

ZVOLENĚVES - SMEČNO



Lokomotiva 83.37 na vlečku Janův díl v roce 1910, foto archiv Ing. Petr Orseňák.

V téže době, kdy Společnost státní dráhy usilovala o stavbu trati ke zvoleněveskému cukrováru z Velvar, objevila se zpráva, že Mirošovské kamenouhelné těžařstvo otevře u Libušína a Vinatic nově doly, které budou samozřejmě potřebovat železniční přípojky.

Veškerou obsluhu dolů kladenského revíru do té doby zajišťovala Buštěhradská dráha. Společnosti státní dráhy však tuto pro ni nevyhodnou skutečnost hodlala změnit. Proto původně pověřila přednostu pražského stavebního oddělení Eduarda Baziku předložení zprávy o přípravné projektu trati z Kralup přes Zvoleněves až do Smečno. Ten jí předložil již 23. května 1880.

Po více než dvou letech však proběhla tiskem překvapující zpráva, že Dr. Filip Neuman, dvorní advokát císaře Františka Josefa I. obdržel dne 17. října 1882 prozatímní koncesi ke stavbě lokálky Zvoleněves - Smečno.

Odezva na prozatímní koncesi však byla zaporná. Okresní výbor ve Slaném podal 17. listopadu 1882 Generálnímu ředitelství dráh ve Vídni protest proti stavbě a doporučil naspáť zřídit spojnku mezi Pražsko-duchovskou dráhou a tratí Kralupy - Kladno Buštěhradské dráhy a to u Zakolán nebo Kolče.

Konečné řešení ponekud zavání využitím postavení státního úředníka a ignorováním zájmů obyvatel tehdejších okresních úst. A tak po půl roce dne 6. května 1883 oznamuje ministerstvo obchodu, že propojení Pražsko-duchovské dráhy a Buštěhradské železnice nepřipadá vůbec v úvahu (přes ideální sklonové poměry a skutečnost, že délka spojky by nepřesáhla 1 km).

A tak říšským zákonem č. 124 z 2. června 1883 neobdržela koncesi ke stavbě Společnost státní dráhy, která o ni kupodivu nako-

nec ani nepožádala, ale Dr. Filip Neuman a Slaný si na spojení do Kralup muselo počkat až do roku 1922 a přímé spojení do Kladna nezískalo nikdy.

Tento příklad může vhodně posloužit ke srovnání, jakou „výhodou“ může být vlastnosti železničních tratí různými společnostmi a jak „vhodné“ je direktivní řízení osudů jednotlivých oblastí úředníky centrální moci.

Samotnou stavbu trati zadal koncesionář až 12. září 1885, ačkoliv dle koncese měla být dokončena stavbu již 7. června 1885. Zbudování nové železnice bylo pověřeny České obchodní dráhy. Také společnost Státní dráhy

dělala kupodivu pro svého konkurenta co nejrychleji. Vyskytly se však další problémy a to s přípojnami trati ve Zvoleněvesi.

Z uvedené příčiny se původně zaslalo jezdit jen pokusně a to dne 2. května 1886, ačkoliv povolení k provozu bylo vydáno již 16. ledna. Pro nákladní dopravu pak byla trať otevřena 1. června téhož roku. Až dne 2. září 1886 založil Dr. Neuman „Akeiovou společnost dráhy Zvoleněves - Smečno“, která měla zajistit konečné financování krytí dráhy.

Kromě koncevných stanic, kterými byla připojena ve Zvoleněvesi k trati Minkovice - Zvoleněves Společností státní dráhy a ve Strěbičovicích-Vinařicích k vlečku Buštěhradské dráhy, měla trať SSEAG (Akeiová společnost Zvoleněvesko-smečenské dráhy) mezilehlou stanici Knovíz, nákladisté se zastávkou Pehery-Sádky a zastávkou Poledštin.

K spojení s Pražsko-duchovskou dráhou uzavřená v koncesi však nikdy nedošlo.

Ve stanici Knovíz byla zbudována staniční budova s čekárnou 2. třídy, skladiště s rampou a dvě dopravní a jedna manipulační koleje.

Konečné stanice Strěbičovice-Vinařice byla původně v projektu označena jako Smečno. Později došlo k úpravě názvu na Strěbičovice-Vinařice a nakonec na Vinařice. V ní byla vystavěna staniční budova s čekárnou 2. třídy, výtahna pro dvě lokomotivy, vodárna s uheřnou, děvečné skladiště s rampou, strážní budka a kolejová váha. Kolejové rozvětvení obsahovalo pět kolejí dopravních, dvě manipulačních, dvě příjezdové k výtahové a jednu vlečkovou. V letech 1921 až 1959 z ní odbočova-



Lokomotiva T 134 019 na trati do Knovíže dne 25. 4. 1978, foto Ing. Petr Orseňák.