



z starých záznamů se dovídáme, že již v 10. století, tedy v době právě podobné po oznamu Měchenie Čechové vodní komunikace, dovedli ovládnouti tok Vltavy a plavili se po něm. Klava se stala důležitou dopravní tepnou, po níž dopravováno na vozech dříví do Prahy.

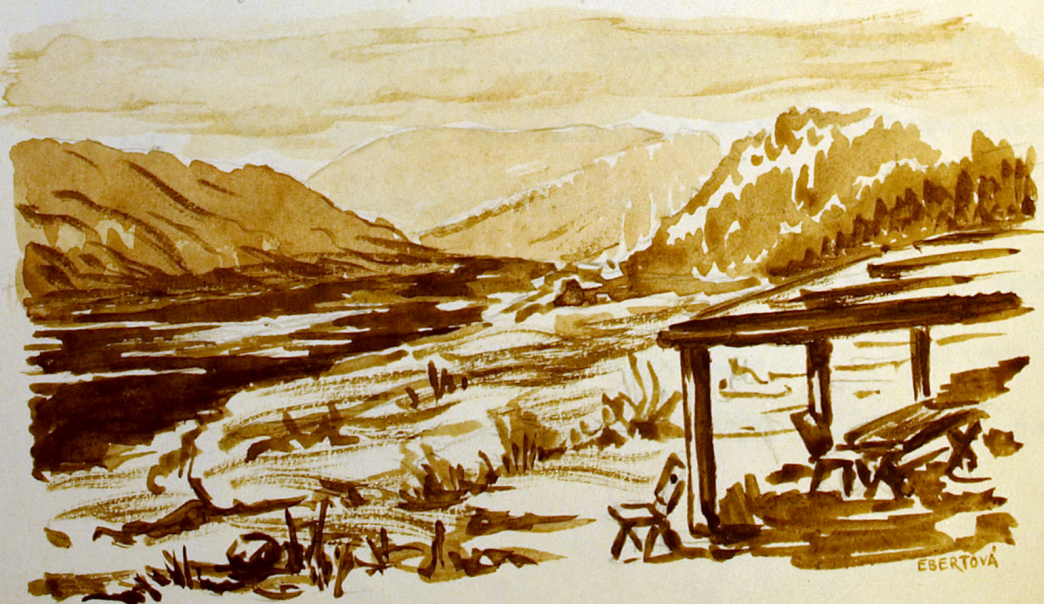
Když král Karel II. hledal místo pro nový klášter, plavil se s průvodem po Vltavě k benediktinskému klášteru na ostrově sv. Kiliána v Dabli, odtud opět ke Zbraslavi a v dolním toku Berounky, než se rozhodl pro místo na soutoku Vltavy a Berounky. Po husitských válkách byla lodní doprava ochromena i cesty zničeny. Plavba se rozvinula až za císaře Ferdinanda I., pronáše Habsburka, který r. 1547 rozhodl, že Čechy mají být zásobovány solí z rakouské Solné Komory; šel tudíž dopravováno povozky do Českých Budějovic a odtud po silné lacinou cestou po Vltavě do Prahy. Proto bylo nutno provést úpravy toku Vltavy. Podél Vltavy zřízena potahová cesta, po níž jely koňské potahy, vytahující lodě proti proudu. Tyto úpravy byly napočítány a Vltava usplavněna do té míry, že bylo lze po lodích dopravovati sol. 30letá válka však způsobila, že pozemní i vodní doprava opět ochabla. Ferdinand III., chtěje uprostřed této války (1620–1648) zlepšiti stav své pokladny (poplatky za vodní dopravu plynuly do Řádovské pokladny) rozhodl se obnoviti dopravu soli do Prahy. — Strahovský opat Kryštof Tuk (1585–1653), který koupil statek Hradištkoⁿ/Vlt. a poznal úsek Vltavy kolem Ště-

chovic, nabídl císaři, že provede usplavňení proudů. Tato práce trvala od roku 1638 do roku 1643, kdy byla úspěšně dokončena.

Zatoupen s vodoplaobou rozvíjela se doprava po cestách a ponděží silnicích. Původní spojení Měchenie s okolím byla cesta podél Vltavy pro koňské potahy, vytahující solné loďi proti proudu řeky. Za 30 let oválky bylo toto spojení se světem přerušeno, pak opět obnoveno, ale tato cesta byla často vodou zaplavována a neschopna trvalého provozu.

Vltavská plavba ozrástala rok od roku. Největší podíl měla voplovba. Vr. 1710 se plavilo již na Vltavě 1500 vozů, z nichž každý zskoven z 30 pramenů po 12 kmenech. Jednoraz solí roste. 70 000 boček solí bylo dopraveno po Vltavě na vozech a solných loďích. Úpravy řečiště byly stále obnovovány a tak nejdle při Vltavě ustavičný ruch. Podél řeky rozvířeny vraní hospodry, kde bylo stále žití. Zastavovali se tu voráři, povozníci i dělníci, pracující na úpravách, i místní obyvatelé, kteří se tady doobírali noviny ze vzdálených krajů nebo z klavního města. Taková hospoda byla i v Měchemiech na místě, kde je dnes restaurace „u Jirsáků“. Dalším důležitým střediskem při plavbě byla hospoda „u Poučnicků“ na řeznici za nejvyšším železničním mostem směrem k Jbrašce.

Od r. 1865 byla zřízena pravidelná paroplavba.





14. století za vlády prvních Habsburků (Ferdinand I., II., III.) 14. století

suzovaly kraj důsledky 30leté války. Páda, hlad, nemoc. Politické poměry

Významnou událostí v té době bylo usplenění liturgie, o němž bylo třeba pojmenování o kapitole „komunikace.“

Státní zřízení, založené na feudálním řádu používalo Státní zřízení a všech forem útlaku a násilí a vykořisťovalo pracující lid až k vysilení. Církevní autorita podporovala vládu a šlechtu, dušila každou snahu o uvolnění neb pokrok a těžila ze situace. Nevolnictví a roboty sužovaly lid na panských i církevních statcích. Odborná svoboda poddaných byla zcela potlačena. Bez povolení nesměl se poddaný přestěhovat, oženit, děti dít na učení neb na studia. Byly navrženy tělesné tresty, právo útlupu a křivdy. Poddaní žili ve stálém strachu z panů a jejich úředníků, jejichž moc byla téměř neomezená a již také často zneužívali. Rozmohly se náboženské řády, podporované vládou, které měly především pronásledovat každou pokrokovější myšlenku a těžce trestat někdy i katolické očky. Bylo to doba „tanna“, již vyvrcholila za vlády císařovny Marie Terezie.

V 18. století nastává částečné uvolnění a zlepšení poměrů. 18. století

Na základě reformy císaře Josefa II. (1780 - 1790) vydán zákon o zrušení nevolnictví. Soudní reforma odstranila útlup a křivdy právo i tělesné tresty. Reformy Josefa II.

Koncem 18. století se feudální evropské řády otáčejí o důsledku revoluce

ve Francii a monarchie v obavách o svou moc kontrahuje opět režim.

19. století

Císař František II. (+ 1835) začal větší válku s Francií. Zároveň na 12 letů vojenská povinnost pro rolníky a chalupníky, z nichž nebylo čas se vyplácet. Povodeji byla snížena na 10, pak na 8 let. V lidu vzbudila nepokojenost pro stále války (Napoleonské) a pro velký policejní režim. Poměry vyústily ve finanční katastrofu (státní bankrot) r. 1811, přičemž mnoho lidí přišlo o majetek. Vládní útlak však stále pokračoval a byly jím postihovány hlavně slovanské národy, přičleněné k Rakouské říši. Až v r. 1848 došlo k revoluci. Pod tlakem poměrů byla vláda donucena k ústupkům. R. 1818 zrušena roboty, poddanství. Renciovické a mechnovské úřady pozbyly pravomoci.

Provoz svobody však nastalo rozčarování - doba Bachova absolutismu, který trval 10 let. Měly se konati volby do zastupitelstva, byly však zaskovery. Český kulturní život byl opět omezen a znemožňován. Politické rohoory byly trestány, vlastenecké písmě zakazovány. České knihy nesměly být vydávány.

V r. 1859 Bachova vláda padla. Život v kraji oživil.

Vycházely noviny, venkov se probouzel k politickému a kulturnímu životu.

V r. 1861 vychází nová ústava pro Rakousko-Uhersko. Vypsány volby do zemského sněmu i okresů. R. 1864 nově upraveno obecní zřízení a vymexena pravomoc okresních zastupitelstev. K politické obci Dvůr připojeny osady Měchemice, Sloup a Křivan. Do obecního zastupitelstva voleni členové z Dvůr a z těchto osad. Po vyřizování místních věcí se scházeli měchemičtí členové obecního zastupitelstva v Měchemicích a rozhodovali o nich.

Život v kraji
a v obci

Jejich pracovní a rozšiřovala s růstem osady a obyvatel a se rozšiřujícím se počtem členů občanského zastupitelstva z Hečemie. Početních záznamůch a vyskytují jím na těchto členů v prvním a následujících občanských zastupitelstvech v Dole:

1849 JAN PAŠEK,

1867 JAN MAREK, JAN PEŠEK,

1870 JAN DOUDA,

1886 FR. HURKA.

R 1856 byla vystavěna tehdejšími okresními úřady silnice podle II. Komunikace silniční trasy ke Kilianu. Byla však náhle potlačena a proto často zaplavená. Asi po 2 letech byla prodloužena do slapských lesů. Roku 1898 mezi Hečemi a Dolem rozšířena. Spojení s druhým (pravým) břehem ponděží (1905) umožnění stavbou mostu v Dole.

Událostí o životě naší tehdejší osady bylo založení staré železniční trati. Tato stavba změnila vzhled osady a přinesla i mnohé změny v životě jejích obyvatel. Pro mimořádný význam této události věnujeme starší trati a založení dopravy zvláštní kapitole.





nešší rekreační trati železnice PRAHA-ČERČANY-
DOBŘÍŠ jsou odkazem dějinného vývoje dvou tratových
úseků: Nusle-Modřany a Modřany-Čerčany s odbočkou

přes Měchenice na Dobříš.

Nejstarší stavbou je úsek NUSLE-MODŘANY.

Zpráva

Ing. D. L. Jeníčka

o ději železnice

NUSLE-

MODŘANY-

MĚCHENICE

již od sedmdesátých let minulého století usiloval modřanský cukrovar o na-
pojení do železniční síle. Tato myšlenka se ujala stavební podnikatelé Schön a
Wessely, kteří získali koncesi pro stavbu železnice z Velké Chuchle do Modřan
(14. VII. 1879). Také obec Krč a Bráňka měly zájem o železnici; přede-
vším však sama obec Praha, která vlastnila v Bránce velké vápencové ložisko.
10. října 1879 obdržela jmenovaná firma Schön a Wessely knihu se připojit ješ-
tě inženýr Hermann Schwind, který předložil koncesi na železnici z Rač-
tína do Modřan. Tato projektovaná železnice měla spojit trať Česká ráje pod-
ní dráhy s Modřany mostem přes Mlýnský náhon. Je zajímavé, že tato myšlenka byla

uskutečněna v přítomné době trati z Radotína do Bráníka a železnobetonovým mostem nad Klavou.

Proti zmíněným projektantům směru Radotín - Modřany se však postavili dva vážní konkurenti, inženýr Muzika a stavební podnikatel Schnabel, kteří navrhovali spojení do Modřan jiným směrem, z Muck. Modřanskému cukrovaru vyhlásoval lépe projekt inženýra Muziky a Schnabla, rovněž vláda se k němu přiklonila a vyhlásila pro něj závaznou koncesi dne 9. května 1881. Koncese přešla ještě téhož roku na mexickým utvářenou společnost Českých obchodních vrak - tzv. Komerčiál - oxmilon z podniku inž. J. Muziky, který také většinu její trati vybudoval. V roce 1885 dostala se tato modřanská komerčiálka do vlastnictví Rakouské společnosti místních vrak, která ji získala výměnou za své dřívější trati Smidary - Hyské Veselí a Brandýs "h. Čelákovice - Mochov. K této výměně musela společnost doplatit ještě 200 000 zlatých staré rakouské měny.

Se stavbou železnice Muck - Modřany se začalo ihned po vydání koncese v roce 1881 a byla hotova ještě téhož roku, takže mohla být použita v podzimní řepné kampaň. Ministerstvo obchodu dalo k tomu účelu povolení k provisorní dopravě. Příštího roku byla pak modřanská ležálka otevřena osobní dopravě [1. III. 1882.]. Povor na této dráze začínal s 2 tenarovými lokomotivami, 6 osobními vozy II. a III. třídy a 22 vozy nákladními. Osobní doprava povolena v dubnu 1882. Podle koncesní listiny dovolena maximální rychlost 24 km/h.

Natocní listy napravy 28 února 1882: „Otevření dopravy na

místní dráze Nusle - Modřany pro dopravu osob i nákladů stane se ještě prodloužením tohoto stěhování. Osobní vlaky budou jezdit 3x denně z nádraží Františka Josefa a na zpět. Cestující budou muset o nádraží Nusle vystoupit a zaujít místa svá v připravených tam vosech poboční trati. Vletrí dole budou spravovány v nákladu a ve svazích na snížení ceny zvláštní vlaky."

Tato nejstarší část naší železnice představovala tedy původně přírodní cestu do modřanského celnice a tak existovala po plných 10 let.

Teprve na základě zákona o státní podpoře a zvelebování železnic nižšího řádu nastal velmi čilý ruch staveb místních dráh. Organizoval jej u nás Žemský výbor, který také vypracoval a 13. prosince předložil první návrh místní dráhy Modřany - Čerčany s odbočkou na Dobříš. Tento projekt železnice Čerčany - Modřany byl již vlastně namítán v r. 1836 dr. Kiklavem diehtnerem. Směr jeho návrhu sledoval tok Sázavy a od Dvorce tok Klavy k Vyšehradu. Byl však tehdy zamítnut.

Koncese na stavbu trati Čerčany - Modřany s odbočkou z Měchenic na Dobříš byla udělena lesmistovi V. Markovi v Konopišti, Dr. M. Waltherovi na Zbraslavi, řediteli J. Bohutinskému na Dobříši; okres. starostovi J. Kohlovi v Jílovém a Dr. V. Živnému v Benetově v březnu 1895. Lhůta k dokončení stavby stanovena do 4. září 1897, později však prodloužena do 31. XII. 1899 a na posledky do 30. VI. 1900.

Stará trať byla provedena postupně: část první 14 km z Čerčan do Požár v letech 1896/97; část druhá z Modřan přes Skochovice na Dobříš 40 km v letech 1896/97 [projektovatelé O. Žitovským a J. Hraběm]; část třetí z Požár do Jilového přes Daňi 1897 a konečně část čtvrtá z Jilového přes Daňi do Skochovic 14 km v letech 1898-1900.

Most přes Vltavu mezi Skochovicemi a Měchenicemi postaven o 5 otvorech železné konstrukce. Pobřežní pilíře mostu měchemického byly zakládány pomocí jámek, pilíře říční pak pomocí spuštěných studní, což byl u nás ojedinělý způsob zakládání.

Na prokopání tunelu na jaře v délce 393 bylo pracováno z obou stran. Odchylka v ose šol při prorazení činila 3 cm. Tunely vykládány podle anglického způsobu. Práci vykonávali ve fánu Vláš z Tyrolska. Celkem 7 tunelů.

O zahájení provozu na trati Modřany - Dobříš otišly 22. září 1897 Národní listy zcela kratičkou zprávou v níž vyjmenovaly stanice, které byly otevřeny dopravě. U stanic Trnová Měchenice upomínáno, že bude otevřena veškerá správa až po zřízení příjezdní silnice.

Národní politika z 23. září 1897 přinesla delší zprávu:

„Zahájení jízdy na trati Modřany - Dobříš provedlo se přiměřeným způsobem. První osobní vlak č. 1751 vyjel ve 3,42 hodin ráno z nádraží Dobříš a byl na všech stanicích a zastávkách slavnostně uvítán zastupci přílehlajících obcí, korporacemi různých spolků

jakož i četným deštěm. Zde hraně byla k téměř
účelu na kamnám nádraží vyslána deputace s hudbou, bu-
dova nádraží i okolní domy ozdobeny byly prapory o ná-
rodních barvách. Do stanice zbraslavské přijel vlak po 6h.
ranní a očekávali jej tam členové okresního výboru zbras-
lavského a podnikatelé stavby pp. O. Žitavský a Hrabě. Po
několika minutách zastávce nastoupil vlak dobořů jízdu ku
Praze. Druhý osobní vlak směrem od Prahy k Dobrušce vyjel
v 9,51 dopoledne z Modřan a jízdy použil značný po-
čet osob ze Zbraslavi a z Prahy.

Před zahájením jízdy osob konala se v sobotu 18. l. m. po-
slední technická komise politická, která nestihla na
celé trati závažně závod.

Prozatímni jízdní řád zavedl celkem 4 osobní vlaky:
z Dobrušky ku Praze ve 3,42 ráno a ve 2,51 dopoledne —
z Modřan k Dobrušce v 9,51 dopoledne a ve 3,34 odpoledne.

Dva roky po otevření modřansko-dobrušského úseku
došlo na něm k pozoruhodnému pokusu s elektrickou trakcí, k poku-
su, který dlužno považovat za průkopnický a vůbec za historický
mezník ve vývoji elektrizace železniční dopravy u nás. Bylo to pr-
vní využití elektrické energie na železnici nejen v Čechách, ale vůbec
v celé bývalé rakousko-uherské monarchii.

Ukutečnil jej podnikavý a průbojně vynalézavý

technik Frant. Krížik v dubnu 1899. K pokusu použil vozu libeňské tramvaje, ve které byly umístěny dva motory pro stejnosměrný proud. Napájeny byly baterií s 280 akumulátoryými články o napětí 500/550.

První zkoušky s motorovým vozem vykonány nejprve na trati Nusle - Modřany, pak až do Žbradova a posléze o celém úseku Nusle - Trnová - Měchenice. Nabíječní stanice byly dvě: v režiměních důlních vlnách a na žbradovském nádraží slokomobilu. Motorový vůz dojel s jistým nabítkem z Nuslí do Žbradova; tam byla asi za 25 minut baterie dobíjena, na jezdě se pak až do Trnové - Měchenice a zpět do Žbradova, kde se dobíjení opakovalo k návratu do Nuslí. Při jízdě bylo dosaženo až 39 km/h. Náklad tohoto provozu mezi Nuslemi a Žbradovem činil 130 batérií lehdejší měny. Celkem bylo konáno 9 pokusných jízd.

Po úspěšných zkouškách s elektrickým pohonem na trati Nusle - Měchenice prohlásil Fr. Krížik „že v budoucnosti bude možno provést i vrehního vedení.“ A jak je dobře známo, byl to on sám, kdo o několik málo letech uskutečnil tuto myšlenku stavbou elektrické dráhy z Tábora do Bechyně. (1903).

Železnice Modřany - Čerčany - Dobruška byla restaurována teprve zakmen. z 25. VI. 1925. 156 Sb. z. 22.

Po první světové válce byl na modřanské trati učiněn ještě jiný dopravní pokus. Bylo to o roce 1919, kdy byla použita stará vlečka z roku 1898 vedoucí do Podolské cementárny k jízdě Lhotického vláčku pro přepravu osob z Bráníka do Podolí. Vláčku se říkalo „Isidorok“

podle tehdejšího ministra železnic Vidora Kahradníka.

Když pod tlakem rozvoje motorové silniční dopravy ve třicátých letech ČSD byly nuceny racionalizovat osobní dopravu kaveckým motorovým vozům a motorovým vlakům, objevil se tento nový dopravní prostředek také na trati do Dobrušky a Čechovic. Potom však jde o trať s velmi nízkou osobní dopravou, přerušovaly na ní neustále osobní vlaky tažené parními lokomotivami s typickým křivěním v Mechenicích a čerpáním vody.

K zásadnější změně v dopravě dlouhých osobních souprav došlo až r. 1959, kdy se v Mechenicích poprvé objevily vlaky tažené moderními diesel-elektrickými lokomotivami T434. Byly to první lokomotivy vyrobené v ČKD v rámci modernizačního programu našich socialistických železnic. Od té doby těchto lokomotiv přibývá na trati do Dobrušky, až v blízké budoucnosti se začíná parní dopravu do služby i vrami stojany na mechenickém nádraží.

Dobrušská trať je také jednou z prvních, na níž se objevily soupravy jednoposchodových vagonů pro osobní dopravu, které došla v rámci spolupráce mezi socialistického teřora NDR.

Uklo hospodářský rozmach naší země se promítá na železniční dopravě přes Mechenice i jinak. Ještě v době vzniku se po této trati dopravovalo především dříví z dobříšských, mníšeckých a německých lesů a zpět uhlí a oběma směry stavební materiál, pak od r. 1950 stala se trať na Mníšek nezbytnou dopravní tepnou pro stavbu a od r. 1952 pro provoz mníšecké hradby, která dnes tvoří sou-

část n.p. hrudkovy a železovudné doly v Ejrovicích. Přes Měchemice projíždě-
jí denně nákladní vlaky, kterým naše huť dostávájí ročně mnoho desítek tisíců
tun hrudek, jak se nazývá produkt obsahující skoro 90% křemíku, železa a sklo-
ného speciálním postupem hrudkováním - z chudých bradských rud, o jejichž
zhodnocení směl se svém románu, Rozkoš už F.X. Svoboda.

V souvislosti se stavbou dráhy do Dobrušky údolím Bojovské-
ho potoka bylo nutno provést jeho regulaci i úpravu jeho přítoku. Klas-
ickou ukázkou hrzení bystrin, k jakému se u nás dospělo te lonci mi-
nulého století, zejména zásluhou Ing. Vojtěcha Lénikera, profesora na českém
vysokém učení technickém v Praze, je hrzení krátkého přítoku Bojovské-
ho potoka na jeho levém břehu hned za Měchemicemi. K hrzení tu by-
lo použito kamenných a dřevěných překážek, které zachycují vodu
v oblasti náhlých přívalů. V naší době jsou tyto překážky už jen
neudržovaným svědectvím toho, jak nebezpečně mnoho vody bylo
o povodí Bojovského potoka.

Regulace Bojovského potoka dle úkolů v duchu
jeho dnešní charakter a byla přepracována podle jeho osídle-
ní po r. 1918. Až do r. 1960, t.j. do vytvoření měchemického katastru
se daly stopy původního koryta sledovat na hranici katastru doud-
ského a trnovského, kterou toto původní koryto tvořilo. Kamenné
lože celého údolí v duchu, jak se na ně naráží při nákladních vlacích,
klademí vodotěsných přípojek dáváme svědčí o tom, jak toto koryto
bylo během věků nestálé. Regulace Bojovského potoka v údolí v du-

ku byla dokončena okolo r. 1961, kdy byla zřízena zastávka u plošiny na jeho pravém břehu a tento břeh zpevněn kamennou hrází.

Ložisková železnice Nusle-Modřany-Čerčany s odbočkou přes Měchemice do Dobrušky, původně se svým nejstarším úsekem přezdívané „cukrovarská dráha“ stála ve sedmadesátých letech minulého století důležitou dopravní klenbou pro rekreaci v Pošovači a Pobřeží. Její dopravní tůň nebyl ohrožen cizí mohutným rozvojem automobilismu.

Málokdo však ví, že tato sekundární železnice, které si ponejvíce všimaly satirické časopisy, má také svou zajímavou historii vzniku i vývoje a že byla dějištěm významného příkopnického pokusu v elektrizaci železniční dopravy u nás a vůbec ve střední Evropě.

PRAMENY A LITERATURA:

Státní ústřední archiv fond /Lichtner/ 25/3-31. 1836-40

„ Nusle-Modřan Commercialbahn 38/9/1-54 N 46, 51

Eisenbahn-Jahrbuch der österr.-ung. Monarchie (1. Konta) roč. IV. 1882 str. 662-64, 653-55

(Historische Mitteilungen: Localbahn Nusse Modřan a roč. XIX.

1886/87 str. 615, 617, 627.

Kühn, H. Železnice dráhy před rokem 1845: Železniční revue 1941 str. 67-70, 88-100.

Národní listy 28. února 1882 a 22. září 1897

Národní politika 23. září 1897

Zlatý Praha 1897 str. 20, 34 a 35

Zprávy arch. a inž. 1900 K. Špaček, Stavba odbočky Jiřovské-Dobrušské místní dráhy Čerčansko-Modřanské s odbočkou Měchemice na Dobrušku str. 56-63 s il.

Technický obzor

1900: F. Hyjnský, 'Vodní dílo přes údolí potoka Studeného str. 52-53 s ill.

Věda a práce

1900: E. Kostecký: Akumulátory str. 4-12 s il. [Křížkův pokus]

Pamětní spis železného

výboru král. Českého o pod- 1906. Nístní dráha M-ČD kerrigantovaná str. 16, porovnání železnice mix. řádu 20, 60, 68, 91, 112-119 s il. a mapkou.

Od Strážnických hor

1937/8 str. 41-43: F. Kříž, jubileum dobříšské železnice.

Šmilauer L.

Vzpomínky na ing. Jana Huziku 1935 (seznámání s dráhou M-N)

Štěpán, Mil.

Přehledné dějiny čsl. železnice 1958 (str. 152)

Železničář

1959 str. 305: Berka L., Posázavská dráha

Hons Josef

Štěstnou cestu. Vyprávění o pražských nádražích. 1961 (str. 140-43: Po modernizaci kulturní).

Starobní náklady v korunách:

v celku

10, 561 220 / Kč. měny /

Přeprava:

osob / 1897 a 1905 /	34 144 -	124 474
zboží celkem - " -	25 363 -	90 303
cihly, kámen - " -	5 081 -	14 378
uhlí - " -	4 425 -	7 548
uhlí - " -	7 113 -	30 268
řepu pauze 1905	-	14 796

Stavební délka - - - - 74 km

První jízdni řád

po dokončení stavby trati Modřany - Čerčany - Dobříš

(Podle Bellmannova Kuryra 1900.)

Praha - Dobříš

Dobříš - Praha

Platy 52/34.

Platy 5 - 2/3 tr.

				odj.	přij.						
6,34	9,13	2,23	4,36	6,45	Praha ²	7,40	1,12	6,26	7,47	10,-	
6,39	9,18	2,28	4,41	6,50	Vinohrady	7,36	1,08	6,22	7,43	9,56	
6,54	9,27	2,37	4,49	6,57	Musle	7,33	1,05	6,19	7,40	9,53	
7,14	9,50	3,01	5,09	7,16	Kř	7,12	1,-	5,56	7,18	9,32	
7,25	10,04	3,14	5,20	7,20	Bránské	6,59	12,43	5,44	7,01	9,17	
7,44	10,15	3,25	5,29	7,46	Modřany	6,47	12,39	5,23	6,48	9,05	
7,55			5,49	7,56	Žbraslav	6,32	12,16	5,15		8,51	
8,03			5,57	8,04	Jarost	6,23		5,05		8,42	
8,13			6,08	8,16	Kram	6,16		4,58		8,35	
8,27			6,24		Třnová - Měchenice	6,02		4,44			
8,45			6,42		Bojov 1/2	5,37		4,16			
9,04			7,01		Čisovice	5,23		4,02			
9,24			7,20		Mníšek	5,05		3,42			
9,37			7,33		Mokrá Ves Lečice	4,48		3,25			
9,47			7,43		Křivá - Hrástice	4,38		3,15			
9,58			7,54		Mokrá Vrata	4,25		3,02			
10,13			8,29		Dobříš	4,10		2,47	*	4	
	1/	*		2/	přij.						

* Mezi Prahou a Křivou od 1. do 15. května je v nedělích a sv., od 15. května dále, od 1. června dále mezi Prahou a Modř. 1/ až od 1. června - 2/ o nedělích a sv. od 1. 11. do 9. 11. - 3/ až od 1. 11. - 4/ o nedělích a sv. až do 9. 11. Podtržené minuty: kečerní platky.

Tuto část zpracoval náš obsluh

Ing. Dr. Ladislav Jeníček