, občasné pytláky. Do romantické krajiny začala vozit první trampy, pak chataře a naději průmyslového probuzení. To se uchytilo v Týnci a v přilehlých Brodcích, hlavně z Pecerad se vozily žulové kvádry k dalšímu opracování do Kamenného Přívozu, kde se navíc také kámen úspěšně těžil zásluhou konopišťského následníka rakousko-uherského trůnu. Na lokálce bodovaly hlavně Modřany zásluhou cukrovarů. Druhou vlnou využití byla stavba

Tradicí na tratích Posázavského Pacifiku jsou výletní parní vlaky, většinou vedené parní lokomotivou 434.2186, která představuje typickou lokomotivní řadu pro hromadu tratí. Na snímku postrk zvláštního vlaku v úseku mezi zastávkami Petrov u Prahy a Luka pod Medníkem (foto: Jakub Džurný).

Zamračená 749.006 v čele osobního vlaku na mostě přes Benešovský potok (foto: J. Kuliček).

přehrad. První měla stát v Kamenném Přívoze, ale kvůli sanatoriu v Prosečnici se neuskutečnila. Pak vznikla ve Vraném, za války ve Štěchovicích a v letech 1949 – 1954 na Slapech. Svou roli sehrály za druhé světové války drážní tunely.

Trochu historie

V druhé třetině 19. století byla dostavěna základní síť železničního spojení. Platil ji erár Rakouska-Uherska a hlavní tahy směřovaly na Vídeň. Stavební zkušenosti, sehrané party dělníků a jejich mistrů, ale také šikovně sestavené zákony, z nichž poslední ze 17. 12. 1892 umožňoval pokračování výstavbou lokálních tratí formou stavebních družstev pro jednotlivé úseky. Tak se začala vznikat vedlejší trať kopírující břehy Sázavy od Davle do Světlé nad Sázavou v délce 157 kilometrů. K celkové trase musíme připočítat úsek z Braníka. Už v roce 1882 se jezdilo do Modřan, hlavně do cukrovaru. Že nebylo vše tak říkajíc košer, svědčí chybějící tramvajová linka z Prahy do Braníka a také několik let přeprava osob po vlečce od vápenek v Michli, která nesla jméno „Izidorka" po příslušném ministru Dr. Isidoru Zahradníčkovi. Veřejnost i přepravní předpisy vymohly tramvaj i regulérní vlakové spojení.

Při stavbě se, dnešními slovy, lámaly časové rekordy. Také se však šetřilo. Z hlediska technického se budovaly malé oblouky, šetřilo se na materiálu svršku pod kolejnicemi, protože se nepočítalo s rychlíkovými soupravami, s nejkratším odklonem v místech, kde se nemohl kopírovat břeh řeky. V úseku Poříčí – Svárov se jen těsně nepřekročil přípustný limit stoupání ve výši 24 promile. Škudlilo se při stavbě nádražních budov. Už tenkrát byly typizované a podle místa i ty nejjednodušší měly být pro přednostu, výdejnu jízdenek, nechyběla uzavřená a v zimním období vytápěná čekárna, venkovní přístřešek s lavicemi, ale také vždy suché WC v uctivé a označené vzdálenosti. Samozřejmostí byl drážní telefon, většinou telegraf, venku rampa, skladiště, obvykle také nákladní váha a pracovní zázemí pro pomocný personál.

Mzda a naturální nároky byly odstupňovány. Od kapesních hodinek – cibulí, protože dráha musela jezdit přesně – po kožich, až na počet vyřazených švelí (tvrdé dřevo pod kolejnicemi) jako prostředek k topení doma. Zaměstnanci dráhy – ajzipoňáci – byli pod penzí. A to byl důvod, aby si lidé vážili práce, případně u jistých kategorií zákonného i platového postupu.

Neokrajoví cestující

Byla to zvláštní sorta mladých lidí, jež opouštěli na několik hodin město. Do noci vysedávali u táboráku v blízkosti Zlaté řeky (Sázavy) a jejích přítoků, hodně dlouho zpívali bez vlivu alkoholu a přespávali pod širákem. I jinak se chovali mravně, protože se obávali postihu zvaného „Lex Kubát". Pan doktor Kubát byl totiž v první polovině minulého století ministr, jenž dbal prostřednictvím četníků, policie i starostů, aby nepobývaly spolu ve volné přírodě nesezdané páry. Zákon měl vážnost, a proto byl dodržován!

Trampové, kteří se většinou zhlédli v mužích Divokého západu, ironicky přejmenovali místy pomale se vlekoucí lokálku na Posázavský Pacifik. Zejména v úseku stoupání k prvnímu z pěti tunelů od Braníka musela občas lokomotiva zastavit, topič usilovně přiložil, aby nadělal páru. Stroj zabafal, vyvalil se mohutný černý kouř a mohlo se pokračovat. A protože zejména v sobotu byl lid trampský přizdoben na hlavě širáky typu Mexiko či Divoký západ, dole okovanými šněrovacími botami, kanadami, později půllitry, uprostřed širokým opaskem s nožem v pouzdře, polní lahví a mezitím bytelnými kalhotami, strakatou košilí, po poslední válce kožešinovými vestami z armádních přebytků. Do torny či ruksaku se vešlo vše nezbytné včetně stanových celt nebo spacáku. Navrchu nosili dovedně připevněný ešus, kotlík a nejméně jeden z deseti pak sladké dřevo v podobě hudebního nástroje.

Tohle těžké vybavení svádělo k vystupování mimo zastávky. Buď se lokomotiva „zakuckala“, a proto vyskočit (po předcházejících boulatých zkušenostech) nebyl problém nebo se pomohlo zatočením brzdy, která měla podobu kola a byla umístěna u výstupních dveří. Ještě v šedesátých letech minulého století patřily k vozovému parku dřeváky (dřevěné vozy) či dokonce vylepšené nákladní vozy, kterými se zdolával nával cestujících ve sváteční dny.

Výhodné vystupování nastalo před tunely. Předpisy nařizovaly zpomalení a dlouhé pískání. Ovšem tunely v době deště posloužily dokonce jako přístřešek.

Pozapomenutá tajemství

Týká se pěti tunelů (skochovický, libřický, havelský, pikovický, jílovský). V červenci 1942 byly „zrekvírovány“. Postupně sem bylo dopraveno 1200 Moravanů na výrobu v závodě – český název Avia Letňany. Tunely byly chráněny před napadením vzdušnými torpédy zvláštními uzávěry. Vnitřek byl teplovzdušně vytápěn, kolejnice ponechány a nad ně byly umístěny na důkladných pilotech „chytré“ mašiny. Pravděpodobně se vyráběly některé ze součástí k německým raketám s označením V1 a V2. Oblast byla přísně střežena. Zaměstnanci byli ubytováni v provizorních stavbách na stanici Luka pod Medníkem a u tunelu zastávky Libřice.

Z místních lidí byl zaměstnán zřejmě pouze jediný, a to B. Kufner z Luk pod Medníkem.

Když končila druhá světová válka, stal ten první tunel středem zájmu. Údajně tady hlídkovala německá trysková letadla i Američané. Ne dlouho.

V květnových dnech se zde samozřejmě objevili sovětští vojáci. Svědci mi vyprávěli o požáru nákladního vagonu naplněného elektronem. Prý to byl takový žár, že se roztavil i podvozek včetně nápravy a kol. A měl jsem si představit, že kolem se nacházely hromady třeba pancéřových pěstí a spousty „diváků“.

Modernizovaná motorová jednotka řady 814 tvoří současnou tvář vlaků na trati Posázavského Pacifiku. Snímek z března 2008 ji zachycuje u mechanických návěstidel na odbočce Skochovice (foto: Jakub Džurný).

TOO

To byla vlastně zkratka, která znamenala Technicko-organizační opatření a měla zabránit zranění cestujících při nastupování do Posázavského Pacifiku v Braníku v dobách, kdy denní kapacita činila 35.000 sobotních zájemců v odpoledním čase třicátých let. (To se pracovalo ještě do 12 hodin.) Japonský vynález postrkovačů sem nepronikl. Příkaz k odjezdu se v těchto chvílích nekonal úřední výpravkou (plácačkou) a hvizdem, ale slovy z bezprostředního kontaktu s mašinfýrou a vlakvedoucím, který se přesunul na lokomotivu. Pokyn byl dlouhý, ale jednoznačný. Zněl asi takto: *„Máte volno, odjeďte! Trvale piskejte a pomalu zabírejte, jinak se nerozjedete!“*

Většinou se všichni někam vtěsnali. Na WC, na střechu, odvážlivci seděli na náraznících, torny visely z oken. Až k prvnímu tunelu se jelo hlemýždím tempem kvůli přetížení. Pak se ozvaly pokyny vlakového personálu. *„Opusťte střechu, přijdete o kebule!“* Pokyny byly přerušovány trvalým pískáním, okolí pokryl černý kouř.

Tenkrát výjezdní nádraží Braník splňovalo skutečně všech 5 P. Plné pražské perony psanců a pistolníků. To poslední naštěstí jen obrazně. Ovšem ještě v šedesátých letech, kdy jsem víkendové soupravy i v podobě tzv. hytláků (nákladní vagony opatřené jednoduchými lavicemi) využíval k cestě na Dobříšsko, jsem občas vyslechl zpověď průvodčích. *„Jsme rádi, když nastoupíme, i když by bez nás vlak neodjel.“* A kontrola jízdenek? *„Prosím vás, doma mám tři děti! Což, oni mě nevyhodí. Dráha, ani trampové. Ale přimáčknout žebra, to sem zažil(a) mockrát. Takže – nevidím, neslyším kritiku, ale také se neodvážím kontrolovat jízdenky. Zato poslouchám živou hudbu, obdivuji nekonečný repertoár i výkony třeba trumpetistů a ob-*

čas se snažím zapamatovat něco legračního z jejich fórů. Většinu cestujících znám od vidění. A když chtějí vystoupit mimo štaci – děj se jejich vůle! V tichosti pohnu kolem, abych soupravu odbrzdil(a) – a hotovo, šinem se dál!"

Pár postav

S Davlí jsou spojovány postavy Ing. V. Kryšpína i Ant. Borovičky. Ten byl konstruktérem parních lokomotiv za Rakouska-Uherska. V roce 1901 obohatil tento dopravní svět rychlíkovou lokomotivou, která dosahovala rychlosti 140 km/h. Tenkrát to byl technický zázrak. Prospěšný ve svém oboru byl i v novém státě. Ten druhý skládal populární polky a valčíky. Luka pod Medníkem jsou spojována v polovině 20. století s Bobem Hurikánem, vlastně Josefem Peterkou a jeho usměvavou více než družkou Bó. Před válkou se věnoval trampu, v 50. letech, když se budovala Slapská přehrada, zprvu nedobrovolně pomáhal obsluhovat lanovku dopravující písek, cement a štěrk.

Žampašský viadukt můžeme v době válečné výroby spojit se jmény Ing. Fischera a B. Kaufnera. První byl Rakušan a údajně řídil práci více než tisícovky Moravanů včetně 30 kantorů. Druhý byl z Luk a snad jako jediný z místních do tunelů dovážel na vozících bez lokotky vše potřebné.

V Prosečnici pobývalo v plicním sanatoriu také hodně umělců a techniků. Jen zmapování zatím chybí. Na Kamenný Přívoz a jeho J. Morávka se nezapomnělo. Leč to by bylo dlouhé vypravování o vorařích i lidu chudém, ale bohatém láskou i jistým druhem nenávisti.

Jako vojín základní služby jezdil do posádky W. Matuška. Vystupoval v Krhanicích. Nevím, zda se někdy setkal s básníkem Fr. Hrubínem, který tudy jezdil do nedalekých Lešan, dokud je neměl zakázány v padesátých letech.

Hned za Janečkovým Týncem (výrobky značky Jawa) se nachází ruina někdejší hradu Kostelce. Pod ní na louce „křtil" trampský potěr extramp J. Hartman. Důstojný, zásluhou vlasů a vousů bělošedý muž, který byl nazýván Kostelíkem.

V Poříčí nad Sázavou se scházela v třicátých letech minulého století pestrá paleta kumštýřů. Přitahoval je v době letního pobývání poslední český bohém, ale také spisovatel E. A. Longen. Snad i M. Kuděj se tady na chvíli zastavil s J. Haškem. Daleko častěji sem zavítal S. K. Neumann. Pamětníci vyprávěli o jejich cestách pěšky do Čerčan. Kvůli povídání, ale také dobré hospodě, když je ta poříčská už neměla čím překvapit. A po válce? No přece komik Fr. Filipovský. Ten už tady měl jednu z prvních, ale pěkných chat.

Jaromír Košťák

Prameny:

M. Berka: Posázavský Pacifik

J. Snížek: Posázaví (encyklopedie, 1913). Soukromé paměti autora