

Motoráčkem Posázavským pacifikem

Akce Vědeckotechnického klubu při DP-Metro



Vědeckotechnický klub při DP-Metro



Občanské sdružení propagující
železnici a turistiku v Posázaví.

Předmluva

Vítám Vás při čtení materiálu, který jsem připravil pro účastníky akce pořádané Vědeckotechnickým klubem při DP-Metro v dubnu 2004. Na toto období byla původně plánována dvoudenní akce na Moravě s exkurzí do firmy PARS Nova v Šumperku, která se zabývá rekonstrukcemi kolejových vozidel pro železniční a městskou dopravu. Vzhledem k malé podpoře dvoudenní akce byl plán změněn na jednodenní. Ale ruku na srdce, na to je Šumperk přeci jen trošku daleko. Začal jsem tedy hledat nějaký náhradní program blíže ku Praze.

Protože loňská jízda motoráčkem po „Pražském Semmeringu“ měla velký úspěch, začal jsem uvažovat o obdobné akci. Moje volba nakonec padla na další trať vycházející z pražského uzlu, která má rovněž svoji přezdívku, dokonce mnohem známější než Semmering. Vybral jsem pro Vás putování po části železničních tratí, které jsou mezi laickou i odbornou veřejností známé jako „Posázavský Pacifik“. Tyto tratě, spojující Prahu s Dobříší a obcemi téměř podél celého toku řeky Sázavy mají zejména u hlavního města především charakter rekreační dopravy. Ale nebylo tomu tak vždy, železnice se v 19.století nemalou měrou zasloužila o rozvoj řady sídel ve svém okolí. Navíc je železnice díky náročnému terénu i unikátním technickým dílem, přitom nenásilně zasazeným do nádherné krajiny jihovýchodního výběžku Brd a romantického údolí Sázavy.

Díky společnosti „Posázavský Pacifik“, která je tvořena partou nadšenců, kteří posázavským drahám propadli jako svému koníčku, která má licenci k provozování drážní dopravy a navíc si opravila a udržuje ve vynikajícím stavu motorový vůz řady 830 se podíváme do historie trati dokonce v historickém vozidle. Myslím si tedy, že exkurze alespoň na část „Posázavského Pacifiku“ pro Vás bude velice zajímavá.

A protože si nejsem jist, zda se mi podaří překřičet hluk tak, abych Vám mohl po celou cestu vykládat o historii a současnosti tratě, připravil jsem pro Vás tento text, aby jste si sami mohli přečíst informace o všem, co během naší exkurze uvidíte.

Teď už se tedy pohodlně usad'te a můžeme vyrazit „**Motoráčkem Posázavským Pacifikem**“. Přeji Vám příjemnou cestu.

Jan Ungrman

vedoucí o.s.elektrotechnické

V úvodu ještě jedna moje prosba. I když by to mělo být samozřejmé, prosím Vás, chovejte se k motoráčku jako ke vzácné technické památce, kterou opravdu je. Jsem rád, že pro nás spolek Posázavský Pacifik akci zorganizoval, a rád bych se mohl ještě v budoucnu na ně znovu obrátit ...

Program akce

- 9:30 _____ Sraz účastníků na hlavním nádraží u severního výstupu z nástupiště metra směr Florenc
- 9:45 _____ Uvítání obsluhou zvláštního motorového vlaku vedeného historickým motorovým vozem M 262.045 společnosti Posázavský Pacifik, nástup do vlaku
- 10:06 - 10:55 _ Jízda zvláštním vlakem přes Vršovice, Krč, Braník, Zbraslav a Vrané nad Vltavou do Davle
- 10:55 - 12:30 _ Procházka po mostě, kde byl natáčen film "Bitva o most u Remagenu", oběd v restauraci "V pivovaře"
- 12:40 - 13:30 _ Jízda z Davle po nejkrásnějším úseku "Posázavského Pacifiku" přes Pikovice, Luka pod Medníkem a Jílové u Prahy do Krhanic. Podle provozních možností v nejzajímavějších místech pomalé jízdy či krátká zastavení
- 13:30 - 15:50 _ Pěší výlet z Krhanic do Vojenského muzea v Lešanech (asi 1 km), prohlídka muzea a návrat zpět do Krhanic
- 15:50 - 17:20 _ Posezení v hostinci "U Toničky" u krhanického nádraží
- 17:30 - 17:50 _ Jízda z Krhanic do Čerčan
- 17:50 _____ Příjezd do Čerčan a ukončení oficiální části akce
- 18:18 _____ Nástup do pravidelného osobního vlaku do Prahy
- 19:15 _____ Příjezd na hlavní nádraží (vlak zastavuje i ve stanicích a zastávkách Říčany, Kolovraty, Uhříněves, Hor.Měcholupy, Hostivař, Strašnice a Vršovice)

Prosím Vás, aby jste si zejména při pobytech v restauracích sami trošku hlídali čas a včas ukončovali konzumaci a platili. Je nás 56, tak to přeci jenom chvilku trvá. A vlak na nás čekat nebude, protože i když jde o objednanou jízdu, musíme dodržovat stanovený jízdní řád.

Úvod

V dnešní době, kdy se po husté síti víceméně kvalitních (oproti třeba Africe určitě) silnic prohání tisíce osobních a nákladních automobilů řadě lidí přijde síť a provoz našich železnic, zejména těch místních „lokálek“, jako něco naprosto zbytečného, neúčelného, zastaralého a finančně náročného. Proč mám chodit dva kilometry na zastávku někde v polích, když pokud nemám v garáži auto, určitě mi někde za rohem na návsi zastavuje alespoň autobus? Proč mám vozit řepu do cukrovaru vlakem, když mi ji tam pohodlněji odveze nákladní automobil, tedy pokud nedovezu raději cukr z ciziny? A tak by se dalo pokračovat. Proč mám cestovat z Prahy do Dobříše téměř dvě hodiny drncající lokálkou, když mne tam autobus doveze za půl hodiny, pohodlněji, s větší nabídkou spojů a dokonce levněji?

Ale nebylo tomu tak vždy. Byly doby, kdy automobil a silniční síť byly ještě v plenkách. Tehdy hrála prim v dopravě železnice. Především ta obec, která měla spojení s drahou, měla hlavní předpoklad ke svému rozkvětu. Rakousko-uherská monarchie budovala především síť pro stát významných a strategických hlavních tratí. A tak řada obcí byla dál odkázaná na formany a povozníky. Zlom přinesl zákon číslo 8 z roku 1892 o „... státní podpoře a zvelebování železnic nižšího řádu tzv. lokálních drah“. Ten přepokládal vznik stavebních družstev, která měla pro výstavbu takových železnic získat finanční podporu státu a řadu úlev. Aby byl rozvoj takových drah účelný, byl koordinací a stavebním dozorem pověřen Zemský výbor království českého. Do období železnic budovaných podle výše uvedeného zákona patří i tratě, po kterých se dnes projedeme.

Posázavský Pacifik

Tratě Posázavského Pacifiku, zejména obě větve vycházející z Prahy, mají už několik desítek let význam převážně v rekreační dopravě. Ale v době svého vzniku ovlivnily významně život v kraji kolem Sázavy, části Povltaví a jihovýchodním výběžku Brd. Železniční spojení umožnilo nabídnout přírodní bohatství kraje, umožnilo i rozvoj průmyslové výroby. A i když to nebyl hlavní záměr výstavby, už téměř od počátku způsobilo i příliv turistů a tedy i financí do nádherné přírody v Posázaví. O významu dráhy pro tehdejší život svědčí i „boj“ o ni mezi městy v jejím okolí. Ale o tom na jiném místě.

Které tratě se dnes označují jako Posázavský Pacifik? Je to trať z Prahy do Čerčan přes Vrané nad Vltavou, druhá větev této trati z Vraného nad Vltavou do Dobříše a pak trať z Čerčan přes Šternberk, Zruč a Ledec do Světlé nad Sázavou. Pokud by jste jeli z Prahy až do Světlé, ujedete 150 kilometrů, z toho celých 120 kilometrů budete sledovat tok Sázavy. Spolu s tratí do Dobříše má Pacifik 180 kilometrů. My se dnes projedeme po nejstarších úsecích tratí z Prahy do Čerčan.

Praha - hlavní nádraží

Naši cestu začneme na Hlavním nádraží. To sice historicky není součástí trati Pacifiku, ale všechny osobní vlaky odtud dnes na trať Pacifiku odjíždí.

Pražské Hlavní nádraží, dříve Nádraží císaře Františka Josefa či Wilsonovo nádraží nebylo zdaleka prvním pražským nádražím. V roce 1830 vyrazila z nádraží Bruska koněspřežka do Lán, roku 1845 přijely vlaky Olomoucko-pražské dráhy na dnešní Masarykovo nádraží a od roku 1850 odtud dál pokračovaly severním směrem do Drážďan. Roku 1862 po České západní dráze přijel první vlak na Smíchov, o rok později v Dejvicích nahradila pára Buštěhradské železnice koňku a v roce 1868 se v Bubnech napojila na státní dráhy. Až v roce 1871 přichází do Prahy Dráha císaře Františka Josefa od Vídně a Budějovic. Nádraží Františka Josefa, později střídavě Wilsonovo a Hlavní nádraží, získalo rok po svém otevření výstavbou spojovacích tratí napojení na přes Hrabovku na Olomoucko-pražskou dráhu, trati pod Vítkovem na Turnovsko-kralupsko-pražskou dráhu a vinohradským tunelem na Českou západní dráhu.

Dnes za den přijme a vypraví téměř 500 vlaků osobní přepravy. Zatímco ve směru na jih a západ je dnes napojeno s dostatečnou kapacitou, protože původní jeden vinohradský tunel se v průběhu doby rozrostl o další dva, je mnohem zatíženější směr severovýchodní napojen nedostatečně. I po dokončení nového přemostění Seifertovy ulice se nic nezmění na tom, že veškeré vlaky tímto směrem opouštějí hlavní nádraží po jednokolejném spojovací trati pod vrchem Vítkovem. Té sice pomáhá spojka na Hrabovku, ta má ale díky svému prudkému spádu určitá technická omezení. A tak Hlavní nádraží čeká na výstavbu „Nového spojení“, které by mělo čtyřkolejným tunelem pod Vítkovem zajistit i v severovýchodním směru kapacitní napojení na tratě přicházející do Prahy.

Původní staniční budovu dokončenou v roce 1871 navrhl architekt Barvitiuss. Bylo to první pražské nádraží, které ve prospěch monumentální stavby opustilo zažitý zvyk oddělených budov pro příjezd a odjezd vlaků. Stavbu pojal jako honosnou renesanční vilu se dvěma věžemi, mezi které vsunul přízemní vstupní halu. Nárůst nároků si už za třicet let vyžádal stavbu nové budovy. Reprezentativní secesní budovu, která je hlavní budovou nádraží dodnes, projektoval architekt Fanta. Pozdější dostavba dnešní odbavovací haly, byť vynucená dalším nárůstem nároků na počet odbavených cestujících, a vedení severojižní magistrály přímo před budovou, které ji tak prakticky oddělilo od města, už nebylo příliš šťastné.

Hlavní nádraží – Vršovice

Teď už se tedy konečně vydáme na cestu. Naše cesta nezačne na trati Posázavského Pacifiku, ale pojedeme po Dráze císaře Františka Josefa, která spojila jednu svou větví v roce 1871 Vídeň s Prahou přes Budějovice. Dráze stály v cestě do města Vinohrady. A tak nezbylo stavitelům nic jiného, než zbudovat tunel. Z pohledu od nádraží je to pravý tunel, který dnes využívají jen vlaky jedoucí na Plzeň. Ze všech tří tunelů je nejdelší, 1145,5 m. Za druhé světové války rostoucímu provozu již jeden tunel nestačil, a tak v roce 1940 začala výstavba dalších dvou

souběžných dvoukolejných tunelů. Prostřední tunel byl dokončen v roce 1944. Třetí tunel, i když výstavba pokračovala ještě po válce, nebyl dokončen. V roce 1949 byla jeho stavba zastavena a asi 300 m dlouhá část byla užívána jako výtažné koleje při posunu na hlavním nádraží. V souvislosti s výstavbou Odstavného nádraží jih, které je dnes pro Hlavní nádraží zázemím pro sestavování a provozní údržbu vlakových souprav, bylo jasné, že je třeba zvýšit kapacitu spojení ve směru do Vršovic. A tak bylo rozhodnuto o dostavbě třetího tunelu. Ta začala v roce 1983 a byla dokončena roku 1989. Pokračování tunelu již nebylo raženo jako dvoukolejný tunel, ale jako dva samostatné jednokolejné tunely razícím štítem používaným pro ražbu tunelů pražského metra.

Ale to už náš vlak vyjíždí z tunelu. Hned za ním byla zastávka Praha-Královské Vinohrady. Původní budova stála mezi kolejemi směrem na Smíchov a do Vršovic. V roce 1911 ji nahradila budova, která stojí dodnes po pravé straně hned za portály vinohradských tunelů. Zastávka byla zrušena v roce 1944. Vjíždíme do stanice Praha-Vršovice. Odtud už opravdu pojedeme po tratích Posázavského Pacifiku.

Vršovice – Modřany

Tento úsek Pacifiku je nejstarší. Vršovické nádraží, dříve Nusle-Vršovice, zvolily České obchodní dráhy, akciová společnost kterou založil známý český stavitel trati Muzika, jako východiště železniční trati Nusle – Modřany. Na výstavbě této trati se BCB (Böhmische Comercialbahnen) dohodly v roce 1881 s modřanskou obcí a vedením již tehdy významného modřanského cukrovaru. Jeho napojení na dráhu z Prahy do Vídně bylo také hlavním důvodem výstavby. Stavba probíhala poměrně rychle a již 1.března 1882 byl zahájen provoz. V roce 1894 byla trať zestátněna. Zbytek Pacifiku převzal stát až v roce 1925.

Opouštíme vršovické nádraží, po levé ruce míjíme zdejší depo a projíždíme vrchem Bohdalcem. Až do roku 1930 zde trať vedla 91 metrů dlouhým tunelem. Ten byl snesen v souvislosti s dostavbou vlečky plynárny v Michli a plánovanou výstavbou druhé koleje v úseku do Krče. V místě, kde trať kříží dnešní ulici U plynárny bývala až do roku 1970 zastávka Praha-Michle. I další úsek trati prodělal, ale až v 60.letech, směrové změny. Bylo to v souvislosti s výstavbou železniční obdoby jižní spojky pro nákladní vlaky z tzv.čekacích kolejí vršovického nádraží přes Krč do Radotína. Tyto úpravy znamenaly zánik další zastávky Praha – Spořilov. V hlubokém zářezu projíždíme pod kačerovským depem metra a po levé straně se k nám postupně přidává kolej již zmiňované železniční jižní spojky a kolejová splítka vlečky metra. Ještě pojedeme silniční jižní spojku a nadjedeme neustále přetíženou Vídeňskou ulici a vjíždíme do železniční stanice Krč.

Původní budova železniční stanice stála po levé straně a blíže ku Praze. Ani kolejiště stanice nebylo zdaleka tak rozsáhlé. V šedesátých letech v souvislosti se stavbou zmiňované spojky z Vršovic do Radotína byla stanice rozšířena, kolejiště výrazně prodlouženo a vybudována nová staniční budova na opačné straně o něco blíže k Braníku. Od počátku sedmdesátých let je do stanice napojena vlečková kolej do depa metra. Z Krče klesáme dále do údolí Vltavy a prudkým obloukem mezi objekty branického pivovaru vjíždíme do stanice Braník. Sem bylo zaústěno několik

vleček. Krátká do již zmiňovaného pivovaru, i když nevyužívaná, existuje dodnes. Podstatně zajímavější byla již zrušená tříkilometrová vlečka k vápenkám a lomům v Braníci a Podolí. Podolský lom byl v místech dnešního bazénu a až sem vlečka vedla. Vlečka není zajímavá jen tím, kam až vedla, ale i tím, že se podílela také na osobní dopravě Pacifiku. Ve dvacátých letech rychle vzrůstala poptávka na turistickou dopravu do Posázaví. Kapacita hlavního nádraží byla vyčerpána a i vršovická stanice měla dost svých úkolů pro trať do Tábora. Další pražské stanice Pacifiku pak neměly dobré napojení na městskou dopravu. Padlo tedy rozhodnutí vozit po jmenované vlečce některé osobní vlaky do Podolí k tehdejší konečné tramvajím. Několik let tato doprava fungovala. Pak byla tramvaj prodloužena až k nádraží v Braníci a to se stalo hlavním východištěm pro cesty do Posázaví. Po druhé světové válce, kdy turistická doprava kulminovala, dokázalo malé nádražičko odbavit v sobotní špičce i 30000 cestujících. Takové množství lidí si žádalo i atypická dopravní opatření. V některých dnech se jezdilo při takovém návalu ne podle jízdního řádu, ale „podle potřeby“. Vše, co mělo kola, vyráželo na trať. Někdy se užíval na čerčanské větvi jednosměrný provoz. V sobotu vlaky rozvezly své cestující po Pacifiku a pak se vracely rychle zpět po hlavní trati přes Říčany pro další cestující. V neděli se jezdilo naopak.

Teď nás čeká poslední úsek dráhy, který změnil od výstavby svoji trasu. Do Modřan trať dříve klesla do úrovně Modřanské ulice a v místech dnešní její čtyřproudové varianty a tramvajové trati do Modřan vedla starou modřanskou zástavbou. Tady se na ní napojovaly četné vlečky z okolních závodů. Někde v místech dnešní tramvajové zastávky Modřanská škola bývala železniční zastávka Modřany městys, později Modřany zastávka. Odtud se trať přiblížila k Vltavě a ve stanici Modřany končil první stavební úsek Pacifiku. Dnes trať z Braníka překročí rozšířenou Modřanskou ulici i tramvajovou trať a po břehu Vltavy na vysokém náspu tvořícím současně protipovodňovou bariéru pokračuje do nové modřanské zastávky. Ta leží o něco dále od Prahy než původní zastávka, tvoří ji ostrovní nástupiště a má přímou přestupní vazbu na tramvaje. Dopravně je součástí modřanského nádraží. To dnes již slouží jen nákladní dopravě, osobní vlaky tu projíždějí. Mimochodem, Modřany jsou nejnižším bodem naší cesty.

I do modřanského nádraží byla, a z části dones i je, zaústěna řada vleček z okolních závodů. Jejich současné využití je ale minimální. Nejvýznamnější pro dráhu byla vlečka do zdejšího cukrovaru, která byla vlastně i jedním z hlavních důvodů stavby dráhy. Významná byla i vlečka do bývalé Schulzovy továrny, což je areál strojíren v samém centru Komořan. Není to tak dlouho, co i tato vlečka pomohla pražské MHD. Když se rekonstruovala Komořanská ulice, byla jediná objízdna trasa pro městské autobusy velice dlouhá a nevyhovující. Dopravní podnik tak sáhl k netradiční náhradní dopravě. Od tramvaje z modřanské zastávky jezdila dvojice motorových vozů přes modřanské nádraží a dále po této vlečce Modřanských strojíren. Před přejezdem Komořanské ulice v centru Komořan pak byla zřízena konečná zastávka. Netradiční, ale v dané situaci asi nejlepší řešení.

Modřany – Vrané nad Vltavou – Skochovice (- Dobříš)

My tento úsek projíždíme jako druhý, ale historicky byl budován až jako třetí. Předběhl ho úsek z Čerčan do Prosečnice. Do provozu byl uveden 22.září 1897. Kousek za modřanským nádražím je nejmladší zastávka na trati, roku 1997 otevřená Praha-Komořany. Má jedinou nevýhodu, do středu Komořan to je do pěkného kopce. Po levé ruce můžete vidět zdejší zámeček, kde je v současnosti pracoviště Českého hydrometeorologického ústavu. Trať dál sleduje tok Vltavy téměř po rovině na Závist. Tady pod vrchem, na kterém bylo jedno z nejmohutnějších slovanských hradišť, leží stanice Zbraslav. Do obce se musí přes řeku. Vltavské údolí se sice nejprve zúží a trať se poprvé přimkne ke skalám, ale po chvíli se údolí znovu rozšíří a objeví se četné chatářské kolonie. Vždyť i následující zastávka Jarov je jen a jen turistická. Největší překážkou stavbě trati byl vrch Homole ležící hned nad jarovskou zastávkou. Trať si tu poradila téměř čtyři sta metrů dlouhým tunelem.

Vítá nás Vrané nad Vltavou. V době vzniku trati nevelká obec, ale s prosperující papírnou, která zajišťovala dráze přísun tržeb za přepravu. Nádraží bylo již v době svého vzniku mnohem větší, než stanice, které jsme dosud projeli. To proto, že bylo od počátku uvažováno jako odbočné. Ve Vraném najdeme poslední přehradu vltavské kaskády. Opouštíme nádraží a aniž bychom to postřehli, projíždíme místo Vraného Skochovice. Tady je zastávka a kousek dál odbočka. Trať pokračující na Dobříš tu po ocelovém mostě překoná přehradní nádrž a po zastavení v Měchenicích odbočí od řeky a údolím Bojovského potoka začne stoupat k hřebenům Brd do Mníšku a dále do Dobříše.

Skochovice – Davle – Jílové u Prahy

Pokud nebudu počítat pražské přeložky, pak je toto stavebně nejmladší úsek trati. Byl dokončen 1.května 1900. Byl z celé trati, kterou si dnes projedeme, stavebně nejnáročnější. Je ale současně nejkrásnějším úsekem trati. Ze Skochovic pokračujeme téměř vodorovně po břehu Vltavy, která je zde ještě stále vzduta přehradou ve Vraném. Po několika kilometrech náš vlak třemi tunely překoná skály, které se mu postavily na břehu řeky do cesty. Za druhým tunelem u ústí Zahořanského leží zastávka téměř stoprocentně trampská, lidově zvaná Librajda, oficiálně pak Libřice. Když začala probíhat v 70.letech rekonstrukce tunelů, musela být zastávka uzavřena. Už je ale připraveno její znovuotevření pod názvem Davle přírodní park. Čeká nás třetí tunel a už vjíždíme do malé staničky Davle.

Tady nás čeká naše první delší přestávka. Nádraží leží na opačném břehu než obec Davle. Původně zde byl jen přívoz, ten byl roku 1905 nahrazen mostem, který překonává řeku dodnes. Ten teprve davelským umožnil plné využití železnice. A navíc jde o most slavný po celém světě. Zahrál si totiž svoji roli v americkém filmu „Bitva o most u Remagenu“. Ještě dnes ve stráni nad mostem najdeme ústí slepého tunelu zbudovaného kvůli natáčení. V současnosti most slouží jen jako lávka pro pěší a jeho úlohu v silniční dopravě převzal nový most vysoko nad údolím řeky kousek proti proudu. Tam také uvidíme soutok Vltavy a Sázavy. Kousek nad soutokem dělí ostrov Kilián Vltavu na dvě ramena. Na tomto vltavském ostrově stával jeden z nejvýznamnějších českých klášterů, benediktinský Ostrovský klášter.

*Ale zatím už dost informací, je čas oběda, nechte si tedy chutnat a nezapomeňte, že náš motoráček **odjíždí z davelského nádraží přesně ve 12:40!***

Tak, už jsme si trochu odpočali a můžeme vyrazit už opravdu na nejhezčí úsek trati. I tento úsek nevede v původně projektované trase. Ale změny nastaly už v době projektové přípravy. O tom, proč tomu tak bylo, si můžete přečíst v kapitole o tom, proč Jílové není v Jílovém. Opouštíme stanici v Davli a po pravé ruce můžete vidět již zmiňovaný soutok Vltavy a Sázavy. Odtud už opravdu sleduje Posázavský Pacifik tok řeky Sázavy. Vlak začíná pomaličku stoupat, projede v lese ztracenou zastávku Petrov – Chlomek a po chvíli se po pravé ruce objeví obec Pikovice, která je obvyklým koncem vodáckých cest po dolním toku Sázavy. Až téměř sem totiž sahá vzdutí přehrady ve Vraném. Jeden z bývalých pikovickým výletních hotýlků, které můžete vidět za řekou, vlastnil svého času dokonce Dopravní podnik – Metro. Bohužel, než se plánované rekreační a školící středisko zcela zprovoznilo, přišli jsme o objekt v rámci restitucí. Se železniční zastávkou spojuje Pikovice lávka přes řeku. I když je obec na dohled od zastávky, jmenuje se zastávka Petrov u Prahy. To podle obce, ležící sice na břehu, po kterém vede trať, ale ze zastávky je to přes kilometr výšlapu do kopce.

Trať se dále stoupá a získává další metry nad řekou. Kousek za Petrovem se údolí zužuje a my vjíždíme do „Zlatého kaňonu“ Sázavy. Trať tu vede úbočím skalních srázů množstvím nejen odřezů a zářezů, ale i násypů, jejichž paty tu a tam začínají až dole u řeky, nad kterou teď jedeme místy dokonce 60 až 70 metrů vysoko. Četné boční rokly pak dráha musí překonat po kamenných propustech. Po pravé ruce se za řekou objevuje kužel vrcholu Medník, na kterém najdete přírodní rezervaci. Mineme také skalní jehlu, které se říká „Komín“. Tato skála tu stála již před stavbou dráhy, ale ta ji svým zářezem ještě více zvýraznila. Vjíždíme do zastávky Luka pod Medníkem. Původně zastávka, později stanice a dnes už zase jen zastávka se dočkala velkého ruchu zejména v době výstavby Slapské přehrady na Vltavě. Množství stavebního materiálu, které taková stavba spolkně, se sem přepravovalo dráhou a odtud pak byla přes hřeben k údolí Vltavy zbudována lanovka.

Pokračujeme dále vysoko nad údolím řeky až k největší umělé stavbě na Pacifiku. Trase se do cesty postavilo údolí Studeného potoka, rokly zvaná Kocour. Stavitelům dráhy nezbylo, než k jejímu překonání postavit mohutný kamenný viadukt. A tak vznikl Žampašský viadukt, který se svojí délkou 110,9 metru a výškou nad dnem údolí 41,5 metru byl v době stavby nejvyšším v Čechách. Další jeho stavební zajímavostí je, že je celý v oblouku o poměrně malém poloměru 180 metru. I dnes se řadí mezi významné mostní stavby u nás. Hned za ním vjíždíme do posledního tunelu tohoto úseku a po úbočí hrádeckého kopce vjíždíme do nádraží Jílové u Prahy.

Proč Jílové není v Jílovém?

Teď se na chvíli ponořme do historie. Přijde vám název kapitoly divný? Zkuste vystoupit na nádraží v Jílovém a jít pěšky do města královského horního města Jílové. A dáte mi za pravdu, že Jílové opravdu zdaleka není v Jílovém. Čekala by vás totiž více než dvoukilometrová procházka do kopce. Proč tomu tak je? Původně vyměřená trasa dráhy sledovala důsledně tok řeky Sázavy z Davle přes Kamenný Přívoz do

Prosečnice. Údolí řeky sice nebylo pro vedení dráhy také příliš ideální, ale určitě by takto vedená trasa byla mnohem méně stavebně náročná než ta nakonec realizovaná. Proti původnímu projektu se okamžitě ohradilo městská rada Jílové a jílovská okresní správa. Požadovaly vedení dráhy do města Jílového. Proti tomu se ohradila okamžitě obec Kamenný Přívoz. Oběma obcím bylo jasné, jaký význam dráha pro budoucí rozvoj má.

A tak byl Zemský výbor království Českého střídavě bombardován dopisy od městské rady v Jílovém a obecního zastupitelstva v Kamenném Přívozu. Jílové argumentovalo především svým významem okresního města. Kamenný Přívoz argumentoval naopak tím, že „... čítá šedesát čísel na pravém břehu, kudy dráha povede, to jest většina budov a tedy i obyvatelstva. V místě samém jsou tři mlýny, dle moderní techniky zařízené, dosti rozsáhlé, které mají ve spojení s drahou budoucnost a i pro samu dráhu důležitost, tři hostince, několik kupeckých krámů, rolnických živností ... řeka má zde v okolí velkého spádu, tak lze očekávat, když nádraží blíže obce bude v budoucnosti, že zde průmyslové závody „Industria“ se mnoho rozšíří a všeliké jiné podniky, vodní silou hnané, se jistě uskuteční ...“ Dále bylo v dopise zmíněny zdroje cihlářské hlíny, písku a žuly. Objevuje se tu také argument turistického ruchu.

Stavitelé dráhy změnu trasy k Jílovému zavrhovali mimo jiné i kvůli finanční náročnosti. A tak posledním argumentem Jílového byl finanční příspěvek na stavbu dráhy. Na něm se podílelo město Jílové, arcibiskupský velkostatek v Dolních Břežanech a jílovský okres. Požadavek nakonec zněl, aby nádraží bylo přeloženo alespoň blízkosti místní části Kabáty s tím, že „... přeložením stanice jílovské do Kabátů bude poslouženo nejen městu a jeho okolí aniž by bylo ublíženo obci Kamennému Přívozké, poněvadž by byla tato stanice stejně vzdálena od Jílového jako od Kamenného Přívozu ...“. Navíc se podívejte, my vám přidáme na stavbu a Přívoz nic ..., že by pravěk úplatků? Zemský výbor nakonec změnu schválil a projekt byl upraven, ale zasedání užšího výboru jej opět odmítlo. Jílové se nakonec obrátilo přímo na c.k.ministerstvo obchodu, které nařídilo, aby bylo městu „... pokud možno vyhověno ...“. Ale schůdné řešení, jak přivést trať až k Jílovému, se stejně nenašlo. Nakonec bylo zvoleno kompromisní řešení a za cenu velice náročné stavby byla trať dovedena na úbočí Hrádku, kde vzniklo nádraží Jílové.

Obec Kamenný Přívoz tak o nádraží v obci přišla a pro Jílové to bylo řešení jen polovičaté, které stálo městskou a okresní kasu pár tisíc zlatých. Dohadování o trasu dráhy trvalo přes pět let, od února roku 1890, kdy Jílové podalo první námítky, až do listopadu 1895, kdy změněnou trasu schválila pochozí komise. Dne 22.září 1897, tedy ve stejný den jako na úseku Modřany – Dobříš, byl zahájen provoz do Jílového, zatím z Čerčan. Konečné rozhodnutí o umístění jílovského nádraží také umožnilo spustit projektování posledního úseku posázavské dráhy z Jílového do Skochovic, kterým jsem právě projeli.

Jílové u Prahy – Krhanice

Jak jsem již uvedl, když tedy konečně příslušná místa rozhodla o umístění jílovského nádraží, mohlo se začít se stavbou tohoto úseku. My jej projíždíme

v pořadí jako čtvrtý, uveden do provozu byl jako třetí, spolu s tratí Modřany – Vrané – Dobříš, a to dne 22.září 1897. Z Jílového trať přechází na vysokém násypu mezi vrchy Rousek a Vráž obloukem zpět směrem k řece. Nad Kamenným Přívozem, půldruhého kilometru od obce, vznikla stejnojmenná stanice. Dnes sahá zástavba obce až sem, ale v době dokončení dráhy zejména firmám ležícím u řeky příliš nepomohla. Krajina už tady není tak romantická, kaňon řeky střídají pole. Další zastávkou je Prosečnice, zvaná dříve Požáry. V lesích v blízkosti zastávky je plicní léčebna. Dříve odtud vedla krátká vlečka do místního kamenolomu. Tato zastávka bývá uváděna jako předěl dalšího stavebního úseku, ale byla otevřena až 26.června 1897, tedy o více než půl roku později než poslední úsek naší cesty. Trať se mezitím přiblížila zpět k Sázavě a vjíždíme do stanice Krhanice. I tady je vlečka do dalšího lomu na šedou žulu.

My tady opět přerušíme svoji cestu, tentokrát dokonce téměř na čtyři hodiny. Čeká nás totiž procházka do vojenského muzea.

Vojenské muzeum Lešany

Mezi obcemi Krhanice a Lešany u Týnce nad Sázavou se v prostoru bývalých dělostřeleckých kasáren nachází od roku 1996 expozice Vojenského technického muzea Vojenského historického ústavu Praha. V současné době ji tvoří více než 350 historických tanků, kanónů, motocyklů, obrněných, nákladních a osobních vojenských vozidel pocházejících z období od roku 1890 až do současnosti. Sbírkový materiál je široce veřejnosti prezentován v sedmi halách, pod šesti přístřešky a na volném prostranství.

Rozsahem a složením svých sbírek, v nichž je zastoupen ne jeden světový unikát, se toto muzeum řadí mezi nejvýznamnější evropské instituce svého druhu. Unikátní je zejména sbírka československých vojenských dopravních prostředků z období 1918 - 1939 a kolekce kanónů systému Škoda. Expozičním pojetím se muzeum hlásí k moderním trendům prezentace sbírek technické povahy. Vzorem jsou od samého počátku britská muzea, která udávají krok současnému vývoji v této oblasti muzejnictví. Každoroční obměna a postupné zdokonalování výstavních prostor muzea tak návštěvníkům umožňuje lépe nahlédnout do tajů vojenské technické historie.

Po prohlídce muzea se přesuneme zpět do Krhanic, kde se budete moci občerstvit v hostinci „U Toničky“ nedaleko nádraží. Musíme totiž počkat na „okno“ v grafikonu, abychom mohli po jednokolejné trati pokračovat dál do Čerčan. Nezapomeňte na to, že **vlak odjíždí v 17:30!!!**

Krhanice – Čerčany

Je dnes pro nás posledním úsekem Pacifiku, po kterém se svezeme. Do provozu byl uveden jako druhý, a to 18.ledna 1897, tedy patnáct let po zprovoznění trati z Nuslí do Modřan. I trasování tohoto úseku vyvolalo spor, tentokrát mezi obcemi ležícími u Sázavy a panstvím Konopiště. Původní trasa měla opouštět Čerčany po společném mostě s Dráhou císaře Františka Josefa, tedy opačným směrem než dnes, poté se měla stočit k Sázavě a po pravém břehu přes obce Městečko a Nespeky

sledovat její tok až do Týnce nad Sázavou. Konopištské panství ale potřebovalo napojit na dráhu své lomy a lesy v okolí Svárova a Pecerad. Obce u Sázavy měly smůlu, panství jako jeden z akcionářů mělo silnější hlas. A tak byla trasa dráhy změněna.

Z Krhanic sledujeme tok řeky, my při naší jízdě proti proudu, skutečně po pravém břehu přes Chrást nad Sázavou do Týnce nad Sázavou. V blízkosti zdejšího nádraží byl původně jen panský dvůr. Centrum původního Týnce bylo na druhém břehu a až do roku 1920 tu byl jen přívoz. Po zprovoznění dráhy se pochopitelně život přesunul do okolí nádraží. V roce 1930 tu zakládá Ing. Janeček továrnu na výrobu motocyklů Jawa Minor. Týnec se postupně stal průmyslovým centrem dolního Posázaví. Ale vraťme se k dráze. Díky zásahu konopištského panství tedy trať opět opouští Sázavu. Za týneckým nádražím musel být zbudován nákladný ocelový most, ten má dvě ocelová příhradová pole s celkovou délkou sto metrů. Pak trať prudce stoupá, sklon dosahuje až 25 promile. Je to sice jen o 25 metrů na jednom kilometru, ale pro železniční trať je to stoupání již velmi velké, které způsobovalo a způsobuje provozní problémy.

Dráha pak dosáhla plošiny na řekou, kde mělo Konopiště své lomy. Zdejší odrůda žuly, gabrodiorit, sloužila zejména ve stavebnictví jako obkladový materiál fasád při stavbách významných budov nebo jako ozdobná dlažba. Těžily se tu ale i velké bloky, jeden například tvoří sokl velkého sarkofágu v Památníku na Žižkově. Drcený lomový odpad zpracovávaly ve 30. letech pražské plynárny, dehtovaný sloužil na živičné úpravy pražských vozovek a chodníků. Pro nakládku sloužily zastávky s nákladišti v Peceradech a na Svárově, dnes Poříčí nad Sázavou – Svárov. Těžba v lomech skončila za druhé světové války. Ze Svárova, který je nejvýše položenou zastávkou na trati, opět prudce klesáme k řece do městečka Poříčí nad Sázavou. Podjedeme výpadovku z Mirošovic do Tábora a od jihu spolu s tratí od Českých Budějovic a Tábora vjíždíme do stanice Čerčany.

V Čerčanech naše jízda po Pacifiku historickým motoráčkem končí. Rozloučíme se s vlakovou četou a pořadateli ze společnosti Posázavský Pacifik. Do Prahy se vrátíme pravidelným osobním vlakem po trase bývalé Dráhy císaře Františka Josefa přes Senohraby, Mirošovice a Říčany. Místa jsou zajištěna ve vlaku, který odjíždí z **Čerčan v 18:18!!!**

Vlaky na Pacifiku

Už několikrát jsem se zmínil, že provoz na trati má svá specifika. Zpočátku dráze stačily lokomotivy tendrové řady 310.o, později pro nákladní dopravu přibývají stroje řady 314.o s odděleným tendrem. I počáteční stav sedmi osobních, čtyř služebních a šestnácti nákladních vozů se postupně rozrůstá. Malé lokomotivy přestávají stačit a na trati se objevují lokomotivy řady 422.o. Tak, jak šel dál vývoj parních lokomotiv a narůstala zátěž, vystřídal se tu během let několik řad lokomotiv. Na tratích vycházejících z Prahy byly nejosvědčenější stroje řady 434.2, které zvládaly osobní dopravu, nákladní dopravu i provoz na přilehlých vlečkách.

Na trati se objevily i zvláštní vozidla. Ing.Křížík tu v roce 1899 zkoušel prvně u nás jízdu elektrického vlaku. Motorový vůz libeňské tramvaje vybavil akumulátorovou baterií a s vozem pak jezdil zpočátku z Nuslí (tedy Vršovic) do Modřan, později na Zbraslav a nakonec až do Měchenic. Nabíjecí stanice byly v Nuslích, kde k nabití stačilo 20 minut. A úspěšnost? Náklady na elektrinu 65 krejcarů, tržba 8 zlatých, není snad co dodat. V letech 1905 a 1906 byl sem byl, také poměrně úspěšně, nasazen parní motorový vůz typu M 124.o „Komárek“. Představitelé této řady dnes najdete v Národním technickém muzeu.

Trati se pochopitelně nevyhnula motorizace. Prvně se tu objevují motorové vozy v roce 1928, a to řada M 120.2. Do války se tu vystřídalo několik dalších řad. Po válce tu do dopravy zasahují oblíbené vozy řady M 131.1, populární „hurvínci“ a o něco později i vozy M 262.o. První diesellové lokomotivy se tu objevují v šedesátých letech a to řada T435.o, později pak řada T 478.1, která tu pod novým označením 749 a s přezdívkou „Zamračená“ nebo „ Bardotka“ jezdí dodnes. Pravidelně se tu také vykytovaly novější motorové vozy řady 853 (bývalá M 296.1). Dnes tu pochopitelně můžete spatřit zástupce nejpočetnější řady motorových vozů v historii drah v Čechách, motorové vozy řady 810 „orchestrion“ (dříve M 152.o). Diesellové lokomotivy řady 749 doplňují v nákladní dopravě „kocouři“ řady 742 (T 466.2) a v osobní dopravě lokomotivy řady 714 „Lego“, které vznikly rekonstrukcí strojů T 466.o.

Doménou trati je osobní doprava, ale park vozů tomu často nenasvědčoval. V meziválečném období a hlavně po druhé světové válce bylo víkendové zatížení takové, že se skutečně vypravovalo vše, co mělo kola. Kromě různorodých řad dvounápravových osobních vozů stojí za zmínku vozy typu Ciz (později přeznačené na Biz). Ty pomáhaly nahradit poškozený vozový park po druhé světové válce. Vůz jednoduché stavby připomínal nákladní vůz doplněný o okna, kamna a dřevěné lavice. Motorové vozy za sebou tahaly řadu typů vozů přípojných. Na konci padesátých let se objevují vozy řady Balm, původně určené k motorovým vozům M 240.o. Jejich dodávka byla urychlena, protože chyběl vhodný vůz k motorovým vozům M 262.o. Tyto vozy Balm se na Pacifiku používaly jak ve spojení s již uvedeným vozem, tak s vozy M 296.1 a ve vlcích s lokomotivou. V polovině šedesátých let ČSD dostalo z NDR čtyřdílné patrové jednotky. Bohužel, i když by jejich nasazení na Pacifik bylo vhodné, upořádání podvozků způsobovalo časté vyšinití v obloucích. A tak si musela trať počkat ještě několik let na dodávku čtyřnápravových patrových vozů řady Bmo, které na trati spatříte dodnes. Park v současnosti doplňují přípojné vozy řady 010 pro motorové vozy 810, které jezdí i ve spojení s lokomotivou řady 714.

Motorové vozy M 262.o

Naše cesta není zajímavá jen trasou, po které pojedeme. Díky společnosti Posázavský Pacifik se podařilo zajistit dokonce historické vozidlo. I když historické? To jak se to vezme. Motorové vozy řady 830, dříve označené jako M 262.o jsou totiž důkazem umu českých konstruktérů a dělníků. Část z více než dvou set vozů vyráběných od roku 1949 do roku 1960 totiž podává spolehlivě své výkony na tratích ČD v pravidelném provozu dodnes.

Spalovací motory se na železnici objevují poprvé na přelomu 19. a 20.století. Jejich výkon nepostačoval pro použití ke stavbě lokomotivy. Ukazovalo se ale, že jsou ideální konstrukci motorových vozů, které byly řešením levné dopravy na místních tratích. I území Rakousko-Uherska nebyl motorový vůz neznámý pojem. Přesto ČSD po svém vzniku v roce 1919 neměly ve stavu ani jediný, za to byla na území nově vzniklého státu jedna z nejrozsáhlejších sítí místních drah, na kterých byl provoz parních lokomotiv neekonomický. První motorové vozy se u nás objevují v roce 1925, a to dokonce od českého výrobce. Ve 30 letech dochází ke zdokonalování konstrukcí vozů i jejich pohonů a postupně zasahují nejen do provozu na všech místních tratích, ale i do rychlíkové dopravy. I když nás postoj ČSD a československého průmyslu řadil v té době mezi nejpokrokovější železniční správy v tehdejší Evropě, byl tu trošku problém. Vozy vyráběla řada výrobců, každý užíval jiné konstrukční řešení a počty vozidel jednotlivých řad nebyly velké. Park vozidel tak byl bohužel velice různorodý, což rozhodně není situace pro optimální provozní nasazení a údržbu.

Druhá světová válka situaci určitě nezlepšila. Po jejím skončení tak České dráhy stály před otázkou, jak dál? Bylo třeba vyrobit spolehlivé a jednoduché motorové vozy, které by nahradily zastaralý park předválečných vozů a sjednotily různorodý park vozidel. Tím by umožnily rychlou a ekonomickou dopravu na tratích nižších kategorií a při slabé frekvenci cestujících. Byly zadány dvě zakázky, jedna na dvounápravový motorový pro osobní vlaky na místních tratích, druhá pak na čtyřnápravový vůz pro dopravu na hlavních tratích při nižší frekvenci osob, který byl byl ale konstruován tak, aby mohl zajišťovat i na tratě s menší únosností kolejového svršku. Výsledkem práce českých techniků a dělníků byly dvounápravové vozy řady M131.1. „Hurvíků“, taková byla přezdívka této řady, se od roku 1948 do roku 1956 vyrobilo 549 kusů a ovládly doslova všechny lokálky od Aše až po Čiernou při Čope. I když dnes už zástupci této řady v pravidelném provozu nejsou, v osmdesátých letech je vytlačila řada M 152.o (dnes označená 810), spolehlivě vozí řadu historických vlaků.

Druhou poválečnou řadou byly pak „dvěstěšedesát dvojky“, jinak řada M 262.o, dnes označená jako 830, vůz kterým dnes jedeme. Na jeho vývoji spolupracovalo několik českých firem. Podvozky se vyvíjely v Tatře Smíchov, skříň v Gottwaldových závodech - První brněnské a Královopolské strojárně v Brně, spalovací motor v ČKD Sokolovo v Praze a elektrická část v ČKD Praha, závod Stalingrad. Vozy byly vyráběny ve třech sériích. První série čítala 52 kusů a byla dodávána v letech 1949 až 1951. Výroba druhé série, čítající 37 kusů, byla přesunuta do Vagonky Tatra Studénka. Ta byla finálním dodavatelem a ČKD zajišťovala výrobu spalovacích motorů a elektrických výstrojí. Dodávky se uskutečnily v letech 1952 a 1953 a od první série se příliš neodlišovaly. Výroba pak byla završena třetí, mírně upravenou sérií po pětileté přestávce v letech 1958 až 1960, opět ze Studénky. Ta měla být 160 kusová, ale posledních 12 vozů zničil požár ještě ve výrobním závodě. České dráhy tak dostaly už jen 148 vozů, celkově tedy bylo v provozu 237 vozů. U třetí série došlo k přemístění naftové nádrže, úpravě konstrukce nosného rámu spalovacího motoru a generátoru, změnil se parametry hlavního generátoru, byl upraven vzhled střechy

(stejněměrně zvýšena v celé ploše), byla změněna trakční výzbroj (unifikace elektrické výzbroje lokomotiv vyráběné v ČKD).

Motorový vůz je čtyřnápravový s elektrickým přenosem výkonu. Základem pohonu byl tehdy nově vyvinutý naftový motor ČKD typu 12 V 170 DR. Přeloženo do technického žargonu to byl vodou chlazený dvanáctiválec s válci do V s průměrem válců 170 mm a zdvihem pístů 190 mm, který při 1360 otáčkách dával výkon 301 kW (410 koní). Motor poháněl hlavní generátor s výkonem 260 kW při napětí 650 voltů. Toto soustrojí je uloženo v předním nosném podvozku. Vlastní pohon pak zajišťují dva elektromotory, každý s výkonem 130 kW při 650 voltech, tlapově uložené v zadním, hnacím podvozku. Podvozky nemají otočné čepy a skříň je na nich uložena pomocí šikmo uložených šroubových pružin. Tažné síly se z podvozku na rám vozu přenášejí pomocnými ojnicemi.

Rám i skříň vozu jsou svařované ocelové konstrukce a tvoří samonosný celek. Vnitřní obložení je z dřevovláknitých desek a podlaha je dřevěná. Bohužel vozy trpěly často požáry, a tak do nich byl dosazeno protipožární signalizační a hasicí zařízení. V čele vozu je stanoviště strojvedoucího, které současně tvoří strojovnu vozu. Pak následuje služební oddíl a nástupní plošina s toaletou. Pro cestující jsou určeny dva velkoprostorové oddíly. V obou jsou vyšší koženková sedadla v uspořádání 2+2, police na zavazadla mají vypletení, osvětlení vozu je žárovkové. Přední oddíl poskytoval 32 míst ve 2.třídě, zadní pak 24 míst a byl určen původně pro kuřáky. Okna jsou bezrámová a spouštějí se výsuvnou klikou umístěnou pod stolkem. Za oddíly pro cestující je druhá nástupní plošina a zadní stanoviště strojvedoucího. To jediné je vytápěné elektricky. Zbytek vozu je vytápěn teplovodním topením napojeným na chladicí okruh motoru.



Obr.1

Nákres 1. a 2.série motorového vozu řady M 262.o

Během provozu se pochopitelně prováděly na voze dílčí úpravy a modernizace. Velkým zásahem byla náhrada spalovacího motoru. Původní motor se přestal vyrábět a začal být nedostatek náhradních dílů. Protože se neustále nedařilo vyrobit novější vůz, který by úspěšně „262“ nahradil, muselo se přistoupit k rekonstrukci. Ta se týkala především poslední, třetí série vozů. Náhradou za původní motor se stal řadový šestiválec 6 S 150 PVA 2A se stojatými válci a výkonem 309 kW. Vyrábělo ho

ČKD v Hořovicích a konstrukčně vycházel z obdobného motoru pro tlačné remorkéry. Zvolený motor bylo možno bez velkých úprav montovat místo původního motoru dvanáctiválcového. I když vzrostla spotřeba oleje, klesla spotřeba nafty a hlavně četnost oprav. Rekonstrukce ještě pokračovala dosazením moderních elektronických regulátorů výkonu GC 66P z ČKD Trakce. Motorové vozy byly, již v novém systému, přeznačeny z původní řady 830 na řadu 831. Rekonstrukce probíhaly od roku 1981 do roku 1991 v ŽOS Šumperk a celkem byly provedeny u 41 vozů. Jejich nasazení v pravidelném provozu do dnešní doby, kdy už jim konkurují motorové vozy řad 842 a 843, ukazuje úspěšnost rekonstrukce.

Vozy se od počátku v provozu velmi osvědčily. Zajišťovaly vozbu motorových rychlíků, dálkových osobních vlaků, osobních vlaků na místních tratích i vlaků smíšených. ČSD se podařilo splnit předválečnou vizi, „262“ pokryly téměř celou síť našich drah rychlíkovými spoji z pohraničí do center republiky. Zajišťovaly také řadu spojů transversálních a méně zatížených spojů na hlavních tratích. Zvláštností bylo nasazení vozů na noční rychlíky rozvážející noviny. Některé výkony vozů byly úctyhodné: rychlíky Plzeň – Tábor – Jihlava – Brno, Brno – Trenčianská Teplá – Nové Zámky, Olomouc – Krnov – Ostrava atd. Jedním z nejdelsích vozebních ramen byl rychlík z Bratislavy přes Zvolen a Plešivec do Košic, tedy 442 km tam a 442 km zpět. Soupravy vlaků byly tvořeny jedním nebo několika motorovými vozy a vozy přípojnými. Některé vlaky se cestou dělily do různých vozebních ramen. Z Prahy jezdil například dlouhá léta motorový rychlík do Volar, který se v Březnici dělil na rameno jedoucí přes Blatnou, Strakonice a Vimperk do Volar, druhá část pak do Volar jela přes Písek, Čičenice a Prachatice.

Ještě v době, kdy už „262“ jako veteráni sloužily na menších výkonech, zachraňovaly dopravu na síti ČD c době, kdy Drážní úřad pro vady dvojkolí zakázal provoz moderních motorových vozů řad 842 a 843. Tehdy si „262“ připomněly svoji zašlou slávu a vrátili se na úctyhodná vozební ramena, například z Šumperka přes Jeseník, Opavu a Ostravu do Vsetína s denním proběhem 550 km. Dnes se s vozy setkáte ještě v pravidelném provozu na Klatovsku, Děčínsku, Liberecku, Znojemsku a Olomoucku. Důkaz svých kvalit podávají na většině osobních vlaků i na náročné trati „Moravského Semmeringu“ ze Šumperka přes Ramzovou do Jeseníku. Jde už ale většinou o rekonstruované vozy řady 831.

A jaký byl osud vozu, který nás celý den dnes vozil. Byl vyroben v ČKD v rámci první série vozů v roce 1950, technicko-policejní zkoušku vykonal 20.12.1950 na trati z Prahy do Tábora a zpět. Tentýž den jej převzaly ČSD a byl přidělen do depa Praha-Libeň. Nějaký čas působil v Čerčanech, poté se vrátil do Libně a nakonec skončil v jihlavském depu a jezdil na tratích v okolí Znojma a na spojích do Rakouského Retzu. Dne 19.3.2003 jej od českých drah odkoupilo občanské sdružení Posázavský Pacifik k provozování stále oblíbenějších nostalgických jízd.



Obr.2

*Motorový vůz M 262.045 občanského sdružení
Posázavský Pacifik*

Použitá prameny:

webové stránky

- občanského sdružení Posázavský Pacifik*
- obce Davle*
- Vojenského historického ústavu*

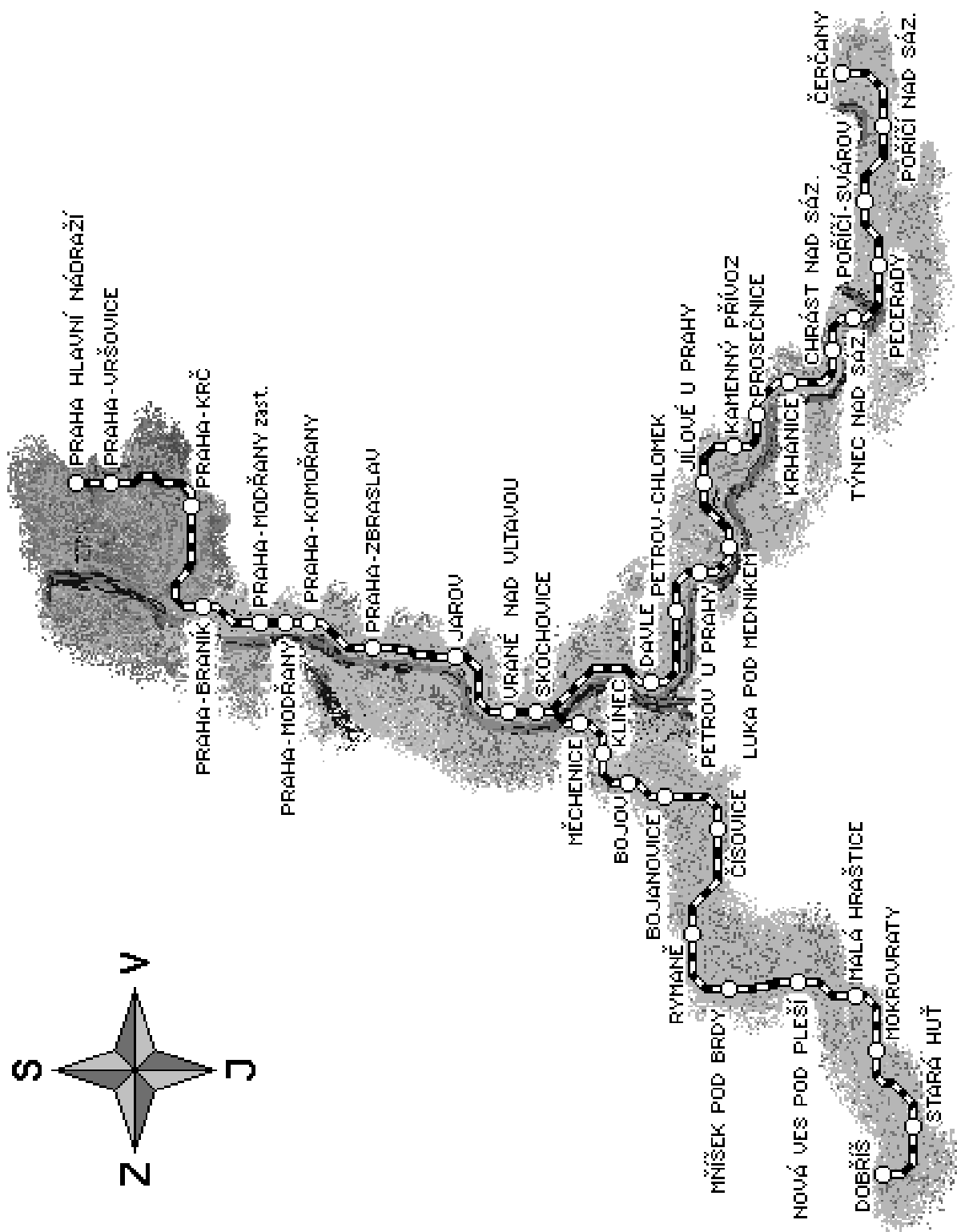
knihy

- M.Berka, Posázavský Pacifik, Nadas 1991*
- kolektiv, Časopis Železnice - speciál „150 let železnic v Praze“, Magnet Press 1995*
- kolektiv, Průvodce po železnici – svazek 66, KŽC a Nadatur 1997*
- Ing.J.Bek, Atlas lokomotiv 2., Nadas 1971*
- kolektiv, Motorové vozy M 262.o, Lokálka Group Rokycany 1996*

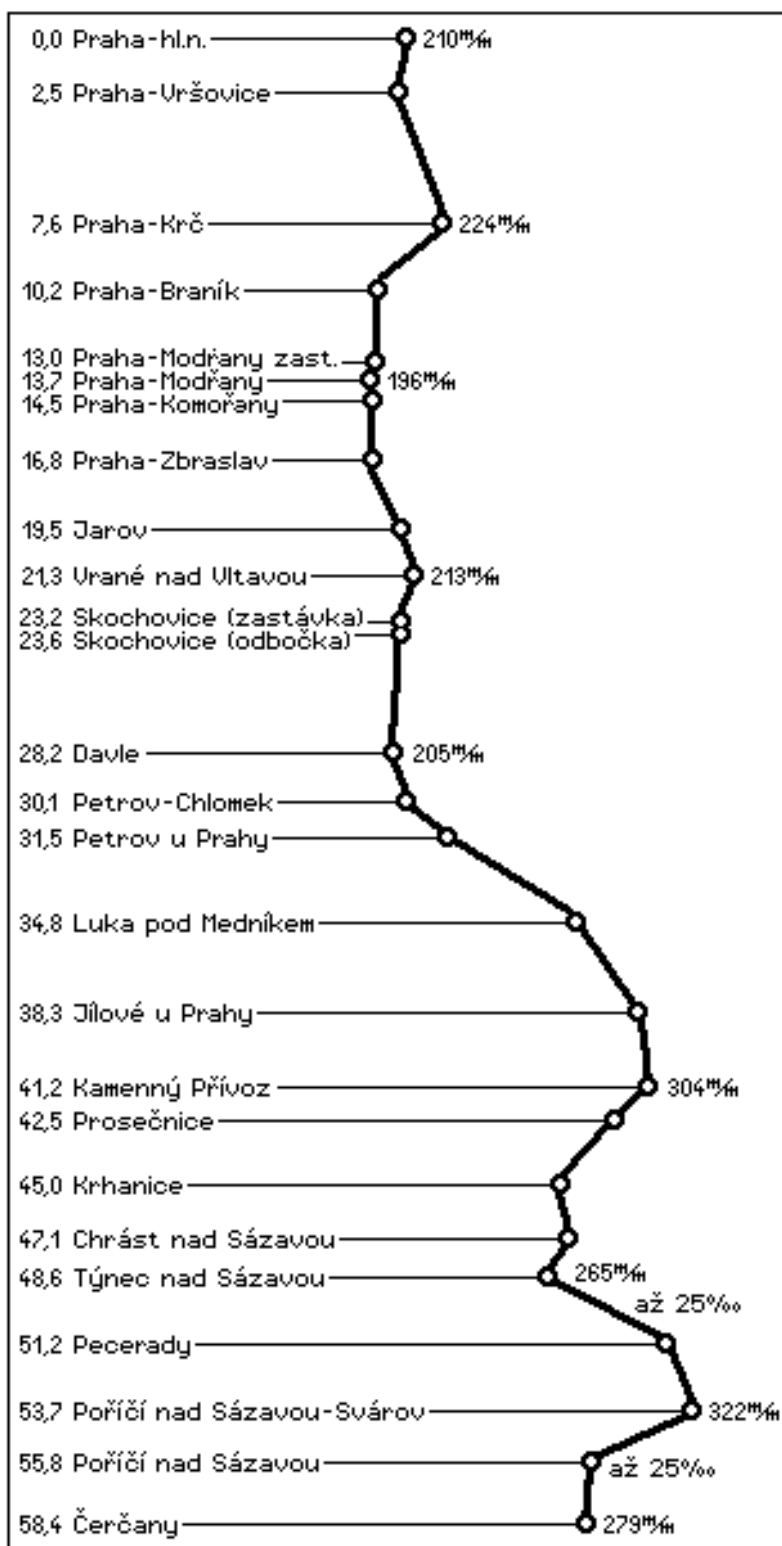
NEPRODEJNÉ!

*Určeno pouze jako informační materiál pro účastníky akce pořádané dne
29.dubna 2004 pro členy Vědeckotechnického klubu při DP-Metro.*

Sestavil Jan Ungrman



Obr.3
 Situační mapka trati ČD 210
 Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany / Dobříš
 zvané Posázavský Pacifik



Obr.4
 Podélný profil úseku trati ČD 210
 Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany

