

Na úvod

Vítám Vás na dalším putování motoráčkem po železničních tratích, které jsou mezi laickou i odbornou veřejností známé jako „Posázavský Pacifik“. Tentokrát bude naším cílem část „horního“ úseku tratí z Čerčan pod hrad Český Šternberk. Program akce, stejně jako motoráček, pro nás zajišťuje občanské sdružení „Posázavský Pacifik“, parta nadšenců, kteří posázavským drahám propadli jako svému koníčku. 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. Teď už se pohodlně usadte a pojedme spolu do historie.

Program

- 7:00 - 7:15** Sraz účastníků na hlavním nádraží u sever.výstupu z nástupiště metra směr Florenc.
- 7:15 - 7:30** Nástup do zvláštního motorového vlaku vedeného historickým motorovým vozem M 262.045 společnosti Posázavský Pacifik.
- 7:45 - 9:45** Jízda zvláštním vlakem přes Vršovice, Senohraby, Čerčany a Leděčko do Ratají nad Sázavou.
- 10:00 - 11:00** Prohlídka funkční vodní elektrárny z roku 1915 v Ratajích nad Sázavou.
- 11:00 - 11:30** Jízda zvl.vlakem z Ratají nad Sázavou na zastávku Český Šternberk.
- 11:30 - 11:50** Skupinové foto v pozadí s motor. vozem a hradem Č.Šternberk, výstup na hrad.
- 11:30 - 13:30** Prohlídka hradu s výkladem a oběd v hradní restauraci.
Z organizačních důvodů se rozdělíme na dvě skupiny, první půjde na oběd, druhá na prohlídku hradu a poté se vystřídáme.
- 13:30 - 13:50** Přesun na železniční zastávku.
- 13:50 - 15:00** Jízda zvl.vlakem do zastávky Zlenice a ukončení oficiální části akce.
- 15:00 - 16:00** Přívoz přes Sázavu „U Matesa“.
- 16:00 - 19:00** Výstup na hrad Zlenice, procházka do Senohrab nebo Čtyřkol a individuální návrat pravidelnými vlaky do Prahy

Ještě než vyrazíme na cestu, povězme si něco o motoráčku, kterým dnes budeme cestovat.

Motorové vozy řady M 262.o

... jsou řadou, která spolu s malými motorovými vozy řady M 131.1 po druhé světové válce nahradila pestrý park předválečných motorových vozů Československých drah. 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 od roku 1949 do roku 1960 ve třech sériích v celkovém počtu 237 vozů.



Motorový vůz je čtyřnápravový s elektrickým přenosem výkonu. Naftový motor spolu s hlavní generátorem je uložen v předním, nosném, podvozku. Nápravy druhého podvozku pohánějí dva tlakově zavěšené elektromotory o celkovém výkonu 230 kW. Rám i skříň vozu jsou svařované ocelové konstrukce a tvoří samonosný celek. Vnitřní obložení je z dřevovláknitých desek a podlaha je dřevěná. Pro zajímavost: vozy trpěly často požáry, a tak do nich bylo 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 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.

Vozy se od počátku v provozu velmi osvědčily. Zajišťovaly vozbu motorových rychlíků, dálkových osobních vlaků, osobních vlaků na místních tratích i vlaků smíšených (tj. osobních vlaků s přepravou nákladních vozů). 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. Některé výkony vozů byly úctyhodné: rychlíky Plzeň – Tábor – Jihlava – Brno, Brno – Trenčianská Teplá – Nové Zámky, Olomouc – Krnov – Ostrava atd. Jedním z nejdelším 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, druhá část pak do Volar jela přes Písek, Číčenice a Prachatice.

I v době, kdy už vozy jako veteráni sloužily jen na menších výkonech, dokázaly zachránit dopravu na síti ČD když Drážní úřad pro vady dvojkolí zakázal provoz moderních motorových vozů řad 842 a 843. Tehdy si „262“ připomněly svoji zašlou slávu a vrátily se na úctyhodná vozební ramena, například ze Šumperka přes Jeseník, Opavu a Ostravu do Vsetína s denním proběhem 550 km. I dnes se s vozy ještě setkáte 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, kde byl původní naftový motor pro nedostatek náhradních dílů nahrazen novějším řadovým šestiválcem 6 S 150 PVA 2A se stojatými válci a výkonem 309 kW z ČKD v Hořovicích a byly dosazeny moderní elektronické regulátory výkonu GC 66P z ČKD Trakce.

A jaký byl konkrétní osud vozu M262.045, který nás dnes celý den bude vozit? 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.

Naše putování ...

... zahájíme na Hlavním nádraží, kam jako první přijely v roce 1871 vlaky od jihu, a to po Dráze císaře Františka Josefa (KFJB) od Vídně přes Gmünd, Velenice, Veselí-Mezimostí a Tábor. Nádraží opustíme jedním z vinohradských tunelů. První tunel, při pohledu od nádraží pravý, byl vybudován právě pro trať KFJB a je ze všech tří tunelů je nejdelší, 1145,5 m. Později sloužil i pro tzv. „spojovací dráhu“ k nádraží České západní dráhy na Smíchově. Dnes už slouží právě jen pro vlaky ve směru na Smíchov. V roce 1940 se pro nedostatečnou kapacitu začaly budovat další dva tunely. V roce 1944 byl dokončen druhý, dnes prostřední. Třetí tunel, i když výstavba pokračovala i po válce, nebyl dokončen a v roce 1949 byla jeho stavba zastavena. Dokončená 300 m dlouhá část byla užívána jako výtažné koleje při posunu na Hlavním nádraží. Až v souvislosti s výstavbou Odstavného nádraží jih, které je dnes pro Hlavní nádraží zázemím pro sestavování a provozní údržbu vlakových souprav byl v roce 1989 třetí tunel dokončen, již ne jako dvoukolejný tunel, ale jako dva samostatné jednokolejné tunely.

Za tunelem mineme bývalou zastávku Praha-Královské Vinohrady a vjedeme do stanice Praha-Vršovice. Zde od roku 1882 na trať KFJB navazovala dráha Nusle – Modřany. Ta byla nejstarší částí sítě tratí, které jsou známy pod přezdívkou „Posázavský Pacifik“. „Dolní“ úsek „Pacifiku“ z Prahy přes Vrané a Jílové do Čerčan jsme procestovali v minulém roce. A tak letos využijeme k cestě do Čerčan hlavní trať, bývalou KFJB, po které dnes jezdí vlaky do jižních Čech. Za osobním nádražím ve Vršovicích uvidíte po pravé ruce jedno ze dvou dnes fungujících pražských lokomotivních dep, které vystavuje do služby v pražském uzlu elektrické a motorové

lokomotivy. Po levé ruce pak uvidíte nově vybudovaný Carrefour ve Vršovcích a slávistický „dolík“. Pak budeme projíždět vršovickým „ranžirem“, kde už jen počet opuštěných kolejí svědčí o silné nákladní dopravě na síti ČD. Pak už pomalu opustíme Prahu a přes Říčany pokračujeme do Stránčic. Tady odbočuje vlečka do pivovaru v nedalekých Velkých Popovicích. U zastávky v Mirošovicích nadjedeme dálnici D1, projedeme Senohraby a kousek za nimi můžete po levé ruce na chvílku spatřit zbytky hradu Zlenice, u kterého bude náš výlet končit. Pak už uvidíme údolí Sázavy a nad ním kostelík sv. Klimenta postavený na místě přemyslovského hradiště. Vlak malým esíčkem klesne k Sázavě a přes ocelový most vjedeme do stanice Čerčany, kde se s tratí KFJB stýká „horní“ i „dolní“ úsek posázavských tratí.

V Čerčanech ...

... změním směr jízdy a dále budeme pokračovat proti proudu řeky po „horní“ části „Pacifiku“, kterou historicky tvoří trať Kolín – Čerčany s odbočkou do Kácova a trať Světlá nad Sázavou – Kácov. Koncesi na stavbu první trati získal v květnu 1899 hrabě Leopold ze Šternberka, v srpnu téhož roku byla stavba zahájena a o dva roky později, 6. srpna 1901 byl na dráze zahájen veřejný provoz. Na stavbu druhé trati ze Světlé získalo koncesi družstvo koncesionářů v dubnu 1902 a 14. září 1903 byl zahájen veřejný provoz.

Až do Sázavy trať bez náročných stavebních úprav sleduje řeku po levém břehu. Naše cesta povede přes zastávku Zlenice, kde na opačném břehu můžete opět zahlédnout zříceninu zdejšího hradu. O kousek dál vás možná zaujmou zbytky kamenných zdí, kterými náš vlak projede. Jde o zbytky opevnění a vstupních bran středověkého městečka Odranec, které bylo podhradím Staré Dubé, hradu ležícího na ostrohu nad tratí. Hrad založili ve 13. století Benešovi, jeden z nejvýznamnějších šlechtických rodů své doby. Ti se pak začali psát jako páni z Dubé. V 15. století byl majitelem hradu loupeživý rytíř Jan Zúla z Ostředka a proto byl hrad v roce 1404 dobyt. Definitivně byl rozbořen v roce 1466 vojskem krále Jiřího z Poděbrad při jeho bojích s panskou jednotou. Do dnešní doby se z hradu dochovaly zbytky obvodových zdí hradních paláců a kaple. Hrad je do velké výšky zavalen svými troskami, nad které vystupují zdi až v úrovni patra. Jde o jednu z nejméně prozkoumaných zřícenin u nás

Těsně před stanicí Hvězdonice nám znovu cestu zkříží dálnice D1, která tu po 408 metrů dlouhém mostě překonává sázavské údolí. Trať dál pokračuje údolím řeky, které dnes žije především chatařským a turistickým ruchem. Ale nebylo tomu tak vždy. Z nádražička Samechov vedla vlečka do sklárny Růženín. Ani přívlastek dalšího městečka, Stříbrné Skalice, není náhodný. Ve 13. a 16. století se tu těžily stříbrné a olovené rudy. Ale to už je historie. Zato sklárny Kavalier v Sázavě fungují dodnes a vyrábějí technické sklo a varné sklo Simax. Jen tak pro zajímavost, Kavalier není jméno smyšlené. Sklárny, založené v roce 1837, nesou po celou dobu jméno svého zakladatele Františka Kavalíra.

Turistickým cílem v Sázavě ...

... je ale především zdejší klášter. Na jeho místě se podle legendy v roce 1032 setkal poustevník Prokop s knížetem Oldřichem. Poustevník nabídl knížeti v dřevěné číši vodu, která se proměnila ve víno. Z vděčnosti za tento zázračný čin pomohl kníže Prokopovi založit klášter, který rozvíjel náboženství ve staroslovanském jazyce (v té době už byla obvyklá latinská liturgie). Koncem 11. století se stal klášter centrem slovanského písemnictví a vzdělanosti. V roce 1097 byla slovanská liturgie zakázána a klášter převzali benediktini z Břevnova, kteří zavedli latinskou liturgii. Z gotické přestavby ve 14. stol. je zachováno torzo kostela s kaplí Panny Marie a část kapitulní síně. Poslední, barokní přestavba kláštera proběhla v 17. století. V r. 1785 byl josefínskou reformou klášter zrušen, prodán a přestavěn na zámek v novorenesančním klasicismu.

V Sázavě skončilo pro projektanty dráhy pohodlné trasování podél řeky. Ta tu totiž začíná v meandrech obcházet skalní ostrohy a tak stavitelům nezbyvalo, než sáhnout k ražbě tunelů. Za jedním z nich vjíždíme do stanice Leděčko, dříve zvané Rataje-Přívklady. Zde odbočuje od původní trati Čerčany - Kolín odbočka do Kácova. Z nádraží ještě vlaky vyjíždějí společně, aby tunelem překonal další ostroh. Na druhý portál tunelu hned navazuje ocelový příhradový most dlouhý 60 metrů, kterým přejedeme na pravý břeh řeky. Z mostu je výhled na městečko Rataje. Hned za mostem je vlak na vyhybce, kde se tratě oddělují, a současně na zastávce Rataje nad Sázavou (dříve Rataje). Kolínská trať tu začíná svoje náročné stoupání z údolí řeky na Mirošovickou výšinu (jsou to jiné Mirošovice než ty u D1) se sklony až 23 ‰. My si zde

uděláme krátkou procházku a exkurzi na zdejší vodní elektrárnu z roku 1915. Podrobnosti vám poví náš průvodce a tak já se zmíním jen o městečku Rataje.

První zmínky o Ratajích ...

... se datují do roku 1156, v té době již existují jako místo hrazené a trhové, které chrání dokonce dva hrady. Spodní hrad, zvaný Pirkštejn, a hrad horní, zčásti zděný, zčásti srubový. Rataje byly znovu vybudovány v polovině 13. stol. po velkém požáru. V roce 1420 získává Rataje Hynek Ptáček z Lipé a Pirkštejna, nejvyšší hofmistr a mincmistr Království českého, správce měst královských, včetně Kutné Hory (to je funkcí ...). Byl to významný politik doby husitské a rovněž poručník mladého Jiřího z Kunštátu, budoucího krále Jiřího z Poděbrad. Jedná se o nejvýznamnějšího držitele Rataj, který je pochován v rodinné hrobce ratajského kostela. Později byl dolní hrad opuštěn a na základech horního hradu byl v 16. století zbudován renesanční zámek, ten později prodělal barokní přestavbu. V roce 1922 jej odkupuje ratajská obec a umísťuje tu obecní úřad, poštu, četnickou stanici a školu.

Z Ratají už nás čeká poslední pár zákrutů řeky a na protějším břehu uvidíme další cíl naší cesty, hrad Český Šternberk. Vystoupíme na zdejší zastávce, kde si pořídíme oblíbenou zdejší památku, foto „my, vlak a hrad“. Pak vystoupáme na hrad a rozdělíme se na dvě skupiny. Jedna půjde na prohlídku hradu a druhá na oběd. Ale nebojte, ani první část nebude o oběd ochuzena, protože se vystřídáme.

Český Šternberk ...

... v roce 1241 založil Zdeslav z rodu Divišovců nad řekou Sázavou raně gotický hrad. Pojmenoval jej podle svého erbovního znamení, zlaté hvězdy, na Sternberg či počestlě Šternberg. Zdeslav se začal psát ze Sternberga a založil tak dlouhou historii rodu, který je dodnes vlastníkem hradu. Původní podoba raně gotického hradu je skrytá v jádru dnešní stavby, která je výsledkem několika úprav. Stavební vývoj hradu byl v zásadě dokončen pozdně gotickými zásahy k zesílení obranyschopnosti. Další stavební práce vedly k úpravám obytných a reprezentačních prostor hradu, které byly vyzdobeny bohatými raně barokními štuky. Jeden z nejlépe dochovaných hradních celků v Čechách nabízí prohlídku reprezentačních prostor s rodovými sbírkami a památek připomínajících Kašpara ze Šternberka, spoluzakladatele Národního muzea v Praze. Expoziční prostory zpřístupněné veřejnosti jsou vybaveny nábytkem různých slohů od renesance, přes baroko až k empíru. Za pozornost rozhodně stojí také štuková výzdoba od Carla Brentana ze 17. století, rozsáhlá sbírka mědirytin z doby 30-ti leté války, rodové portréty Sternbergů, stříbrné miniatury, nádobí, křišťálové lustry, kachlová kamna, lovecké zbraně nebo trofeje. V roce 1992 byl hrad v restituci navrácen panu Zdeňku Sternbergovi, který zde trvale žije. Mimochodem, jak hradní restaurace, kde budeme obědovat, tak i Parkhotel v obci patří Společnost Šternberk Travel Services, s.r.o., která je od roku 1996 provozovatelem zařízení gastronomie a cestovního ruchu rodu Šternbergů. Z hradu se vrátíme na zastávku a naším motoráčkem pojedeme zpět po proudu řeky.



Dojedeme na zastávku Zlenice ...

... od které je to kousek k řece, kde na nás bude čekat poslední sázavský převozník a jeho přívoz „U Matesa“. Postupně nás převezve na druhý břeh k lázním, které na vás dýchnou hrabalovskou atmosférou. Kdo se nebude chtít zúčastnit turistické části výletu, může pokračovat motoráčkem až do Čerčan a odtud se vrátit pravidelným vlakem do Prahy (jízdni řády jsou na konci textu).

Od lázní vystoupáme ke zřícenině hradu Zlenice. Přestože historie zlenického hradu nepřesahuje ani dvě století, je bezesporu zajímavou a pro český středověk typickou ukázkou šlechtického života od vlády Jana Lucemburského až po kališnického krále Jiřího z Poděbrad. Přesné založení hradu Zlenice, lidově též zvaného Hláška, je dosud zahaleno tajemstvím. První zmínky se o pánech ze Zlenic zmiňují v roce 1318. Vznik hradu v dnešní podobě lze však s určitostí zařadit do 1. pol. 14. století. Již roku 1351 píše se Jan ze Zlenic, jako předseda zemského soudu. Ondřej IV. z Dubé a ze Zlenic, který zlenické statky držel v letech 1361 - 1412, je dodnes považován za jednoho z nejvýznamnějších členů českého panstva za Karla IV. Jeho smrtí roku 1412 se osud zlenického hradu začíná nezadržitelně naklánět, neboť majitelé

panství se střídají příliš rychle na to, aby se hradu dostalo odpovídající péče. K úplnému zániku hradu dochází v letech 1464-66. Podobně jako založení, tak i zánik zlenického hradu není zcela spolehlivě vysvětlen. Nejpravděpodobněji se tak stalo při zelenohorských válkách, kdy vojsky krále Jiřího z Poděbrad byly v tomto regionu postupně pobořeny hrady Stará Dubá, Konopiště, Leštno, Komorní Hrádek, Kožlí a Kostelec nad Sázavou. Pohlednice Zlenic vpravo je z roku 1880.



Na protějším vrchu nad ústím Mnichovky se nacházejí málo známé, převážně terénní, pozůstatky po dalším hradu. Podle archeologických nálezů existoval v 13. nebo 14. stol., písemné zprávy o něm mlčí a neznáme tak ani jeho jméno. Protože se nacházel přímo naproti Zlenicím, mohly spolu oba hrady souviset a mohl být předchůdcem hradu Zlenice. Na druhou stranu ale Mnichovka, oddělující oba objekty, představovala vždy hranici panství, mohlo tak jít o dva nezávislé hrady.

Po prohlídce hradu sejdem zpět k lázním a můžeme si vybrat. Lze jít buď po červené do Čtyřkol, a tady kousek po silničce do kopce ke zdejší zastávce (2,5 km pohodlně chatovou osadou) nebo po žluté údolím Mnichovky na nádraží do Senohrab (2 km přírodou, krátká část v lese je do kopce a za mokra může být hůře schůdná). Tady si ještě chvilku můžeme posedět v některé z hospůdek a už individuálně se budeme vracet pravidelnými vlaky do Prahy.

Pravidelné vlaky z Čerčan do Prahy

Čerčany	15:27	15:57	16:27	16:57	17:27	17:57	18:27	19:27	20:27
Čtyřkoly	15:32	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02	18:32	19:32	20:32
Senohraby	15:36	16:06	16:36	17:06	17:36	18:06	18:36	19:36	20:36
Praha hl.n.	16:31	17:01	17:31	18:01	18:31	19:01	19:31	20:31	21:31

V Praze vlaky zastavují na zastávkách Kolovraty, Uhříněves, Horní Měcholupy, Hostivař, Strašnice a Vršovice. Nejdražší jízdenka z Čerčan do Prahy bez jakékoliv slevy vyjde na 52 korun, doporučuji využít skupinovou slevu (dva a více cestujících).



- 1 zastávka Zlenice
- 2 přívos „U Matesa“
- 3 hrad Zlenice
- 4 nádraží Senohraby
- 5 zastávka Čtyřkoly