

Posázavský pacifik měl vozit cukrovou řepu, stavební kámen a dříví

Železničních tratí, které by vstoupily do obecného povědomí a staly se pojmem, není mnoho. Železná dráha má sloužit zákazníkům a za službu se obvykle neplatí opěvováním či vřelými city. A přece jedna železnice ve středních Čechách dokázala vystoupit za rámec obvyklých služeb a stala se skutečně „něčím“.

Její začátek ovšem tomu nenasvědčovalo. První krok, jímž nynější dráha trampů, chatařů a výletníků všeho druhu vykročila za svojí pozdější slávou, byl více než skromný. Trať z Vršovic do Modřan sloužila fakticky jako vlečka modřanského cukrovaru. S její stavbou se v roce 1881 velice spěchalo: řepná kampaň byla na spadnutí a cukrovarnická společnost se na novou dráhu těšila. Dokonce se traduje, že lokomotivě prvního devítivozového vlaku s cukrovkou se dostalo od ředitele cukrovaru značně neobvyklého ocenění. Pan ředitel totiž na

znamení díky parní stroj údajně políbil.

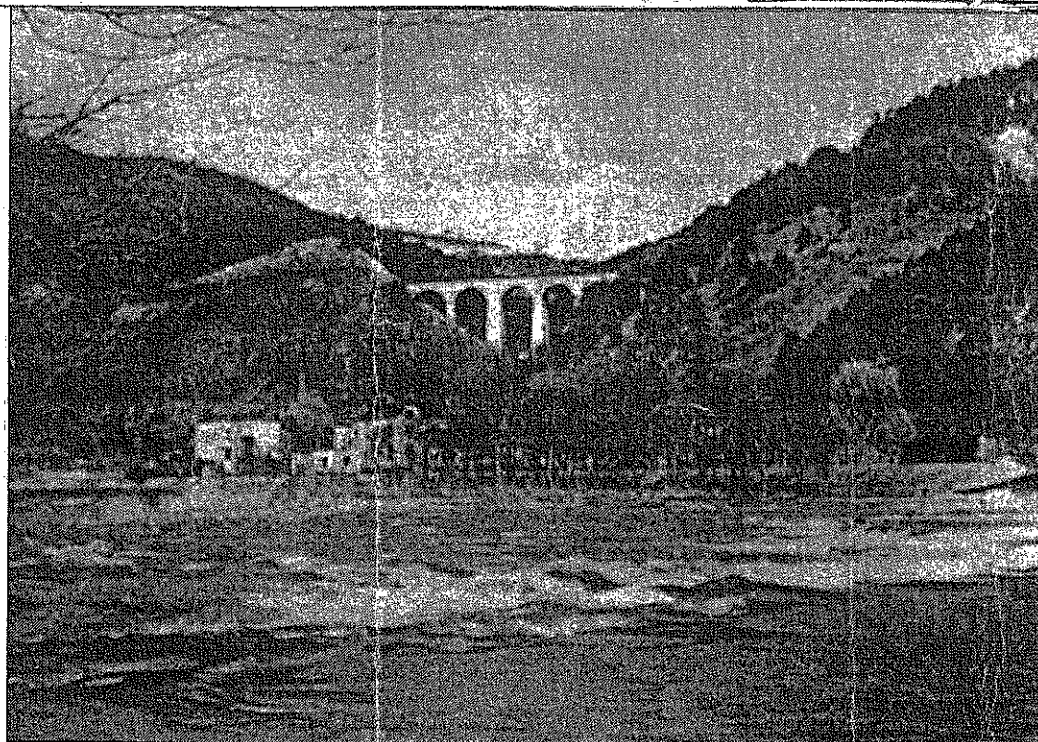
O druhé dějství posázavského pacifiku se postarali lesmistr Marek z Konopiště, okresní starosta Walter ze Zbraslavi a benešovský advokát Živný. Pánové a jejich „Družstvo pro vystavění železnice z Modřan do Čerčan a na Dobříš“ vypracovali projekt dráhy navazující v Modřanech na současnou dráhu. Vídeňské ministerstvo obchodu záměru nebránilo a 4. března roku 1895 uveřejnil říšský zákon číslo 54 text koncese.

Pro stavbu nové železnice zvolili koncesionáři obvyklý dodavatelský systém. Něsvěřili však práci jedné firmě, ale několika dílčím dodavatelům. A tak se nové kolejové spojení Prahy s Posázavím a Povítavím stávalo po částech. Ve středních Čechách vznikla dráha na první pohled poněkud odlišná od ostatních, její koleje překonávaly nemalé terénní překážky, šplhaly do strmých srázů a klenuly se nad hlubokými údolními.

Nad středočeské poměry ční i počet tunelů na nové dráze - bylo jich tam vylámáno celkem sedm. Nejdelší, ražený v oblouku a měřící 393 metrů, je u jarovské zastávky. Téměř horským dojmem působil kdysi i v Čechách nejvyšší klenutý viadukt přes údolí Kocour u Žampachu. Jeho oblouk o poloměru 180 metrů nyní bohužel ve značné míře zakrývá vegetace.

Všechno nasvědčovalo tomu, že osudem dráhy z Prahy do Dobříše a Čerčan bude řepa, stavební kámen a dříví z posázavských lešů. Ovšem historie rozhodla jinak. Změna životního stylu po první světové válce a s ní spojená touha městského člověka po přírodě dala vzniknout trampingu. Obyčejná lokálka se tak stala dráhou vzpomínanou v nejedné písni znějící u táborových ohňů, které dodnes planou v jejím okolí. V okolí železnice, která prožívá třetí dějství svého života. Dějství, ve kterém přešlo mezi žijící legendy.

Pavel Schreier



Viadukt přes údolí Kocour u Žampachu, nyní jeho oblouk do značné míry zakrývá vegetace.