

150 let

Kladensko-nučické dráhy

Karel Zeithammer

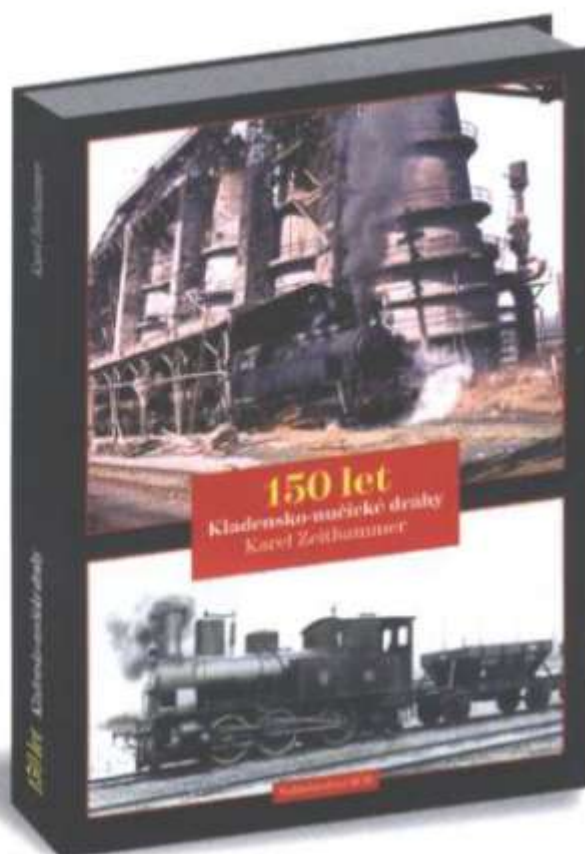
Kladensko-nučická dráha byla součástí mnohem známějších uhelných drah druhé poloviny 50. let 19. století. Zatím co Buštěhradská dráha, Brněnsko-rosická dráha i Ústecko-teplická dráha dnes již zaujímají významné místo v naší železniční historii, Kladensko-nučická dráha stále zůstává v jejich hlubokém stínu. Pozoruhodné byly její osudy, budování nových odboček a v neposlední řadě i její vozidlový park.

Krví tehdy probíhající průmyslové revoluce bylo uhlí. A kde bylo nalezeno uhlí, tam v zápětí vznikala i první průmyslová centra. Pokud bylo uhlí navíc koksovatelné, byly v takových lokalitách nezřídka zakládány i novodobé železárny, jejichž vysoké pece, pudlovný i další provozy byly již založeny na využití tohoto minerálního paliva. Nejinak tomu bylo na Kladensku, v jehož okolí se navíc nacházela i ložiska železné rudy a vápence. Proto se tam skupina podnikatelů v čele s Adalbertem Lannou a bratry Kleinovými rozhodla v roce 1850 založit železárny. První vysoká koksová pec byla uvedena do provozu již v roce 1855.

Objemy potřebných zpracovávaných surovin – rudy, vápence a uhlí – však rychle rostly a brzy nabyly takových rozměrů, že na jejich přepravu již silniční povozy nestačily. Majitelé železáren proto potřebnou železnici spojující kladenské železárny s nalezišti v Nučicích a Tachlovicích vybudovali. Provoz na nové dráze, pojmenované Kladensko-nučická, byl zahájen již 7. ledna 1858. Osudy dráhy v následujících 150 letech věrně odrážely vývoj vlastních kladenských železáren. Pokud se jim dařilo, dařilo se i Kladensko-nučické dráze. Bezprostředně se to vždy odrazilo v jejím vývoji. Stavěly se odbočky k dalším dolům a rozšiřoval se lokomotivní i vozový park.



Kladensko-nučická dráha tak spolu s kladenskými železárnami úspěšně přežily první světovou válku, hospodářskou krizi přelomu 20. a 30. let, druhou světovou válku i období poválečné výstavby a následné studené války. Nepřežily ale 20. století. Jen poslední úsek Kladensko-nučická dráhy z Hořelic na Mořinu nadále slouží k přepravě vápence z tamního lomu.



Publikaci vydává nakladatelství
Růžolicí Chrochtík. Formát A4, rozsah
cca 364 stran, cena 749,- Kč.

Objednávky na

www.pragomodel.cz