



Poezie posázavských pražců

Touží-li si líný a bohatý cizinec prohlédnout památky té naší krásné stověžaté Prahy, stačí mu jen vlézt do obskurního autobusu s nápisem sights nebo něco v tom smyslu. Touží-li líný a alespoň trochu bohatý obyvatel toho stověžatého města mít od turistů a autobusů aspoň na chvíli pokoj, může vlastně udělat skoro totéž: sedne prostě na vlak, projede se až kýčovitě krásnou přírodou podél tiché řeky, ten méně líný se třeba i vykoupe, ctitel velikosti lidského ducha může obdivovat unikátní železnici s viadukty a tunely, a za pár hodin je zase v Praze, aniž by – s výjimkou jednoho nutného přestupu a případných koupacích či občerstvovacích intermezz – musel opustit vlak. Umožňuje mu to vynález zvaný Posázavský pacifik.

Tento název, vymyšlený trampy na přelomu třicátých a čtyřicátých let, sice není úplně výstižný (supící vláček kopíruje kromě Sázavy také Vltavu), zato však přiměřeně romantický. Nejkrásnější úsek trati – mezi Petrovem a Kamenným Přívozem – jako by vypadl z písně bratří Nedvědů, a ani se tu nechce věřit mapě, že deset kilometrů odsud začíná ta stověžatá obluda.

ART-WORK VE SKALÁCH

Posázavský pacifik – nebo oficiálněji Posázavská dráha – je vlastně několik samostatných

trátových úseků, které na sebe vhodně navázaly a vytvořily celek o úctyhodné délce 157 km. Vede z Prahy proti proudu Vltavy a poté Sázavy až do Světlé nad Sázavou. Nejdůležitějším železničním uzlem jsou Čerčany – zde se Pacifik kříží s hlavní tratí Praha–České Budějovice a zde také musí onen líný Pražák poprvé a naposledy vystoupit z vlaku a přesednout na ohnivého oře supícího ke hlavnímu městu.

První úsek Nusle–Modřany byl otevřen 1. března 1882, jednání o prodloužení trati do Čerčan však začala až roku 1890 a schválení

projektu trvalo dalších pět let. V roce 1897 byly však již otevřeny hned tři úseky. Zbývala nejobtížnější část Jílové–Vrané nad Vltavou, s „vražedným“ úsekem Petrov–Kamenný Přívoz, sestávajícím se z velké části ze skal a roklí; zde se začalo stavět v následujícím roce a provoz tu byl zahájen již po dalších dvou letech, 1. května 1900. Tuto část trati lze bez nadsázky považovat za umělecké dílo, tvořené neskutečně odvážně vytyčenými skalními zářezy, náspy, tunely a mosty, vyhotovené v tak krátkém čase, že to i v době mnohem vyspělejších stavebních technik vzbuzuje úctu.

ODKLONY A ÚLETY

Trať Posázavského pacifiku vede povětšinou podél temné Vltavy a zlatohnědé Sázavy (jak se dle vodácké tradice řeky jeví na soutoku), někde pouhých několik metrů od hladiny, jinde – například ve zmiňovaném „vražedném“ úseku – i sedmdesát metrů nad ní. Jsou tu však i dva úseky, ve kterých koleje opouštějí řeku úplně, aby se k ní opět přimkly až po několika kilometrech. Důvodem těchto odklonů nebyly nepřekonatelné terénní překážky, ale prostě – někdy s dovolením až prachspřosté – lokální zájmy.

Mezi Týncem nad Sázavou a Čerčany měla trať původně vést po pravém břehu řeky. Konoopištské panství následníka rakousko-uherského trůnu Františka Ferdinanda d'Este (nebo jeho dvojníka Nývlta) však prosadilo trasu přes „suchozemskou“ obec Peceraďy – potřebovalo totiž odvézt po železnici kámen z místního gabrodioritového lomu. Trať tak v tomto úseku vede terénem pro lokomotivy i dnes obtížným (stoupání až 24 promile) a krajem téměř pustým, působilým z vlaku po oněch krásných kilometrech mezi Petrovem a Kamenným Přívozem jako pěst na obě oči. V Týnci navíc musel být jen kvůli pochybné změně projektu postaven železniční most přes Sázavu. Peceraďského kamene pak bylo použito například i při stavbě megalomanského Národního památníku v Praze na Žižkově, projektu snad ještě pochybnějšího.

Druhý odklon trati od Sázavy si vynutily spory tehdejšího okresního města Jílové, ležícího 3 km od řeky, s příříčným a podřízeným Kamenným Přívozem. Obě města chtěla železnici co nejbližší, nejlépe přímo v obci, což se však vzájemně vylučovalo. Původní projekt vytyčil trať přes Kamenný Přívoz, Jílové však prosadilo kompromis a koleje nakonec vedou přes severní okraj Kamenného Přívozu a obec Borek, v níž je – 2 km od města Jílové – stanice Jílové... Celý žert stál město téměř sto tisíc zlatých a nepřinesl mu vůbec nic, my mu však vděčíme za jedinečnou technickou a architektonickou památku.

OBLOUK NAD ROKLÍ

Se „zvednutím“ trati Posázavského pacifiku od řeky Sázavy do polí mezi Kamenným Přívozem a Jílové vyvstal i zásadní problém. Nebylo technicky proveditelné, aby jižně od jílovského nádraží koleje na necelém jednom kilometru klesly až k řece: musely tedy být vedeny skrz skalní masivy a také překonávat rokle.

Nad tou nejhlubší, zvanou Kocour, se tak klene unikátní kamenný viadukt. Je vysoký 41,5 metru (tedy např. o pouhý metr nižší než pražský Nuselský most), dlouhý 110,9 m a má sedm oblouků. Jeho nejzajímavější vlastností si všimne jen ten, kdo se nespokojí s pohledem zdálí či z protějšího břehu, ale vydá se přímo pod most a podívá se nahoru. Uvidí, že viadukt je půdorysně postaven nikoli do přímky, ale do oblouku (o poloměru 180 metrů). Byl vystavěn



v nepřístupném skalním terénu italskými dělníky v letech 1898–1899.

Kromě kocourského kamenného viaduktu jsou na trati Pacifiku tři ocelové mosty přes Sázavu (plus bezpočet menších mostů a můstků) a šestnáct tunelů. Šestice z nich, provrtávající skály mezi Vraným a Jílovým, má pohnutou válečnou historii: v červenci 1942 v nich byly zřízeny dílny Avie Letňany a až do konce války tu nuceně nasazení vyráběli součástky do německých raket V-1 a V-2.

Z DRUHÉHO BŘEHU

Optimálním způsobem, jak si prohlédnout nejkrásnější úsek Pacifiku a ještě přitom alespoň trochu pohnout zadkem, je v Petrově vystoupit z vlaku a projít si Posázavskou stezku. Tato oblíbená turistická trasa vede po protějším, levém břehu, a lze z ní tedy sledovat motoráky – a občas i páry – vynořující se a zase mizející vysoko ve skalách či v tunelech. Odsud je také nejlépe vidět dominantu a symbol Pacifiku i celého Po-

sázaví – skalní útvar Píkovický komín, skálolezci zvaný též Jehla, za kterým vlak také na pár vteřin zmizí. A třeba pohled na kocourský viadukt je odsud naprosto jedinečný.

Stezka, značená červenou značkou, předkládá hned po necelém kilometru první stánek s občerstvením, pokračuje v půli cesty dalším pivem a končí po osmi kilometrech v Kamenném Přívoze, jenž je z hlediska hospod doslova rájem na zemi. Na obou stranách mostu se tu lze občerstvovat do alelujá. Nejslavnější z místních restaurací se říká „u Vemenáče“; není to však oficiální název (a tedy nepovolená reklama), ale pouhá přežívající vzpomínka na doby, kdy tu obsluhoval svérázný starší pán, šokující hosty úvodní otázkou „Co si dáš, ty vemeno?“

Z obce se lze do Prahy dostat nejen vlakem, anobř i autobusem, který za necelou hodinu jízdy dosedne u stanice metra Budějovická. Je však otázkou, zda je to zrovna to pravé pro člověka, který vyrazil do přírody odpočinout si mj. od autobusů.

END