

FOTO: ARCHIV

V současnosti se uvažuje o zrušení této minimálně využívané tratě, neboť je zde provoz osobních vlaků velmi řídký. Pro výletníky by to však byla škoda. Projížďka několika málo soupravami, jejichž houkání rozhání horolezecké šplhající přímo z kolejí na skály Prokopského údolí, totiž nabízí nevšední pohledy na pravý břeh vltavské kotliny a východní horizont města.

V roce 2002 zažil Pražský Semmering krátký comeback. Při ničivých povodních, které ochromily dopravu po celé Praze, po jeho travou zarůstajících kolejích projížděla odkloněná nákladní doprava a pendlovaly osobní spoje mezi oběma vltavskými břehy jako náhrada za trasu metra B.

Dobrodružství peáže

Peážní trať – pro většinu laiků asi tajemné sousloví. Je odvozené z francouzského „péage“ – mýto, mýtné a skrývá se pod ním označení tratě vedoucí mezi dvěma českými železničními stanicemi zkratkou přes území cizího státu.

Hned dvě sousední země projedete, když využijete této peážní zkratky na trati číslo 89 z Liberce do Varnsdorfu. Když se zapovídáte se spolucestujícími, možná si toho ani nevšimnete. Žádné pasové kontroly či jiné formality. Ve vagonu Českých drah si můžete připadat jako na výsočním území paluby oceánské lodi v mezinárodních vodách. Vřivý motoráček vás protáhne jizerskohorskou krajinou přes německou Žitavu (Zittau) a kratičký kousek Polska. A tak jen podle cizojazyčných nápisů a espézetek automobilů lze uhodnout, ve které zemi se zrovna nacházíte.

Zdejší peážní cizokrajné dobrodružství můžete absolvovat nejen s Českými drahami, ale také se společností Railtrans, která oproti vlakům ČD umožňuje výstup a nástup i ve všech stanicích na cizím území. Mějte ale na paměti, že při nastupování v Německu platí cestující jízdné nikoli v korunách, nýbrž v eurech. Obě společnosti na této trati provozují bezmála tucet párů vlakových spojů.

Poněkud omšelá budova železniční stanice Varnsdorf překvapí – s ohledem na současný nevelký provoz – svým velikašským stylem, ale v době svého vzniku (rok 1871) reprezentovala důležitý mezinárodní dopravní uzel mezi Saskem a Rakousko-Uherskem. Státní

hranice ležela a leží hned za posledními výhybkami varnsdorfského nádraží. V jeho areálu stojí za pozornost 34 metrů vysoký památný strom (topol černý) s obvodem kmene 690 centimetrů a stářím okolo tří set let a neďaleký sedmiobloukový kamenný viadukt, dlouhý 78 metrů. A komu je česká peážní trať málo, může se dorazit výletem parní lokomotivou po úzkorozchodných kolejích ze Žitavy do skalních měst Žitavských hor s nepřehlédnutelnou dominantou hradu Oybin.

Jízda na nárazníku

Posázavský pacifik – to je přezdívka trati č. 210 a 212 z Prahy přes Vrané nad Vltavou a Čerčany do Světlé nad Sázavou. Největší slávu zažívala tato 157 kilometrů dlouhá železniční cesta za první republiky. Zejména tehdejší prudký rozmach trampingu způsobil, že se obrovské množství pasažérů nevměstnalo ani do dvanáctivozových souprav 3. třídy, jezdících v přepravní špičce jedna za druhou. Nejodvážnější trampové pak dle pamětníků obsazovali také střechy a nárazníky přeplněných vagonů. Navíc cestující, kteří chtěli vystoupit v Libřici, museli nastupovat pouze do prostřední části vlaku, neboť začátek a konec dlouhé soupravy zůstávaly v této zastávce uvězněné v přilehlých tunelech.

Trať z Prahy do Davle kopíruje pravý břeh řeky Vltavy, ve druhé části se vlní proti proudu Sázavy. Za Davlí začíná nejkrásnější úsek, vedoucí do Jílového u Prahy. Přestože byl dán do provozu v den s poetickým datem 1. máje 1900, stavba tak idylická nebyla. →

Hned za poslední výhybkou varnsdorfského nádraží začíná území Německa. Přes něj a ještě přes Polsko projedou cestující na peážní trati č. 89 z Varnsdorfu do Liberce. Bez pasu, bez cizí měny a možná i bez povšimnutí.

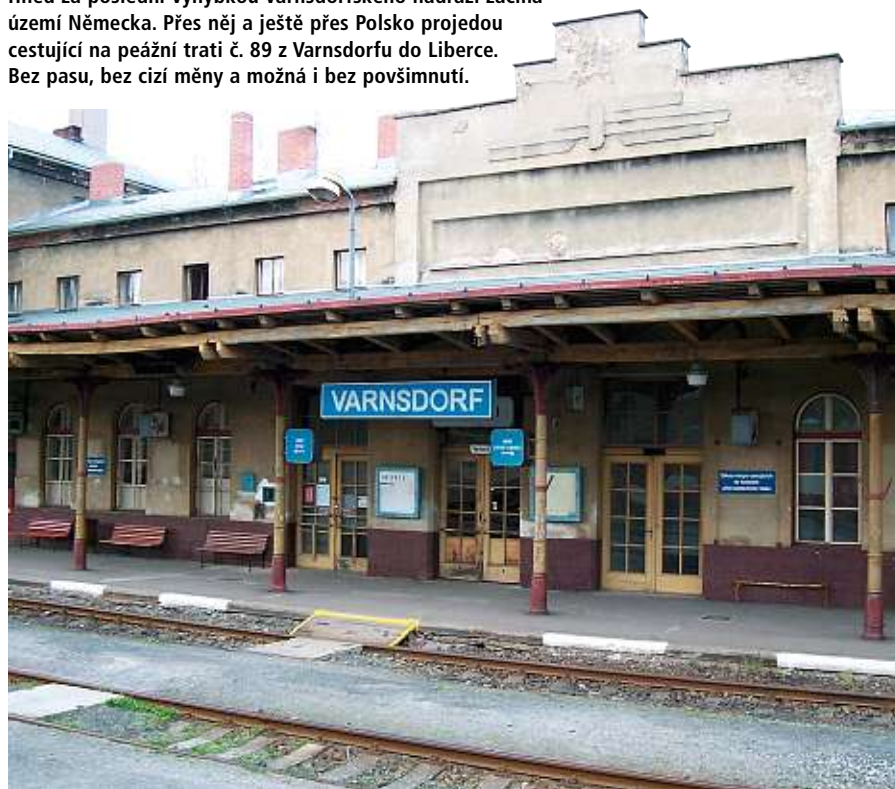


FOTO: MICHAL TUHÁČEK