

Právě před rokem k 18. lednu 1997 jsme si připomněli 100. výročí provozu 1. jejího úseku z Čerčan do Požár (dnes Prosečnice). V září pak byla „velká paráda“, jak říkali trampové oné oslavě Posázavského pacifiku z Modřan do Dobříše. Slavilo se až do Jílového u Prahy, ale to neprávem, protože úsek z Jílového do Skochovic bude mít oněch 100 let provozu až 1. května 2000.

Oslava to byla ohromná – železničáři v parádních dobových uniformách, trampové všech skupin od černě oděných zvaných „jeptišky“ po holobrádky v maskáčích starých armád USA, německých, až po oblečení naší armády. K tomu všude hudba, lízátka a cukrová vata, stará auta a vyparáděné parní lokomotivy! Nechyběli ani kluci, co dovedou hrát na mandolíny, kytary, klarinety a jiné nástroje, co dovedou dělat ten správný

„randál“. Ten se rozhléhal zevnitř vagónů zvláštních vlaků a rozléhal se údolími podél trati, kudy se „plížil“ onen parní drak dávných dob, Posázavský rychlovlak! Neuvěří, kdo to nezažil a loni neviděl. Lokálka veškerým národem milovaná, leckým i nedoceněná a všelijak zatracovaná... Sloužila však pozitivě nejen posázavskému lidu, ale i těm, kteří Posázaví jen navštěvovali, oblíbili si posázavskou divokou i něžnou přírodu, bez níž celých 100 let ani nemohli žít! Ano, obrazně i doslova. Svědčí o tom desetitisíce chat, srubů i honosných vil vystavěných podél Šázavy i v přilehlých údolích, na skalách i v zalesněné kopcovině vůkol. Zamysleme se alespoň na chvíli nad „životem“ té lokálky.

Nejslavnější éru prožíval Po-

sázavský pacifik od počátku dvacátých let, i když se velké oblíbenosti těšil od samého počátku veřejného provozu až po léta 60. a 70., s výjimkou válečných let, kdy od července 1942 až do konce války 1945 byl uzavřen, neboť v jeho šesti tunelech mezi stanicí Jílové u Prahy a Davlí (včetně Skochovic) byly zříze-

Děkujem ti, lokálko

ny podzemní továrny Avie Letňany pro válečnou výrobu tajných zbraní nazvaných „V-1“ a „V-2“. Ale již 3. srpna 1945 byl provoz obnoven na celém úseku. Zbývá snad jen připomenout, že Pacifik se i zasloužil o brzké ukončení války a pomohl Praze tím, že na lokálku byl v Čerčanech puštěn 6. května

1945 pancéřový vlak Němců. Ten však do Prahy nikdy nedojel. Jen k jílovskému tunelu, kde byl partizánskou hlídkou, telefonicky z Čerčan vyzooměnou, odzbrojen a vojáci se rozutekli, někteří se vzdali. Potom zase zněly trampské písně Jardy Nováka a Motla, Eddy Fořta, Kordy i Boba Hurikána (= vlastním

jménem Josefa Peterky). Četné trampské písně vznikaly i na kolenou v kupé Pacifiku

a zpívaly se hned u táboráku na osadě. Ta sláva trochu pohasla až rozvojem automobilismu v 60. a 70. letech. Ale řekněte, jak se autem dostanete na skály Zlatého kaňonu? Jinak než vlakem ne! A to můžete „vystoupit“ přímo u chaty, nebo u nejbližší pěšiny, nebo u přejezdu lesní cesty, kde rychlost vlaku je

10 km/hod. To je radost, když z vlaku doslova vypadnete se svými zavazadly nedaleko ohniště, kde na vás již kamarádi čekají a uvítají vás osadním pokřikem.

Její funění a nyní chrochtání dieslů nás nikdy hlukem neruší, spíše naopak, ke koloritu Posázaví patří. Věřím proto v „nesmrtelnost“ naší lokálky, vyslovuji jí díky a přeji hodně ujetých kilometrů i v dalších letech do druhého století a 3. tisíciletí. Věřme, že chmury z našich čel odejdou tak rychle, jako odešli ti, kteří našim lokálkám všeobecně nepřáli. Vyčistí se politické nebe, nastane čas hospodářské prosperity, na křeslo ministra dopravy dosedne odborník a ne politický diletant a hazardér jako tomu bylo v dávné i v docela nedávné minulosti.

S díky a vírou v lepší život náš i všech lokálek.

Mir. Berka