

# PODLEŠÍN - ZVOLENĚVES

První návrh na výstavbu spojovací dráhy, která by spojila hlavní trať Pražsko-duchovské dráhy s Buštěhradskou železnicí podanou Okresním hejtmánstvím ve Slaném 17. listopadu 1882 sice ministerstvo obchodu zamítlo, ale myšlenka zůstala nadále stále živou.

I přes nezájem státních orgánů neustále představitel Slaného, cukrovary a panství ve Zvoleněvsi a obci Svatojirského údolí usilovali o přímé napojení oblasti na trať Společnosti státní dráhy nebo Buštěhradské železnice. Jejich názor byl však nejednotný a představitelům monarchie v jejich nečinnosti napomáhal.

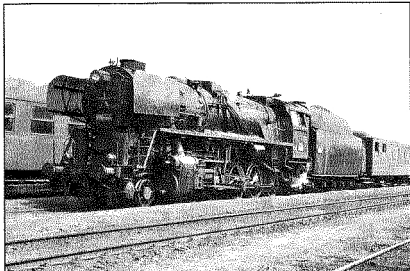
V roce 1894 konečně vyzvalo Společnost státní dráhy k vypracování návrhu na propojení a to hned ve dvou variantách. Obě předložil ředitel pražského stavebního oddělení společnosti Eduard Bazika.

První z nich odbočovala směrem od Slaného vpravo asi 500 m před podlešínským viaduktem a stáčela se ke Knovizi, kde se napojovala na trať Zvoleněves - Třebichovice-Vinařice. Druhá vycházela z tehdejšího nákladistě Podlešín a údolím směřovala do Zvoleněvsi.

Teměř dvacet let ležely oba návrhy na ministerstvu obchodu. Mezi tím stáčela Nečtémnická cukerní rafinerie navrhnout přestavbu své úzkorozchodky ze Slaného do Kačice na normální rozchod za účelem zajištění spojení s tratí Praha - Rakovník Buštěhradské železnice.

Teprve roku 1913 zaslalo ministerstvo odpověď, že ministerstvo dopravy zajistí vystavění spojky pouze za předpokladu, že obec zaplatí 70% celkových nákladů. Okresní výbor ve Vetvarech přislíbil 2.000 K, město Kralupy a okres Slaný nespécifikovaný příspěvek pouze za předpokladu, že bude vybrána varianta Podlešín - Zvoleněves. Tu svým výnosem z 15. listopadu 1913 ministerstvo také schválilo a zdálo se, že započeti práce nestojí nic v cestě.

S vypuknutím první světové války však byl opět všem nadějším konec. A tak nebyla ani rekonstruována trať do Kačice ani postavena spojka mezi Podlešínem a Zvoleněvsi. Za-



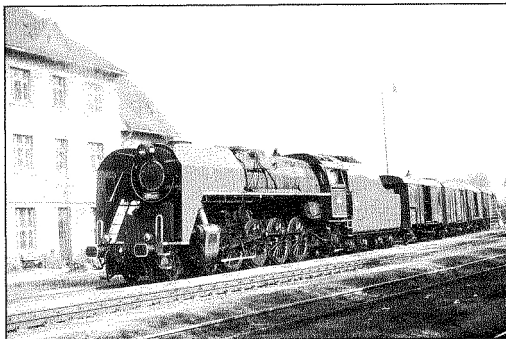
Lokomotiva 556.0445 před odjezdem ze Zvoleněvsi směrem na Podlešín v polovině 70. let, foto Antonín Veselý.

tím co rekonstrukce úzkorozchodky na normální rozchod zcela zapadla, ihned po osamostatnění Československa požádaly obce Zvoleněves-Osluchov, Podlešín, Knoviz, Kamenný Most, Neuměřice a Olomnice nově vzniklému ministerstvu železnic ČR žádost, ve které „uctivě žádají o vystavění spojky tratě Praha - Most a Kralupy - Třebichovice, dále o zveřejnění tratě Kralupy - Třebichovice - Dubí

u Kladna, aby tak docíleno bylo spojení s drahou Buštěhradskou“.

Ministerstvo vyhledalo staré návrhy Eduarda Baziky, posoudilo je na poradě 10. června 1920 a po třech čtvrtinách roku přišla odpověď.

Zprvu se zdálo, že zvítězí varianta propojení směrem do Knovize, která byla asi třikrát levnější než druhá varianta. Při důkladnějším



Staniční budova v Podlešíně s lokomotivou 475.1142 vracící se z filmování, foto Ing. Tomáš Čech.